

Création/mise en accessibilité et subventionnement de points d'arrêt bus sur le réseau de Marne-la-Vallée

Décembre 2022

Contexte

La présente présentation a pour but de présenter **la méthodologie à suivre et les éléments nécessaires à la dépose d'un dossier de demande de subvention lors de la création ou la mise en accessibilité d'un (nouveau) point d'arrêt bus.**

Il est identifié quatre grandes étapes :

- Définition du besoin (potentiel captable) au lieu d'insertion
- Configuration des points d'arrêt
- Identification des partenaires et interprétation de l'insertion sur site
- Elaboration et dépôt du dossier de demande de subvention auprès d'Ile-de-France Mobilités

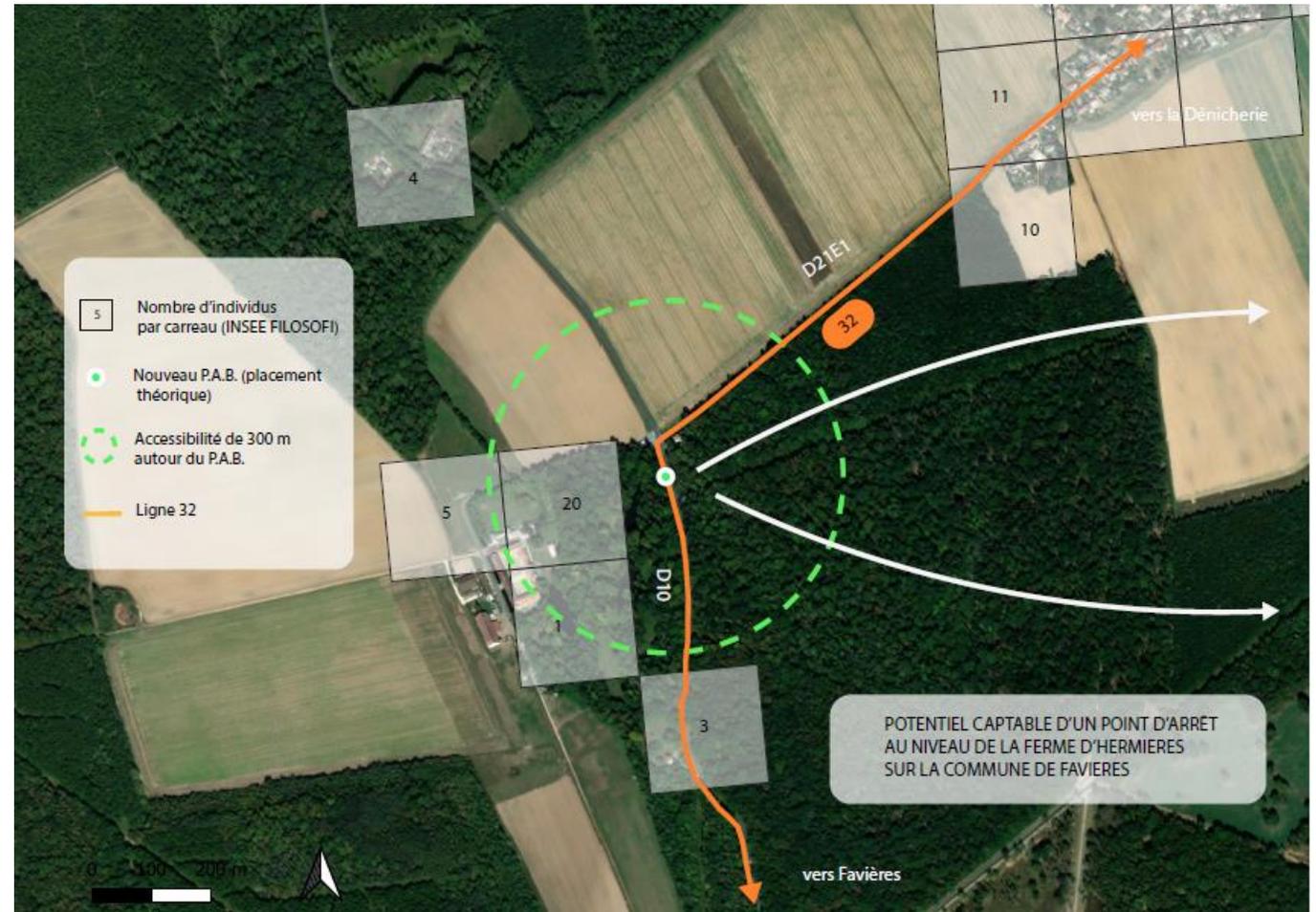
PJ :

- [Guide d'accessibilité et insertion des points d'arrêts](#), CEREMA
- Liste des pièces nécessaires au dépôt du dossier de demande de subvention, ILE-DE-FRANCE MOBILITES

1) Identification du besoin et du lieu d'insertion du futur point d'arrêt

La première étape consiste à identifier le besoin autour du nouveau point d'arrêt, soit

- Repérer les deux points d'arrêts encadrants par rapport au lieu d'insertion (POM ou Plan du réseau de bus de MLV) et vérifier que la mise en place d'un nouvel arrêt est compatible avec le respect d'une inter-distance moyenne de 300m entre deux arrêts.
- **Mesurer le potentiel** captable (en habitants, en emplois, établissements générateurs de flux) à 300m autour du lieu identifié (400m en cas de lignes à « haut niveau de service », de même pour l'inter-distance entre points d'arrêt)



1) Identification du besoin et du lieu d'insertion du futur point d'arrêt

- L'arrêt doit se trouver au plus proche du générateur de flux ou point d'intérêt qu'il est censé desservir (<200m si possible) via un rabattement à l'arrêt aussi direct que possible (arrêt au droit des sentes piétonnes, des croisements)
- Une attention particulière doit être portée à la distance entre l'arrêt et la première intersection (des distances sont préconisées en termes de sécurité et de performance d'exploitation, en positionnant les arrêts en quinconce et en aval d'un carrefour)
- L'implantation d'un point d'arrêt doit s'accompagner d'une adaptation des cheminements piétons. En cas d'absence de cheminement piétonnier permettant de rejoindre le point d'arrêt, il y a nécessité d'en réaliser, a minima, un, associé à une traversée piétonne). Les traversées piétonnes menant aux points d'arrêt devront être conformes au passage d'Utilisateurs de Fauteuil Roulant (UFR) : abaissé de trottoir permettant une vue chaussée/trottoir inférieure à 2 cm, respect de pentes maximales, présence de bandes podotactiles etc.
- Certaines localisation sont proscrites (proximité de passages à niveau, virages, sommet de côte)

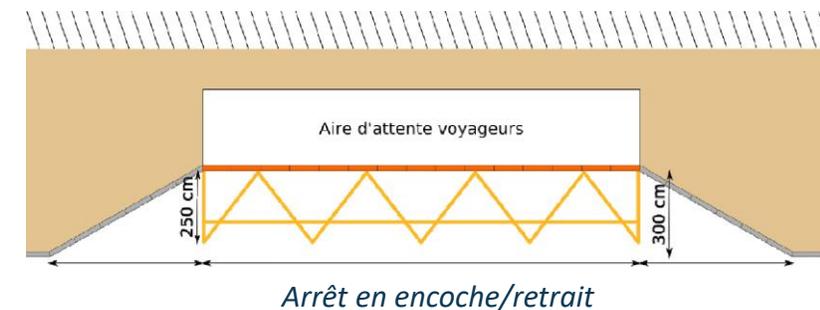
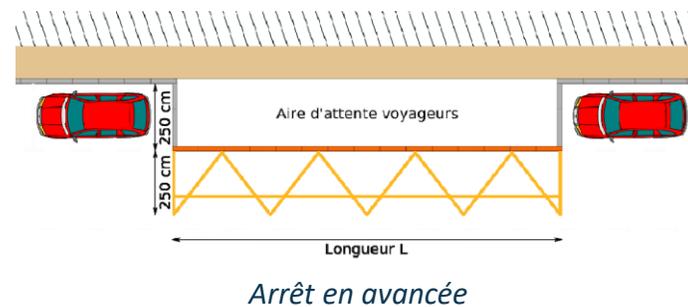
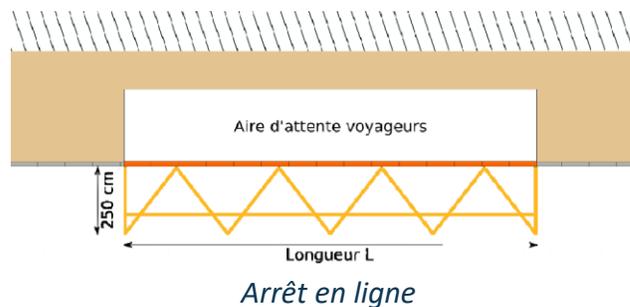
[Toutes les recommandations du CEREMA sur l'environnement du point d'arrêt, c'est ici !](#)

2) Définition du principe de configuration de l'arrêt

La seconde étape consiste à définir la configuration du point d'arrêt et l'aménagement du quai :

C'est la nature de la voie de circulation et l'environnement urbain qui définiront la configuration de l'arrêt soit (sauf cas spécifique) :

- **En agglomération**, sous gestion locale, lorsque les vitesses sont abaissées (≤ 50 km/h), les points d'arrêt sont obligatoirement en ligne ou en avancée permettant un accostage facilité et une meilleure réinsertion dans la circulation. Ceci participe également à l'efficacité et à la ponctualité de la ligne.
- **Hors agglomération**, sous gestion départementale ou autres, les points d'arrêts en encoche et en retrait sont privilégiés, pour des raisons de sécurité, au regard des vitesses pratiquées plus élevées (> 50 km/h). Une attention particulière doit alors être portée sur les conditions d'accostage et de réinsertion (sécurité, facilité). La longueur des encoches, la présence de voies de réinsertion etc. doivent être étudiées.



Toutes les recommandations du CEREMA sur la configuration du point d'arrêt, c'est ici !

2) Définition du principe de configuration de l'arrêt

Il sera également nécessaire de définir l'emprise nécessaire à l'insertion d'un quai, et de son aménagement :

- Un quai recevant des véhicules standards devra présenter une longueur rectiligne de **15m minimum**
- Un quai recevant des véhicules articulés devra présenter une longueur rectiligne de **20m minimum**

En ce qui concerne la largeur de la plateforme, elle sera de minimum **225cm**, afin de disposer d'une aire de rotation suffisante, lors de la descente des UFR, palette déployée. La plateforme devra également inclure un cheminement d'1m40 dégagé de tout obstacle, afin d'accueillir tous types de flux. La plateforme ne doit pas présenter un dévers > à 2%.

Afin de recevoir des véhicules à plancher bas, la hauteur de quai devra être comprise entre 18 et 20cm, avec des bordures d'aides à l'accostage.

Enfin, l'arrêt devra être signalé a minima par le marquage au sol d'un zébra.

Toutes les recommandations du CEREMA sur l'aménagement du point d'arrêt, c'est ici !

3) Interprétation sur site, concertation des partenaires et répartition des maitres d'ouvrage

La troisième étape consiste à mobiliser l'ensemble des partenaires (commune, intercommunalité, aménageur, autres gestionnaires de voirie, opérateur et Syndicat) afin de partager le souhait de création d'un nouveau point d'arrêt. Cette réunion doit avoir lieu sur site.

En amont, une première consultation pourra être réalisée auprès du SIEMU et de l'opérateur Transdev MLV afin de partager les principes du projet (présentation de plan esquisse ou avant-projet).

- Sur site, il convient d'observer ce qui n'aurait pas figuré dans la première phase (visibilité, accostage, sécurité, potentielles nuisances...). Cela permet également d'aborder le confort d'attente au point d'arrêt selon le niveau d'offre proposé (abri-voyageurs notamment selon fréquentation attendue, implantation d'une Borne d'Information-Voyageurs etc.).
- Cette étape permet également la désignation du/des maitre(s) d'ouvrage, en fonction des différentes compétences (voirie, accotement, information-voyageurs...), ainsi que des futurs gestionnaires (entretien de la plateforme, entretien des dispositifs d'information-voyageurs et du mobilier). Elle se conclut par l'établissement d'un planning prévisionnel de réalisation.

4) Elaboration et dépôt d'un dossier de demande de subvention

La dernière étape consiste en l'élaboration du dossier de demande de subvention et son dépôt auprès d'Ile-de-France Mobilités (attention, dans le cadre d'une mise en accessibilité, le dossier se dépose à l'échelle d'une ligne, nécessitant une coordination entre les différents maîtres d'ouvrage)

A ce stade, il est également nécessaire de se rapprocher du département Intermodalité et Nouvelles Mobilités d'Ile-de-France Mobilités afin d'obtenir les prochaines dates de commission accessibilité, instance validant le projet de subventionnement.

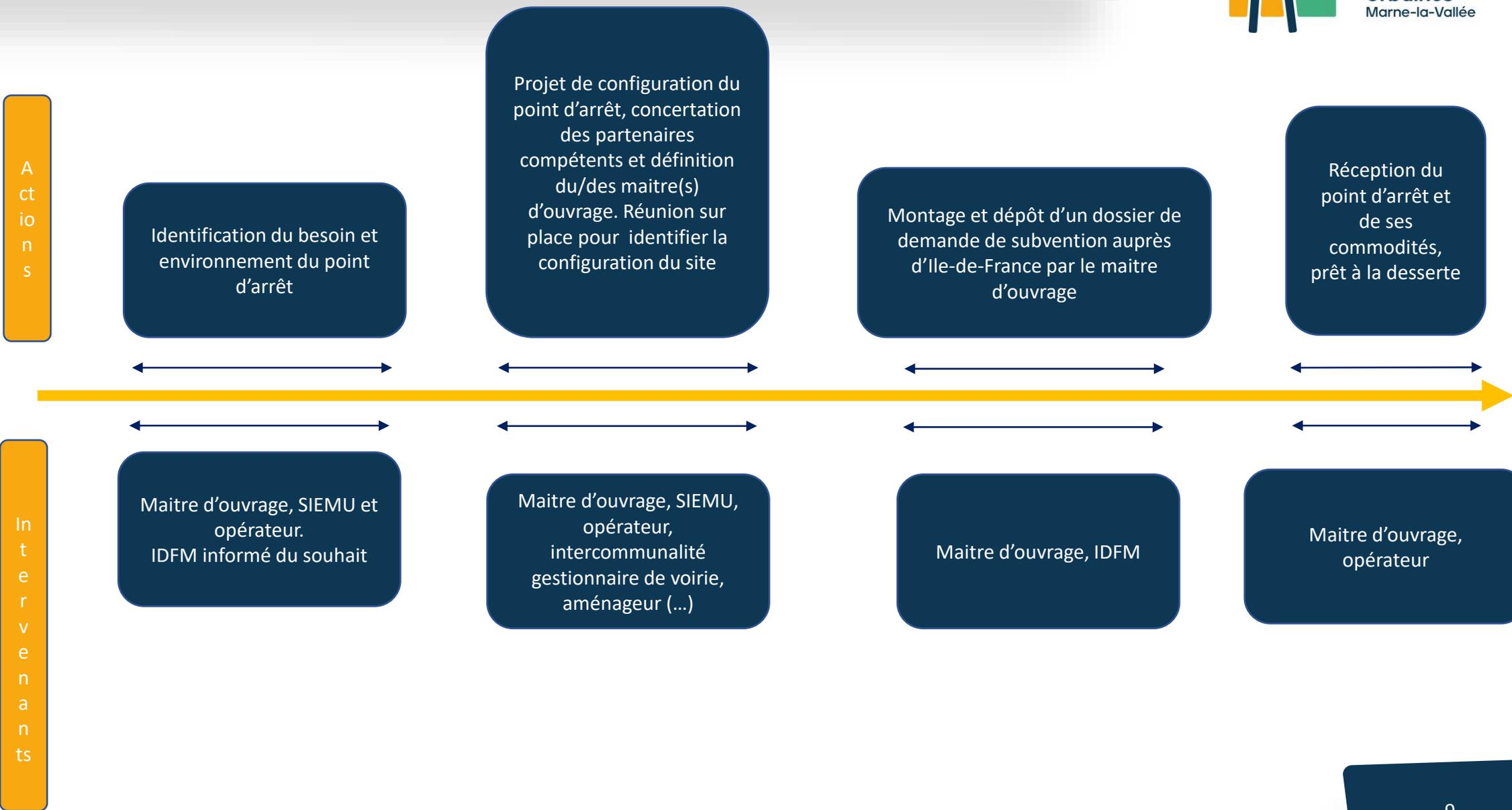
Pour rappel, un point d'arrêt remplissant les conditions d'accessibilité est subventionné à hauteur de 70% sur les principaux postes de dépense (bordure, trottoir, abatage d'arbre, déplacement de mobilier, achat et pose d'un abri-voyageur, ...) hormis exceptions (éclairage, signalisation tricolore,...)

Le dossier comprend notamment :

- Une notice technique décrivant le projet,
- Une délibération du maître d'ouvrage approuvant le projet, son financement, sollicitant les subventions IDFM,
- Des plans « projet »,
- Un avis favorable de l'opérateur,
- Un devis des travaux envisagés ainsi que son calendrier prévisionnel,
- Un tableau de financement... (la liste exhaustive des pièces à fournir est en pièce-jointe).

Le dossier complet doit être adressé à Monsieur Nicolas GEORGESCU (nicolas.georgescu@iledefrance-mobilites.fr), **deux mois en amont de la prochaine commission accessibilité**, pour s'assurer que le projet puisse y être examiné.

Synthèse d'un projet de création d'un point d'arrêt



- **Pour le SIEMU :** 
 - Cindy BOUCHER : Responsable mobilité territoire/DSP (Cœur CAMG/Nord Marne) : cindy.boucher@siemu.fr
 - Alexandra VIDAL : Chargée de missions mobilités territoire (Sud CAMG/VEA) : alexandra.vidal@siemu.fr
- **Pour Transdev Marne-la-Vallée :** 
 - Cédric FONTAINE : Responsable Clients : cedric.fontaine@transdev.com
 - Franck ROUSSEAU : Opérateur Réseau : franck.rousseau@transdev.com
- **Pour Ile-de-France Mobilités :** 
 - Nicolas GEORGESCU : Intermodalité et Nouvelles Mobilités : nicolas.georgescu@iledefrance-mobilites.fr