

REGLEMENT D'INTERVENTION POUR LA MISE EN ACCESSIBILITE DES ARRÊTS DE TRANSPORTS COMMERCIAUX SUR LE TERRITOIRE D'ARCHE AGGLO

Préambule

Contexte réglementaire

ARCHE Agglo, en tant qu'Autorité Organisatrice des Mobilités (AOM), a la responsabilité de l'organisation et du fonctionnement des transports en commun sur son territoire, composé des lignes 1, 11 et 15.

Le code des transports (art. L1112-1) impose qu'un point d'arrêt de transport commercial doit être rendu accessible par le biais d'aménagements dès lors qu'il a été identifié comme étant « prioritaire » par l'AOM (Autorité Organisatrice de la Mobilité) au sens du code des transports (art. L1112-1). Ils remplissent obligatoirement un de ces critères (article D1112-10 du code des transports) :

- ❖ A) Situé sur une ligne structurante d'un réseau de transport urbain ;
- ❖ B) Desservi par au moins 2 lignes de transport public ;
- ❖ C) Constitue un pôle d'échange ;
- ❖ D) Est situé dans un rayon de 200m autour d'un pôle générateur de déplacement ou d'une structure d'accueil pour personne handicapées ou personnes âgées.
- ❖ E) En complément (conformément à l'article L1112-1 du code des transports), la loi précise que la fréquentation aux arrêts est un critère pouvant être intégré à l'analyse.

Près de 130 points d'arrêt de transport, fréquentés par les usagers des lignes 1, 11, et 15, jalonnent l'agglomération. Il revient à ARCHE Agglo de déterminer les conditions pour qu'un arrêt soit considéré comme étant prioritaire en termes de mise en accessibilité. ARCHE Agglo a donc établi une méthodologie s'appuyant sur les critères mentionnés précédemment, permettant de sélectionner les arrêts à classer comme prioritaire, et a choisi de les hiérarchiser sous forme de 4 niveaux d'intervention selon leurs enjeux (voir Annexe 1).

Article 2 – Programmation de la mise en accessibilité des arrêts jugés prioritaires par ARCHE Agglo

ARCHE Agglo a défini une liste des arrêts prioritaires et a fixé, pour chacun, une date prévisionnelle d'intervention en fonction de leur niveau d'intervention (voir annexe 1).

Au 01/01/2026, on dénombre 10 points d'arrêt des lignes 1, 11 et 15 qui remplissent les conditions permettant de les classer comme étant accessibles. Ils sont inclus dans l'annexe 1.

Article 3 – Financement des travaux des arrêts exclusivement desservis par le réseau ARCHE Agglo

Financement des travaux de mise en accessibilité des arrêts

ARCHE Agglo finance les travaux de mise en accessibilité des arrêts en prenant en charge la part maximale autorisée par la réglementation, soit 80% des coûts.

Seuls les travaux relevant de l'accessibilité et de la mise en sécurité de l'arrêt sont concernés par cette prise en charge de 80% (gros œuvre du quai, bordure du quai et revêtement, aire d'attente des usagers, signalisation horizontale et verticale). La commune prendra en charge les 20% restants.

Tout autre composant de la voirie et de l'aménagement urbain restera intégralement à la charge de la commune (traversée piétonne, mobilier urbain, abribus, ...).

La commune devra provisionner sur son budget les coûts prévisionnels en fonction de la programmation affichée par ARCHE Agglo, après information donnée par ARCHE Agglo chaque année.

Le conseil municipal délibère pour solliciter la subvention. Elle fournira à ARCHE Agglo les plans et les devis des aménagements avant travaux pour validation.

Aussi, toute nouvelle acquisition foncière jugée pertinente et/ou indispensable par les deux parties sera entièrement assurée et assumée par la commune.

Maîtrise d'ouvrage des travaux de mise en accessibilité des arrêts

La compétence de l'AOM en matière de transport en commun n'inclut pas la réalisation et l'entretien des aménagements des arrêts, car ceux-ci relèvent de la compétence voirie qui appartient aux communes.

Les travaux de mise en accessibilité des arrêts inscrits à la programmation d'ARCHE Agglo relèvent de la maîtrise d'ouvrage de la commune, soit dans le cadre de travaux globaux de voirie soit dans le cadre d'aménagements spécifiques liés à l'arrêt. Ceux-ci devront s'effectuer dans le respect de la charte définie par ARCHE Agglo (voir annexe 2).

Les conditions opérationnelles d'intervention seront discutées et validées entre ARCHE Agglo et la commune. Elles pourront faire l'objet de délégation de maîtrise d'ouvrage en fonction de la nature des travaux et de la capacité de la commune à les réaliser. Dans ce cas, une convention de délégation de maîtrise d'ouvrage devra être établie.

Article 4 – Financement des travaux des arrêts desservis par le réseau ARCHE Agglo et par le réseau régional

Financement des travaux de mise en accessibilité des arrêts

Concernant les arrêts communs avec le schéma d'aménagement de la Région, il existe deux cas de figure :

- cas de travaux « classiques » : ARCHE Agglo financera 40% du coût d'aménagement de l'arrêt, la Région financera 40% également, les 20% restant seront à la charge de la commune gestionnaire de voirie ;
- cas de travaux « abribus Région » : ARCHE Agglo n'interviendra pas sur le coût d'aménagement de l'arrêt. La Région financera 80% de l'opération, les 20% restant seront à la charge de la commune gestionnaire de voirie ;

Maîtrise d'ouvrage des travaux de mise en accessibilité des arrêts

Les travaux de mise en accessibilité des arrêts inscrits à la programmation d'ARCHE Agglo seront réalisés dans les conditions définies par la Région, la commune et ARCHE Agglo.

Les conditions opérationnelles d'intervention seront discutées et validées avec la Région.

Article 5 – Conditions de versement de la subvention ARCHE Agglo

La commune fournira un état récapitulatif des dépenses des travaux réalisés. Celui-ci détaillera les coûts des missions relevant de la compétence d'ARCHE Agglo tel que détaillées dans l'annexe 2.

ARCHE Agglo versera la subvention après justification de la dépense et après chaque réception de travaux de mise en accessibilité d'un arrêt.

Article 6 – Arrêts se trouvant dans l'impossibilité de remplir les conditions de mise en accessibilité définies par ARCHE Agglo

Avant chaque projet, ARCHE Agglo devra valider les plans afin de s'assurer qu'ils répondent aux normes d'accessibilité qu'elle a fixé.

Si les contraintes techniques ne permettent pas une mise en accessibilité de l'arrêt sauf à procéder à des aménagements d'un coût manifestement disproportionné, celui-ci sera classé en ITA (impossibilité technique avérée), et il ne pourra pas bénéficier d'un accompagnement financier.

ARCHE Agglo mettra sa programmation à jour en fonction des réponses à apporter définies par la réglementation. Pour rappel, conformément au décret n°2024-1323 du 4 novembre 2014, et de la loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 l'orientation des mobilités (LOM) :

- ➔ ARCHE Agglo saisit la commission consultative départementale de sécurité et d'accessibilité (CCDSA) d'une demande d'ITA)
- ➔ A compter de la validation de l'ITA, ARCHE Agglo dispose d'un délai de 18 mois pour prendre une ou plusieurs des mesures suivantes :
 - Mettre en place un service de substitution (service TAD adapté aux PMR) ;
 - Mettre en place des mesures de substitution (accompagnement humain) ;

Dans le cadre d'un service urbain (ligne 1), mettre en accessibilité deux points d'arrêt supplémentaires.

Article 7 – Durée de validité du règlement

Le présent règlement est valable pour la durée de réalisation des travaux, soit jusqu'au 31 décembre 2033.

La commune devra, dans la mesure du possible, suivre le planning de réalisation des aménagements des arrêts d'ARCHE Agglo tel que présenté en annexe 1.

Le 18/02/2026

Le Président

Frédéric SAUSSET

ANNEXE 1 AU REGLEMENT D'INTERVENTION PROPRE AU VERSEMENT D'UNE SUBVENTION POUR L'AMENAGEMENT DES ARRÊTS DE TRANSPORT SCOLAIRE SUR LE TERRITOIRE D'ARCHE AGGLO : LISTE DES ARRÊTS PRIORITAIRES ET NIVEAUX D'INTERVENTION

Article 1 – Rappel de la classification des arrêts, niveaux d'intervention et programmation des travaux

Conformément à l'article 1 du règlement d'intervention pour la mise en accessibilité des arrêts de transports commerciaux sur le territoire d'ARCHE Agglo, ARCHE Agglo a déterminé la liste des arrêts prioritaires grâce aux 5 critères du code des transports.

Les critères :

- ❖ A) Situé sur une ligne structurante d'un réseau de transport urbain ;
 - Points d'arrêt situés sur la ligne 1 et desservis à l'ensemble des courses
- ❖ B) Desservi par au moins 2 lignes de transport public ;
 - Ensemble des points d'arrêt en correspondance entre les lignes 1 et 11 ou 15. L'ensemble de ces points d'arrêt sont compris dans le critère 1
- ❖ C) Constitue un pôle d'échange ;
 - 3 arrêts sur le territoire : Gare SNCF, Gare routière, Octroi
- ❖ D) Est situé dans un rayon de 200m autour d'un pôle générateur de déplacement ou d'une structure d'accueil pour personne handicapées ou personnes âgées.
 - 3 niveaux d'ambition :
 - 1) Pôle générateur essentiel : structure d'accueil pour personne handicapées ou personnes âgées
 - 2) Pôle générateur à fort enjeu pour le territoire et le réseau de transport : centres commerciaux, sites touristiques
 - 3) Autre pôles générateurs à desservir : Centre-bourgs et hameaux urbanisés
- ❖ E) Fréquentation de l'arrêt
 - 4 niveaux d'ambition en fonction de la fréquentation, aller et retour confondus, toute ligne ARCHE Agglo confondue (lignes 1, 11 et 15), entre le 01 Septembre 2024 et le 31 Aout 2025
 - 1) 10% des points d'arrêt les plus fréquentés du réseau → +800 montées/an
 - 2) Points d'arrêt avec plus d'une montée/descente par jour de fonctionnement en moyenne → +300 montées par an
 - 3) Points d'arrêt avec plus de deux montées/descentes par semaine de fonctionnement en moyenne → +100 montées par an
 - 4) Points d'arrêt desservis la majorité des semaines de l'année → +30 montées/an

Les niveaux d'intervention :

- Niveau 1 : Points d'arrêt majeurs, à aménager en priorité afin de répondre aux exigences du code des transports. Les points d'arrêt sélectionnés sont ceux qui remplissent au moins une de ces combinaisons de critères :

- Critère A et E.1 : Points d'arrêt avec plus de 800 montées/an systématiquement desservis par la ligne 1
- Critère C : Points d'arrêts situés sur des pôles d'échange
- Critère D.1 et E.1 : Points d'arrêt avec plus de 800 montées/an desservant des pôles générateurs essentiels (structure d'accueil pour personne handicapées ou personnes âgées)

➔ Aménagement des points d'arrêt de **niveau 1 programmé en 2026 et 2027**

- Niveau 2 : Points d'arrêt importants du réseau, qui nécessitent un aménagement obligatoirement sans avoir de caractère prioritaire. Les points d'arrêt sélectionnés sont ceux qui ne font pas partie du niveau 1 mais qui remplissent au moins une de ces combinaisons de critères :
 - Critère A et E.2 : Points d'arrêt avec plus de 300 montées/an systématiquement desservis par la ligne 1
 - Critère D.1 et E.2 : Points d'arrêt avec plus de 300 montées/an desservant des pôles générateurs essentiels (structure d'accueil pour personne handicapées ou personnes âgées) et
 - Critère D.2 et E.2 : Points d'arrêt avec plus de 300 montées/an desservant les pôles générateurs à fort enjeu pour le territoire et le réseau de transport (centres commerciaux, sites touristiques)

➔ Aménagement des points d'arrêt de **niveau 2 programmé en 2028 et 2029**

- Niveau 3 : Points d'arrêt secondaires du réseau, mais dont l'aménagement est important. Les points d'arrêt sélectionnés sont ceux qui ne font pas partie des niveaux 1 et 2, mais qui remplissent au moins une de ces combinaisons de critères :
 - Critère A et E.3 : Points d'arrêt avec plus de 100 montées/an systématiquement desservis par la ligne 1
 - Critère D.1 et E.3 : Points d'arrêt avec plus de 100 montées/an desservant des pôles générateurs essentiels (structure d'accueil pour personne handicapées ou personnes âgées) et
 - Critère D.2 et E.3 : Points d'arrêt avec plus de 100 montées/an desservant les pôles générateurs à fort enjeu pour le territoire et le réseau de transport (centres commerciaux, sites touristiques)
 - Critère D.3 et E.3 : Points d'arrêt avec plus de 100 montées/an desservant les centre-bourgs et hameaux urbanisés

➔ Aménagement des points d'arrêt de **niveau 3 programmé en 2030 et 2031**

- Niveau 4 : Niveau d'intervention ciblant la desserte de centre-bourgs et hameaux hors centralité, dont l'aménagement est pertinent. Les points d'arrêt sélectionnés sont ceux

qui ne font pas partie des niveaux 1 à 3, mais qui remplissent au moins une de ces combinaisons de critères :

- Critère D.1 et E.4 : Points d'arrêt avec plus de 30 montées/an desservant des pôles générateurs essentiels (structure d'accueil pour personne handicapées ou personnes âgées) et
- Critère D.2 et E.4 : Points d'arrêt avec plus de 30 montées/an desservant les pôles générateurs à fort enjeu pour le territoire et le réseau de transport (centres commerciaux, sites touristiques)
- Critère D.3 et E.4 : Points d'arrêt avec plus de 30 montées/an desservant les centre-bourgs et hameaux urbanisés

➔ Aménagement des points d'arrêt **de niveau 4 programmé en 2032 et 2033**

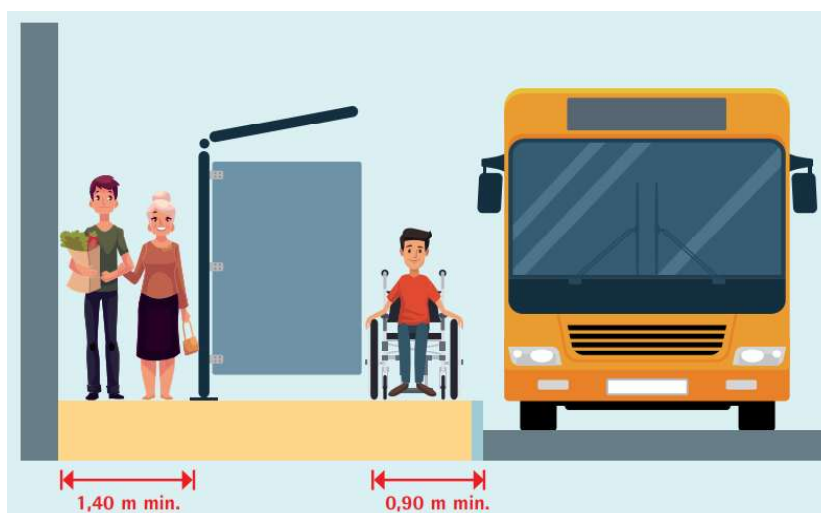
Article 2 – Liste des points d’arrêt concernés

Ville	Nom Arrêt	Critères code des transports					Fréquentation annuelle (sept 2024-août 2025)	Niveau d’intervention
		A	C	D.1	D.2	D.3		
Tain L'Hermitage	Gare SNCF	X	X			X	2968	1
Tain L'Hermitage	Maison des Vins / les Lots*	X			X		2952	1
Tain L'Hermitage	Maison des Vins / les Lots*	X			X		2952	1
Tain L'Hermitage	Place Taurobole	X				X	2335	1
Tournon-sur-Rhône	Place Carnot	X				X	2062	1
Tournon-sur-Rhône	Gare routière*	X	X			X	2042	1
Tournon-sur-Rhône	Les Goules	X					1948	1
Tain L'Hermitage	Avenue des Lots / La Teppe	X		X			1829	1
Tain L'Hermitage	Grands Crus / Lycée Hôtelier*	X					1283	1
Tain L'Hermitage	Grands Crus / Lycée Hôtelier*	X					1283	1
Tournon-sur-Rhône	Hôpital			X			890	1
Tain L'Hermitage	Nadi/Jaurès	X					866	1
Tain L'Hermitage	Nadi/Jaurès	X					866	1
Tournon-sur-Rhône	Sacré Cœur	X					731	2
Tournon-sur-Rhône	Sacré Cœur	X					731	2
Saint-Félicien	Centre			X	X	X	688	2
Saint-Félicien	Centre			X	X	X	688	2
Tournon-sur-Rhône	Champagne	X					615	2
Tournon-sur-Rhône	Champagne	X					615	2
Tournon-sur-Rhône	Hélène de Tournon	X			X		603	2
Tournon-sur-Rhône	Hélène de Tournon	X			X		603	2
Tournon-sur-Rhône	Roche de France	X					525	2
Tournon-sur-Rhône	Roche de France	X					525	2
Tournon-sur-Rhône	Passerelle Marc Seguin	X				X	413	2
Tain L'Hermitage	Rue Bouchet*	X			X		394	2
Tain L'Hermitage	Rue Bouchet*	X			X		394	2

ANNEXE 2 AU REGLEMENT D'INTERVENTION PROPRE AU VERSEMENT D'UNE SUBVENTION POUR L'AMENAGEMENT DES ARRÊTS DE TRANSPORT SCOLAIRE SUR LE TERRITOIRE D'ARCHE AGGLO : CHARTRE POUR L'AMENAGEMENT ET L'ÉQUIPEMENT DES ARRÊTS

Article 1 – Implantation du mobilier

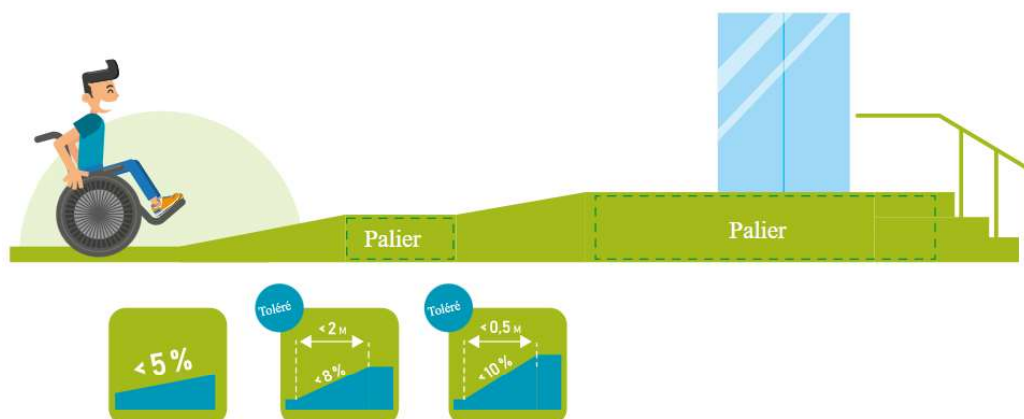
L'espacement entre les mobiliers, qu'ils soient de type « transport » ou de type « voirie » classique (arbres, luminaires, banc, poubelles, ...), ne devra jamais réduire le cheminement (longitudinal ou transversal) à moins de 1,40m* (1,80m si l'emprise le permet**), sauf exceptionnellement et ponctuellement sur 0,90m* (1,40m si l'emprise le permet**). Enfin, dans la mesure du possible, les différents mobiliers seront alignés sur un même axe.



Article 2 – Aménagement des pentes et dévers sur le quai et ses accès immédiats

Le respect des normes en termes de pente et de dévers devra être suivi* :

- Pente maximale de 5% et dévers maximal de 2%
- Si impossibilité : possibilité de pente jusqu'à 8% sur une longueur maximale de 2m
- Si impossibilité : possibilité de pente jusqu'à 12% sur une longueur maximale de 50cm



Si l'aménagement le permet, le dévers sera réduit à moins de 1%**

Article 3 – Hauteur de quai

La hauteur de quai devra être comprise entre 15 et 24 cm**

Article 4 – Revêtement

Le revêtement du quai sera non meuble et non glissant*

Article 5 – Identification de l'arrêt

L'arrêt sera identifié à minima par :

- Un poteau d'arrêt positionné sur le quai du bus, pour permettre l'identification de l'arrêt par les usagers**
- Une ligne zigzag jaune qui signifie l'arrêt est interdit à cet emplacement. Elle devra être positionnée pour que l'avant du bus s'arrête à la limite de cette ligne**

L'arrêt pourra être positionné en ligne, en encoche ou semi-encoche en fonction des prérogatives du gestionnaire de voirie.

Article 6 – Périmètre d'intervention d'ARCHE Agglo

Financement ARCHE Agglo portera :

- sur l'aménagement du quai (quai et rampes d'accès) hors mobilier : gros œuvre, revêtement, bordures ;
- sur les éléments d'identification de l'arrêt listés en article 5 de la présente annexe.

** conformément au décret du 21 décembre 2006 et à l'arrêté du 15 janvier 2007*

*** conformément aux recommandations du CEREMA*