



EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS

du Conseil de Communauté de l'agglomération dijonnaise

Séance du mercredi 19 décembre 2007

Président : M. REBSAMEN

Secrétaires de séances : Mlle MASLOUHI et M. CLAUDET

Membres présents :

M. François REBSAMEN	M. Hervé BRUYERE	Mme Hélène ROY
M. Jean ESMONIN	Mme Janine BESSIS	Mme Sylviane FLAMENT
M. Michel BACHELARD	M. Jean-Pierre GILLOT	Mme Catherine HERVIEU
M. Pierre PRIBETICH	Mme Jacqueline GARRET-RICHARD	Mme Lê Chinh AVENA
M. Jean-Patrick MASSON	M. Alain MARCHAND	M. Jean-Pierre SOUMIER
M. Michel JULIEN	M. Jacques DANIERE	M. Pierre PETITJEAN
M. Jacques FOUILLOT	M. Jean-Pierre BOUHELIER	Mme Claudette BLIGNY
M. Guy GILLOT	Mme Elisabeth BIOT	M. Nicolas BOURNY
M. Didier MARTIN	M. Louis LAURENT	M. Jean-François GONDELLIER
M. Bernard RETY	M. Jean-Jacques BERNARD	M. Bernard BARBEY
M. Gérard LABORIER	M. François NOWOTNY	M. Jean-Louis JOLY
M. Patrick SAUNIE	M. Paul LECHAPT	M. Rémi DETANG
M. Jean-Claude DOUHAIT	M. Stéphan CLAUDET	M. Jean-François DODET
M. Gérard DUPIRE	M. Claude PICARD	M. Philippe BELLEVILLE.
M. Yves BERTELOOT	M. Gaston FOUCHERES	M. Norbert CHEVIGNY
Mlle Badiaâ MASLOUHI	Mme Françoise TENENBAUM	M. Christian PARIS
M. André GERVAIS	M. Alain MILLOT	Mme Christiane COLOMBET.
M. Jean-François DESVIGNES	Mme Joëlle LEMOUZY	
M. Patrick MOREAU	M. Mohammed IZIMER	

Membres absents :

M. Rémi DELATTE	M. Gilbert MENUT pouvoir à M. Christian PARIS
M. Patrick CHAPUIS	Mme Colette POPARD pouvoir à M. Guy GILLOT
M. Philippe CARBONNEL	M. Jean-Pierre DUBOIS pouvoir à M. Hervé BRUYERE
M. Lucien BRENOT	M. François-André ALLAERT pouvoir à Mlle Badiaâ MASLOUHI
M. Jean PERRIN	M. Claude PINON pouvoir à M. André GERVAIS
M. Mohamed BEKHTAOUI	Mme Françoise MANSAT pouvoir à M. Pierre PRIBETICH
M. François BRIOT	M. Georges MAGLICA pouvoir à M. Gérard DUPIRE
M. Jean-Marc NUDANT	Mme Marie-Christine DELEBARRE pouvoir à M. Jean-Patrick MASSON
Mme Claude-Anne DARCIAUX	M. Patrick AUDARD pouvoir à M. Jean ESMONIN
Mme Nicole MOSSON	Mme Christine MASSU pouvoir à M. François NOWOTNY
M. Bernard OBRIOT	Mme Marie-Françoise PETEL pouvoir à M. Claude PICARD
M. Jacques PILLIEN	Mme Christine DURNERIN pouvoir à Mme Catherine HERVIEU
M. Paul ROIZOT	Mme Myriam BERNARD pouvoir à M. Alain MARCHAND
	M. Jean-Paul HESSE pouvoir à M. Jacques FOUILLOT.

OBJET : DEPLACEMENTS

Accessibilité - Approbation du schéma directeur d'accessibilité

Dans le cadre de la loi n° 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, l'article 46 prévoit la création d'une commission intercommunale d'accessibilité, laquelle a été créée par le Conseil de Communauté en date du 29 juin 2006.

Les travaux de la commission ont essentiellement porté sur la participation à l'élaboration du schéma directeur d'accessibilité qui doit permettre d'atteindre l'objectif d'accessibilité totale des services de transport collectif du Grand Dijon, dans un délai de 10 ans, soit en 2015.

Conscient des enjeux, le Grand Dijon mène depuis plusieurs années une politique volontariste d'amélioration de la mobilité des personnes handicapées.

Il a été proposé d'associer des associations qui représentent des interlocuteurs privilégiés dans l'élaboration du schéma. Par leurs connaissances précises des situations rencontrées et par leur implication dans la démarche communautaire d'amélioration de l'accessibilité, elles jouent un rôle majeur qui est ici reconnu.

Les transporteurs et les services de voirie ont apporté l'indispensable expertise technique dans la définition des projets notamment au niveau de l'aménagement des arrêts et mettent en place les procédures complexes et nécessaires à leurs réalisations.

Quatre groupes de travail ont été créés selon les types de déficiences rencontrées, afin d'élaborer des propositions de recommandations pour l'élaboration du schéma :

- déficience motrice :
- déficience visuelle :
- déficience auditive et vocale :
- déficience mentale et psychique :

Les travaux de chacun de ces groupes de travail se sont articulés autour de :

- la mise en accessibilité du réseau Divia (matériels roulants et stations),
- le fonctionnement du service Diviaccès,
- les préconisations sur l'accessibilité des documents d'information,
- la définition d'indicateurs de suivi du schéma.

C'est à partir de l'ensemble des tests et essais que sont proposées les prescriptions de Schéma Directeur d'accessibilité.

Suivant l'avis de la Commission et du Bureau,

**Le Conseil
Après avoir délibéré,
DECIDE**

- **d'approuver** le Schéma Directeur d'Accessibilité ci-annexé.

PRÉFECTURE DE LA CÔTE-D'OR
Déposé le :

26 DEC. 2007



Pour extrait conforme,
Le Président




20 DEC. 2007

Publié le
Déposé en Préfecture le

21 DEC. 2007

PROJET

SCHEMA DIRECTEUR D'ACCESSIBILITE

DES SERVICES DE TRANSPORTS PUBLICS

PREAMBULE

**Conformément à l'article 45 de la loi du 11 février 2005
pour « l'égalité des droits et des chances, la
participation et la citoyenneté des personnes
handicapées » le Grand Dijon a élaboré le Schéma
Directeur d'Accessibilité de son réseau de transports
publics dont il est l'autorité organisatrice**

**Ce schéma a été réalisé en partenariat avec les
représentants d'associations de personnes handicapées**

PRÉFECTURE DE LA CÔTE-D'OR
Déposé le :

11 JAN. 2008



VU pour être annexé à délibération
du Conseil du : 19 DEC. 2007

DIJON, le : 11 JAN. 2008
LE PRÉSIDENT,

SOMMAIRE

Première partie : Les fondements du Schéma Directeur

1. Introduction
2. Conformité avec la loi du 11 février 2005
3. L'élaboration du Schéma Directeur

Deuxième partie : les prescriptions du Schéma Directeur

1. Les bus urbains : matériels roulants et stations
2. Le service de transport spécialisé DiviAccès
3. L'accès à l'information
4. Suivi de la qualité des services

Annexes : Principes d'aménagements d'un arrêt accessible

☆ - ☆ - ☆

PREMIERE PARTIE

Les fondements du Schéma Directeur

I. Introduction

✓ *Une priorité*

Garantir la liberté de se déplacer à tous est une priorité du Grand Dijon. Ce droit fondamental permet d'offrir à chacun la possibilité de s'intégrer à une société ouverte aux autres. L'accessibilité est donc en premier lieu un élément déterminant pour l'insertion sociale de chacun des citoyens :

- s'instruire et travailler,
- participer à la vie de la cité,
- se distraire, nouer des liens amicaux et sociaux,
- rencontrer sa famille.

Cette liberté d'aller et venir est garantie par l'existence d'un service de transports publics de qualité.

Le Grand Dijon mène, depuis de nombreuses années, une politique volontariste d'amélioration de l'accessibilité aux transports publics dont il est l'autorité organisatrice, dans le cadre du Plan de Déplacements Urbains et en partenariat avec les associations.

✓ *Handicap ?*

La notion de handicap est souvent réduite à la description des signes extérieurs et visibles d'une maladie : personne en fauteuil roulant, aveugle avec un chien guide, sourd, ... Cette vision réductrice du handicap n'établit pas le rapprochement indispensable entre les déficiences d'une personne (liées à une ou plusieurs maladies) et l'environnement physique et social qui l'entoure. En effet, le handicap est l'aboutissement d'une chaîne de processus qui confronte :

- **une maladie**, incluant les accidents, les traumatismes moraux ou physiques, les conséquences des complications de grossesse ou d'accouchement et les malformations congénitales,
- **les déficiences** qui sont les pertes ou dysfonctionnements des diverses parties du corps ou du cerveau résultantes en général d'une maladie,
- les incapacités qui sont les difficultés ou les impossibilités de réaliser des actes élémentaires comme se tenir debout, parler, entendre, comprendre... Elles résultent en général de plusieurs déficiences,
- **les désavantages** qui désignent les difficultés ou impossibilités que rencontre une personne à remplir les rôles sociaux auxquels elle peut aspirer ou que la société attend d'elle.

Ainsi, une personne souffrant de déficience dans un environnement adapté est une personne valide et à l'inverse une personne valide dans un environnement inadapté est une personne handicapée.

✓ *Le terme P.M.R.*

Le parlement européen a adopté le terme « P.M.R. », pour Personnes à Mobilité Réduite, afin de souligner que le handicap peut se présenter sous de nombreuses formes et qu'il n'est pas que physique ou moteur mais peut aussi être sensoriel, intellectuel ou psychique. On trouve donc parmi les P.M.R. :

- les personnes ayant une incapacité motrice,
- les personnes ayant une incapacité visuelle,
- les personnes ayant une incapacité auditive,
- les personnes ayant une incapacité cognitive (compréhension, mémorisation, repérage...),

- les personnes ayant des incapacités cardio-respiratoires,
- les personnes âgées,
- les personnes allergiques,
- les personnes ayant des difficultés de compréhension (illettrisme par exemple)
- les personnes encombrées de bagages, avec poussettes ou accompagnées d'enfants.

✓ *Les publics concernés*

Pour mesurer les enjeux de l'accessibilité aux transports publics, trois enquêtes nationales de l'INSEE permettent d'évaluer à près de 40 % de la population française qui déclare au moins une déficience ou difficulté dans la vie quotidienne en raison d'un problème de santé.

✓ *L'évolution attendue*

Dans ce contexte, il convient de prendre en compte avec la plus grande attention les prévisions démographiques actuelles qui établissent que, durant les prochaines années, la proportion des personnes âgées, qui représente actuellement 20 % de la population, atteindra une proportion de 30 % avec un triplement des personnes de plus de 80 ans et un doublement des plus de 65 ans.

Ces personnes auront une mobilité plus élevée que par le passé et une demande en matière de transports publics accessibles plus importante.

✓ *Un enjeu pour tous*

Si l'accessibilité aux transports publics est un enjeu majeur pour les très nombreuses personnes à mobilité réduite, elle rencontre plus largement un écho auprès de tous.

En effet, les améliorations apportées pour les personnes les plus en difficultés profitent également à l'ensemble des usagers du système de transports publics pour qui la qualité de service est améliorée :

- informations plus claires et plus importantes,
- conditions d'attentes,
- confort pour accéder aux véhicules,
- sécurité pendant le trajet.

✓ *Un enjeu de société*

Enfin, des transports publics accessibles au plus grand nombre sont des espaces privilégiés de mixité sociale, de rencontre entre les citoyens et qui, au-delà du transport, rapprochent les populations.

2. Conformité avec la loi du 11 février 2005

✓ *Rappel*

Le coup d'envoi de l'accessibilité aux transports publics en France date de 1975 avec la loi d'orientation en faveur des personnes handicapées. L'article 52 indique :

- afin de faciliter les déplacements des handicapés, les dispositions sont prises pour adapter les services de transports collectifs, ... ou pour faciliter la création de services de transports spécialisés ».

Cette volonté politique a été réaffirmée dans la Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs (LOTI) de 1982 au travers de l'article 1 et l'article 2 :

- le système de transports concourt à l'unité et à la solidarité nationale ; la mise en oeuvre progressive du droit au transport permet aux usagers de se déplacer dans des conditions raisonnables d'accès, de qualité et de prix ; dans cet esprit, des mesures particulières peuvent être prises en faveur des personnes à mobilité réduite ».

✓ *La loi du 11 février 2005*

La loi du 11 février 2005, pour « l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées » constitue une évolution législative majeure notamment dans le domaine des transports.

Les objectifs de résultats demandés aux autorités organisatrices de transports sont sans précédent et demandent la mise en place de politiques d'amélioration volontaristes et coordonnées.

Les orientations principales peuvent être résumées ainsi :

- la chaîne du déplacement
 - . la chaîne du déplacement, qui comprend le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transports et leur intermodalité, est organisée pour permettre son accessibilité dans sa totalité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite... »
- un délai de 10 ans pour la mise en accessibilité des services de transports collectifs
 - . dans un délai de dix ans, les services de transports collectifs devront être accessibles aux personnes handicapées et à mobilité réduite... »
- l'élaboration d'un Schéma Directeur
 - « Les autorités compétentes pour l'organisation du transport public... élaborent un schéma directeur d'accessibilité des services dont ils sont responsables, dans les trois ans à compter de la publication de la présente loi. Ce schéma fixe la programmation de la mise en accessibilité des services de transport... et définit les modalités de l'accessibilité des différents types de transport. ».
- une commission intercommunale
 - « lorsque la compétence en matière de transports est exercée au sein d'un établissement public de coopération intercommunale, la commission pour l'accessibilité aux personnes handicapées doit être créée auprès de ce groupement ».

✓ *Conformité et précisions*

Ces prescriptions confortent la politique menée par le Grand Dijon et les améliorations envisagées dans le Schéma Directeur doivent répondre à ces objectifs : la mise en accessibilité des services de transports publics dans un délai de 10 ans.

Cependant, il est précisé ici que la mise en accessibilité de l'ensemble des services ne peut pas prétendre à permettre le transport de tous : certaines personnes ne trouveront réponse que dans le service de transports spécialisés.

De plus, certaines impossibilités techniques engendreront des limites, comme la configuration des espaces publics pour l'aménagement de certains arrêts.

Dans ces conditions, à côté et en complément de la mise en accessibilité du réseau, le service de transports spécialisés Diviaccès est indispensable.

3. L'élaboration du Schéma Directeur

✓ *Les partenaires*

Conscient de ces enjeux, le Grand Dijon mène depuis plusieurs années une politique volontariste d'amélioration de la mobilité des personnes handicapées.

Il a été proposé d'associer des associations qui représentent des interlocuteurs privilégiés dans l'élaboration du schéma. Par leurs connaissances précises des situations rencontrées et par leur implication dans la démarche communautaire d'amélioration de l'accessibilité, elles jouent un rôle majeur qui est ici reconnu.

Les transporteurs apportent l'indispensable expertise technique dans la définition des projets notamment au niveau de l'aménagement des arrêts et mettent en place les procédures complexes et nécessaires à leurs réalisations.

✓ *Les actions précédemment réalisées*

Dans cet esprit de concertation, le Grand Dijon a approuvé en 2000 le Plan de Déplacements Urbains qui intègre des actions en fonction de la mobilité des personnes à mobilité réduite.

En 2004, le Grand Dijon a élargi les interventions du service Diviaccès.

Enfin, le Grand Dijon a réalisé, avec l'aide d'un bureau d'études spécialisées un diagnostic d'accessibilité et établi un certain nombre de recommandations en matière d'aménagement en introduisant la notion de poches d'accessibilité.

✓ *La démarche d'élaboration*

Quatre groupes de travail ont été créés selon les types de déficiences rencontrées, afin d'élaborer des propositions de recommandations pour l'élaboration du schéma :

- Déficience motrice :
- Déficience visuelle :
- Déficience auditive et vocale :
- Déficience mentale et psychique :

Les travaux de chacun de ces groupes de travail se sont articulés autour de :

- la mise en accessibilité du réseau Divia (matériels roulants et stations),
- le fonctionnement du service Diviaccès,
- les préconisations sur l'accessibilité des documents d'information,
- la définition d'indicateurs de suivi du schéma.

C'est ainsi que des réunions techniques se sont tenues chez le transporteur Divia afin de faire une évaluation du degré d'accessibilité du matériel roulant et des points d'arrêts, en présence de personnes non voyantes ou en fauteuil.

La Liane 6 a été retenue comme première ligne test pour plusieurs raisons : elle a pour terminus « Motte Giron/Sainte-Anne » et « Longvic » avec, sur son parcours, des établissements fréquentés par des personnes handicapées, la gare SNCF, le centre ville de Dijon, le Parc de la Colombière. Ainsi cette ligne dessert non seulement des établissements spécialisés mais également les principaux générateurs de trafic au centre de l'agglomération. Elle a, également, été retenue en raison du nombre de bus accessibles aujourd'hui disponibles correspondant au besoin en matériel roulant pour son fonctionnement.

C'est à partir de l'ensemble des tests et essais que sont proposées les prescriptions de Schéma Directeur d'accessibilité.

DEUXIEME PARTIE

Les prescriptions du Schéma Directeur

1. Les bus urbains : matériels roulants et stations

Matériels roulants

Le programme de réforme des bus prévoit le renouvellement d'une dizaine de bus par an. Les nouveaux bus acquis par le Grand Dijon sont des véhicules dits « accessibles ». Pour ce faire, les bus sont équipés :

- ✓ de rampe pour les voyageurs en fauteuil roulant,
- ✓ d'un espace réservé au fauteuil,
- ✓ d'oblitérateurs à la même place dans tous les véhicules et accessibles aux personnes en fauteuil,
- ✓ de boutons d'appel extérieurs et intérieurs à bonne hauteur
- ✓ d'annonces sonores et visuelles pour les prochains arrêts à desservir.

(documents graphiques ou photos à insérer Divia)

Les stations

Les essais réalisés avec les représentants d'associations de personnes handicapées ont permis de définir :

- ✓ les aménagements de voirie aux arrêts pour un accès aux portes avant et centrale signalé au sol à l'intention des personnes non voyantes et mal voyantes ou en fauteuil
- ✓ les équipements des arrêts principaux de systèmes d'informations visuelles et sonores annonçant le ou les prochains bus avec repère des bus accessibles munis d'une rampe
- ✓ le sol aux abords de l'arrêt qui doit être aménagé afin d'assurer une bonne circulation des personnes en fauteuil et permettre la mise en place de la signalisation des portes des véhicules.

(documents graphiques ou photos à insérer Divia)

2. Le service de transport spécialisé DiviAccès

Le service DiviAccès a été créé en 1983. Il s'adresse aux personnes à mobilité réduite ayant des difficultés ou une impossibilité de franchir des marches pour monter dans un bus ainsi qu'aux personnes utilisant un fauteuil roulant et aux non-voyants.

Ce type de transport vient compléter l'offre de transport collectif proposée aux personnes handicapées, mais ne s'y substitue pas. En effet, son principe de fonctionnement en fait un transport particulier puisqu'il consiste à prendre en charge et à déposer les bénéficiaires devant une adresse (et non à une station prédéterminée), à un horaire choisi. Les bénéficiaires qui se déplacent en fauteuil pourront également utiliser le réseau de bus qui se dote progressivement de bus accessibles.

DiviAccès assure le transport, selon le handicap, soit avec les véhicules légers, soit avec des minibus aménagés munis d'une rampe pour les personnes en fauteuil, avec réservation préalable des courses (au minimum 2 heures avant). Les trajets sont assurés de porte en porte.

Il dessert les communes membres du Grand Dijon et fonctionne tous les jours de la semaine : du lundi au samedi de 6 h à 0 h 15, le dimanche et les jours fériés de 9 h à 0 h 15.

Les personnes désireuses d'utiliser DiviAccès doivent être domiciliés sur l'agglomération et faire une demande à l'aide d'un dossier avec pièce médicale qui fait l'objet d'un examen par une commission ad hoc.

Les personnes handicapées et leur éventuel accompagnateur s'acquittent du prix spécifique à ce service.

En 2006, le service comptait 735 personnes admises à l'utiliser, il a permis de transporter près de 55 000 personnes.

3. L'accès à l'information

1. L'information relative au réseau Divia doit être accessible par tous

Elle revêt diverses formes :

✓ **Les « guides » d'information et d'aide au voyage**

Il s'agit des documents usuels mis à disposition des usagers par Divia au début de chaque saison : Guide bus, fiches horaires été/hiver pour chaque ligne, plans, dépliants spécifiques,...),

✓ **Les services d'information**

Un site Internet est disponible 7 jours sur 7, 24 h sur 24, et actualisé régulièrement ; un service d'information téléphonique est accessible 6 jours sur 7 (appel gratuit depuis un poste fixe)

✓ **Les outils d'information aux arrêts et dans les bus**

Afin d'informer les voyageurs durant leurs déplacements, des supports d'informations statiques (cadres) et dynamiques (écrans) équipent tous les bus et de nombreux arrêts du réseau. Ces outils permettent d'informer en temps réel les voyageurs sur les modifications en cours de saison (changement d'horaires, nouveaux tarifs...) ou les perturbations (déviation pour cause de travaux, manifestations...). Ils permettent d'apporter une aide à l'ensemble des voyageurs sous la forme suivante :

- à bord de tous les bus : annonce sonore systématique de la ligne, du terminus et du prochain arrêt,
- une première tranche de 150 arrêts de bus équipés avant fin 2007 avec annonce sonore et visuelle de la ligne et du temps d'attente pour le prochain bus et repérage des bus accessibles.

2. Une information plus ciblée à l'attention des personnes non voyantes : un guide bus annuel en braille est disponible

3. Pour les bénéficiaires du service DiviAccès, une attention toute particulière est apportée : courrier d'information individuel avec de gros caractères, diffusion prochaine d'un magazine sur la vie du service...

4. Suivi de la qualité de service

La prise en charge de personnes à mobilité réduite dans les transports publics demande une qualité de service maximale afin d'assurer la sécurité de l'utilisateur et d'offrir les conditions adéquates et rassurantes avant, pendant et après le trajet.

Cette qualité de service évite de mettre une personne en situation de handicap alors que le système a été pensé et conçu pour lui faciliter l'accès au service.

L'ensemble des composantes d'un service est concerné par cette problématique :

- ✓ Disponibilité du service,
- ✓ Respect des engagements pris par le délégataire du service auprès de l'utilisateur,
- ✓ Adéquations entre l'information et l'accessibilité réelle du mode de transport,
- ✓ Bonne connaissance des personnels sur les mesures de prise en charge spécifique et sur l'utilisation des matériels mis à disposition,
- ✓ Véhicules et composants spécifiques en bon état de marche.

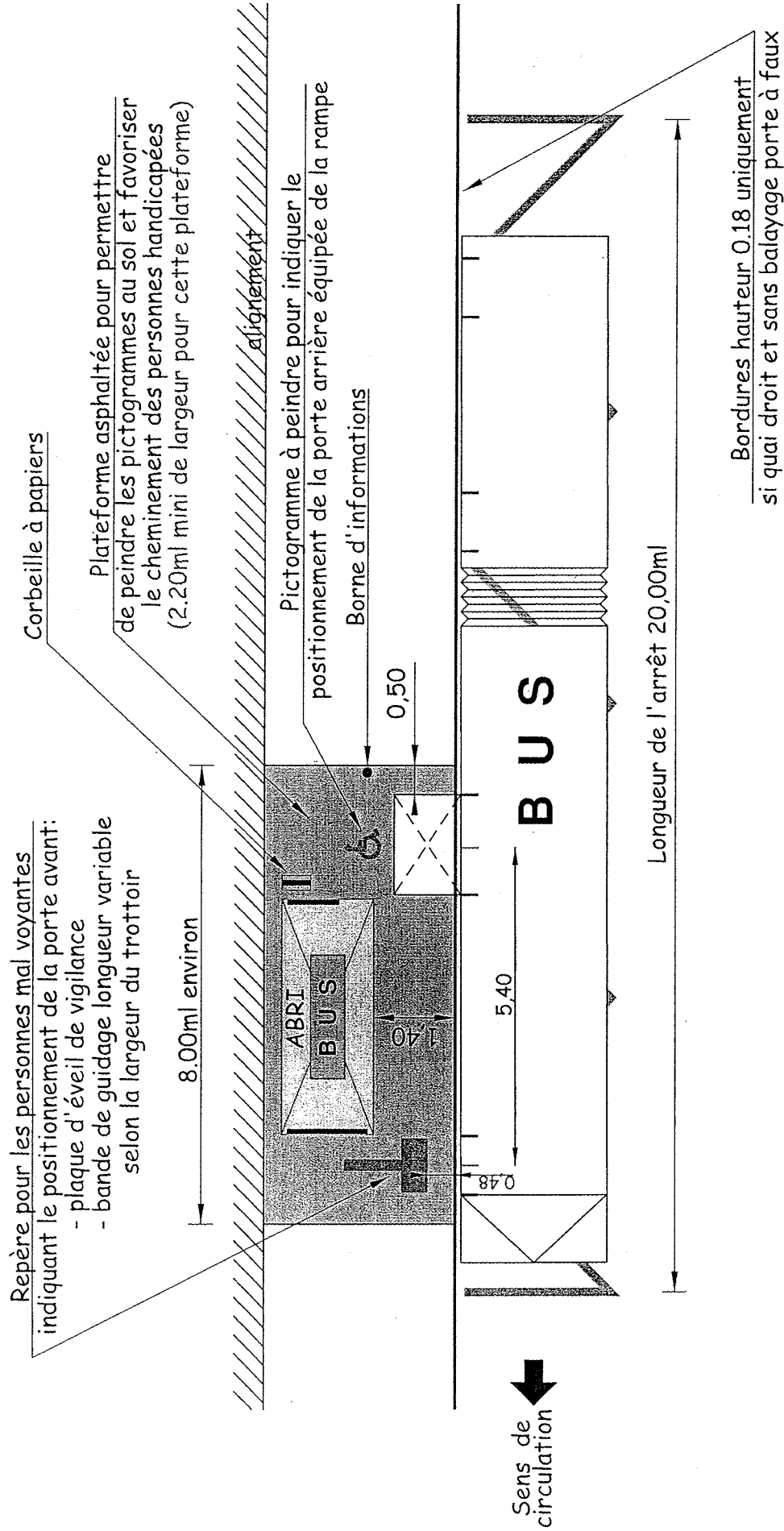
Le délégataire est responsable de la qualité rendue à l'utilisateur. L'importance des enjeux liés à cette problématique nécessite la mise en place d'une démarche de suivi de la qualité.

Ainsi, l'ordre du jour des réunions de la Commission comportera le suivi de la qualité en présence des partenaires associatifs, de la Communauté d'agglomération et du délégataire de service.

L'objectif de ces réunions est de mettre en place un ensemble d'indicateurs pertinents mesurant la qualité du service, d'en suivre les évolutions, d'analyser les remarques ponctuelles d'utilisateur et de définir des procédures d'améliorations.

☆ - ☆ - ☆

PRINCIPE D'AMENAGEMENT D'UN ARRET ACCESSIBLE



Echelle: 1.100

Modalité d'accès du bus aux arrêts

L'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 stipule :

Art. 1^{er} " En milieu urbain, sauf en cas d'impossibilité technique, les arrêts sont aménagés en alignement ou en avancée. "

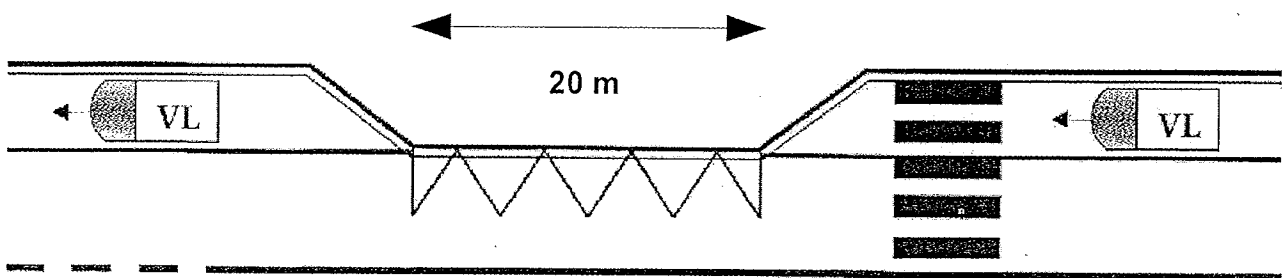
Ainsi, les arrêts " en bateau " (ou " en encoche ") c'est à dire hors chaussée ne sont plus autorisés en milieu urbain. Il reste donc trois types d'arrêts de bus, les arrêts sur chaussée en avancée de trottoir, les arrêts sur chaussée sans stationnement et les arrêts sur chaussée entre stationnement. Les trois types d'arrêts peuvent être classés par ordre d'intérêt décroissant ainsi qu'il suit :

1. Arrêt sur chaussée en avancée de trottoir

Parfaitement adapté pour l'accessibilité en raison de :

- L'alignement de bus plus aisé
- Pas de balayage des portes-à-faux
- Le véhicule reste dans la circulation
- Pas de stationnement sauvage sur l'arrêt

schéma :

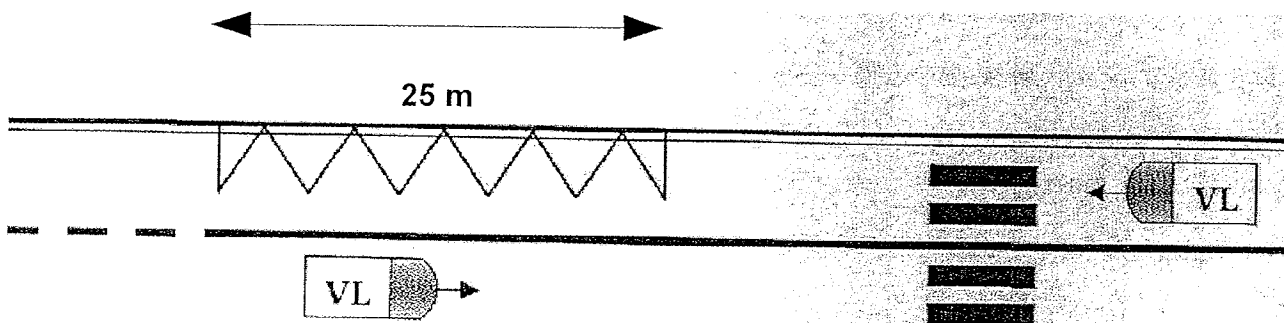


2. Arrêt sur chaussée sans stationnement

Adapté pour l'accessibilité :

- L'alignement du bus plus aisé
- Pas de balayage des portes-à-faux
- Le véhicule reste dans la circulation
- Peu de stationnement sauvage sur l'arrêt

schéma :



3. Arrêt sur chaussée entre stationnement

Moins aisé pour l'accessibilité en raison de :

- L'alignement du bus
- Le balayage des portes-à-faux
- L'insertion dans la circulation
- Risque de stationnement sauvage sur l'arrêt

schéma :

