

Schéma Directeur d'Accessibilité – Agenda d'Accessibilité Programmé du réseau de transport collectif urbain du Grand-Dijon



Table des matières

| | |
|---|-----------|
| Partie 1 : Contexte réglementaire et territorial..... | 2 |
| 1. Cadre réglementaire..... | 2 |
| 1.1. Les prises en compte des handicaps..... | 2 |
| 1.2. L'instauration des SDA-Ad'Ap..... | 4 |
| 2. L'engagement du Grand-Dijon en terme d'accessibilité..... | 4 |
| 3. Les objectifs du SDA-Ad'Ap du réseau Divia..... | 6 |
| Partie 2 : État des lieux du réseau de transport collectif urbain du Grand Dijon en terme d'accessibilité..... | 7 |
| 1. Description des réseaux et identification des lignes structurantes..... | 7 |
| 1.1. Description du réseau..... | 7 |
| 1.2. Identification des lignes structurantes..... | 8 |
| 1.3. Le service DiviAccès..... | 10 |
| 2. Description du matériel roulant accessible..... | 11 |
| 3. Accessibilité des points d'arrêt..... | 11 |
| 4. Accessibilité des communes..... | 14 |
| Partie 3 : Définition des orientations stratégiques et des actions prioritaires du Schéma Directeur d'Accessibilité..... | 15 |
| 1. Une vision inclusive des mobilités pour une accessibilité accrue..... | 15 |
| 2. La mise en accessibilité des lignes structurantes : le projet Prioribus..... | 16 |
| 2.1. Description du projet..... | 16 |
| 2.2. L'accessibilité dans le cadre du projet Prioribus..... | 16 |
| 3. Coûts et financements des actions prioritaires..... | 21 |
| Partie 4 : Actions de formation des personnels en relation avec le public..... | 22 |
| Partie 5 : Concertation et suivi du SDA-Ad'Ap..... | 23 |
| 1. Concertation..... | 23 |
| 2. Suivi du SDA-Ad'Ap du réseau de transport collectif urbain du Grand Dijon..... | 23 |
| Annexe 1. | |
| Liste des points d'arrêt prioritaires rendus accessibles dans le cadre du projet Prioribus..... | 24 |

Partie 1 : Contexte réglementaire et territorial

1. Cadre réglementaire

1.1. Les prises en compte des handicaps

Le handicap est défini par l'article L.144 du code de l'action sociale et des familles :

« Constitue un handicap, au sens de la présente loi, toute limitation d'activité ou restriction de participation à la vie en société subie dans son environnement par une personne en raison d'une altération substantielle, durable ou définitive d'une ou plusieurs fonctions physiques, sensorielles, mentales, cognitives ou psychiques, d'un polyhandicap ou d'un trouble de santé invalidant. »

Les PMR, Personnes à Mobilité Réduite, sont quant à elles définies par la directive 2001/85/CE du Parlement et du Conseil européen du 20 novembre 2001 comme :

« Toutes les personnes ayant des difficultés pour utiliser les transports publics, telles que, par exemple, personnes souffrant de handicaps sensoriels et intellectuels, personnes en fauteuil roulant, personnes handicapées des membres, personnes de petite taille, personnes âgées, femmes enceintes, personnes transportant des bagages lourds et personnes avec enfants (y compris enfants en poussette)».

La moyenne d'âge des habitants de la communauté urbaine ne cessant d'augmenter - à l'instar de la moyenne nationale - la problématique de l'accessibilité du réseau de transport collectif urbain du Grand Dijon est sans conteste liée à celles des PMR. L'Insee prévoit en effet que la part de la population française ayant plus de 65 ans s'élèvera à 28% d'ici 2030 et que le nombre de personnes de plus de 80 ans aura doublé.

Quelques chiffres :

D'après la dernière enquête HID (Handicap/Incapacité/Dépendance), près de 23 millions de personnes sont concernées par le handicap en France. En collectant des données de sources diverses, l'INPES - Institut Nationale de Prévention et d'Éducation pour la santé - estime que 7 millions de personnes présentent un déficit auditif (2010), 1,7 millions un déficit visuel, 7,7 millions un handicap moteur, 2,8 millions un handicap psychique et 1,5 million un handicap intellectuel.

La prise en compte des différents handicaps est fonction de leurs particularités intrinsèques. Les utilisateurs de fauteuils roulants (UFR) rencontrent des difficultés relatives au revêtement du sol (sol meuble par exemple), au franchissement d'obstacles (marches, pente supérieure à 5%), ou à la morphologie d'un lieu (largeur inférieure à 1,50 m).

Au-delà des UFR, l'ensemble des personnes physiquement handicapées rencontrent une bonne

partie de ces difficultés. Les personnes déficientes auditives et visuelles sont quand à elles confrontées à des difficultés relatives à la sécurité du déplacement et à la distinction des éléments extérieurs (sons, formes, couleurs), qui peuvent remettre en cause à la fois leur sécurité et leur repérage dans l'espace.

Enfin, les difficultés des personnes déficientes mentales relèvent de la compréhension de la signalétique, du repérage dans l'espace et de la mémorisation d'un itinéraire, mais aussi de la gestion d'une attente potentiellement longue.

1.2. L'instauration des SDA-Ad'Ap

L'ordonnance du 26 septembre 2014 reféinit la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées et oblige les Autorités Organisatrices de Transports (devenues des Autorités Organisatrices de la Mobilité suite à la loi MAPTAM de 2014), à poursuivre la mise en accessibilité des réseaux de transport par l'instauration de Schémas Directeurs d'Accessibilité - Agendas D'Accessibilité Programmé (SDA-Ad'Ap).

Les décrets du 6 novembre 2014 fixent les conditions de mise en œuvre des SDA-Ad'Ap ainsi que leurs contenus.

Les agendas d'accessibilité programmés doivent comporter plusieurs volets :

- une description du réseau de transport objet du SDA-Ad'Ap, du matériel roulant et des points d'arrêts accessibles ;
- une analyse des actions nécessaires à la mise en accessibilité ;
- une liste de points d'arrêt à rendre accessibles de façon prioritaire et les modalités, la programmation et le financement de ces mises en accessibilité ;
- les modalités de formation des personnels en contact avec les usagers ;
- les modalités de suivi dudit SDA-Ad'Ap.

2. L'engagement du Grand-Dijon en terme d'accessibilité

Le Grand Dijon, devenu communauté urbaine le 1er janvier 2015, se compose de 24 communes : *Ahuy, Bresse-sur-Tille, Bretenière, Chenôve, Chevigny-Saint-Sauveur, Corcelles-les-Monts, Crimolois, Daix, Dijon, Fény, Flavignerot, Fontaine-lès-Dijon, Hauteville-lès-Dijon, Longvic, Magny-sur-Tille, Marsannay-la-Côte, Neuilly-lès-Dijon, Ouges, Perrigny-lès-Dijon, Plombières-lès-Dijon, Quetigny, Saint-Apollinaire, Sennecey-lès-Dijon, Talant*. Un peu plus de 250 000 habitants vivent sur l'agglomération, dont 150 000 environ sur Dijon.

Dans le cadre de son ressort territorial – constitué des 24 communes membres - la communauté

urbaine du Grand Dijon définit la politique de déplacement et met en œuvre le réseau de transport collectif urbain Divia, exploité en délégation de service public. Le prochain contrat sera conclu pour une période allant du 1er janvier 2017 au 31 décembre 2022.

La communauté urbaine du Grand Dijon est engagée, depuis plusieurs années maintenant, dans une démarche d'inclusion des personnes en situation de handicap, en particulier dans sa politique transport, et ce à plusieurs niveaux :

➤ **Un premier SDA – Schéma Directeur d'Accessibilité de transport urbain – a été adopté par le Grand Dijon le 19 décembre 2007.**

L'objectif était non pas de développer des services dédiés aux personnes atteintes d'un handicap, mais bien d'accueillir ces personnes sur le réseau de transport collectif, en concevant des aménagements et des équipements accessibles à tous, y compris aux personnes à mobilité réduite (PMR) définitive ou temporaire.

Ainsi, des principes d'aménagement de mise en accessibilité d'un point d'arrêt sur le réseau Divia ont été définis dans ce SDA (cf. page 14).

Aussi, depuis cette date, lorsque le réseau est renouvelé ou modifié (nouvel arrêt de bus par exemple), celui-ci est systématiquement rendu accessible. Dès lors, tous les aménagements et équipements du réseau sont conçus pour permettre l'accessibilité de tous.

A titre d'exemple, depuis 2007 :

- Le Pôle d'Échange Multimodal de la Gare de Dijon Ville a bénéficié d'importants investissements (cofinancés par le Grand Dijon) permettant une intermodalité avec le réseau Divia en toute ergonomie ;
- le SAEIV (Système d'Aide à l'Exploitation et à l'Information Voyageur) permet d'informer en temps réel, de manière visuelle et sonore dans les véhicules mais aussi aux arrêts principaux du réseau Divia ;
- côté matériel roulant, l'acquisition de 102 bus hybrides aux dernières normes PMR a permis de faire un bond en matière d'accessibilité du réseau ;
- la mise en service des deux lignes de tramway en 2012 a constitué un tournant décisif et capital pour l'accessibilité du réseau Divia, et de la voirie annexe au corridor tram.

➤ **Conformément à la loi du 11 février 2005, une commission intercommunale d'accessibilité aux personnes handicapées existe depuis le 29 juin 2009.**

Réunie chaque année, elle traite essentiellement la question des transports et des voiries classées d'intérêt communautaire.

- **Le PDU (Plan de Déplacements Urbains) 2012/2020 intègre diverses actions en faveur de l'accessibilité du réseau Divia..**

La mise en service en 2012 des deux lignes de tramway (action 0) a constitué un tournant décisif pour l'accessibilité du réseau, celui-ci étant un équipement entièrement accessible aux PMR.

Actions du PDU concernées :

- **Action 0** : Mise en service de deux lignes de tramway.
- **Action 11** : Améliorer la qualité du réseau de transports urbains.
- **Action 12** : Améliorer la complémentarité et l'interconnexion entre les réseaux Transco, TER et Divia.
- **Action 17** : Améliorer la mobilité des seniors.
- **Action 21** : Poursuivre la mise en accessibilité du réseau de transport urbain.
- **Action 28** : Travailler sur la visibilité et la qualité des interfaces de correspondance.

3. Les objectifs du SDA-Ad'Ap du réseau Divia

Le Grand Dijon, en tant qu'AOMD (Autorité Organisatrice de la Mobilité Durable) se doit de rendre son réseau de transport collectif urbain accessible au plus grand nombre.

Le présent SDA-Ad'Ap se veut réaliste et pragmatique, afin d'entrer en adéquation à la fois avec les besoins réels du plus grand nombre, tout en présentant une démarche réalisable et équilibrée en terme de coûts. Aussi, il s'agit, tout au long de ce schéma directeur d'accessibilité, de :

- Réaliser un état des lieux simultané de l'accessibilité technique et matérielle du réseau et des politiques en faveur de l'accessibilité sur le territoire du Grand Dijon ;
- Définir les orientations stratégiques et les actions prioritaires, et déterminer le cadre et les modalités de mises en œuvre de ces actions ;
- Présenter les actions de formations des personnels en relation avec le public ;
- Encourager la concertation et déterminer les modalités de suivi du SDA-Ad'Ap présenté.

Partie 2 : État des lieux du réseau de transport collectif urbain du Grand Dijon en terme d'accessibilité

1. Description des réseaux et identification des lignes structurantes

1.1. Description du réseau

L'exploitation du réseau de transport collectif urbain du Grand Dijon est assurée par la société Keolis, par le biais d'une délégation de service public.

Au cours de cette DSP 2010-2016, le réseau de transport urbain du Grand Dijon a connu de nombreux changements structurels et fonctionnels. D'importants investissements ont ainsi été réalisés, concomitants à la refonte totale du réseau passé du « tout bus » au réseau « Bus+Tram », tels que la mise en service des deux lignes de tramway en 2012 et 2013, l'acquisition de 102 bus hybrides, l'instauration de la billettique et la construction d'un nouveau dépôt bus et tram (le CEM, Centre d'Exploitation et de Maintenance).

Le réseau Divia, qui arrive désormais à maturation, est hiérarchisé à partir :

- De **lignes « armatures »**, qui desservent les principaux pôles générateurs de déplacement et les zones densément peuplées et urbanisées de l'agglomération, avec :
 - deux lignes de tramway : T1 et T2 ;
 - cinq lignes à haut niveau de service, les Lianes : L3 à L7 ;
 - une ligne Corol, dont l'itinéraire contourne le centre ville.
- De **lignes complémentaires**, qui desservent des zones moins denses et moins équipées, et qui fonctionnent en rabattement sur les lignes « armatures », avec :
 - treize lignes régulières complémentaires aux lignes « armatures » (lignes B10 à B22).
- De **lignes de « proximité »**, qui s'adaptent aux territoires dont la desserte en transport en commun est plus complexe, notamment dans des territoires peu denses (périrurbains et ruraux) :
 - trois lignes Proxi (P30, P31 et P33) à fonctionnement mixte : ce sont des lignes régulières mais une réservation est nécessaire à certaines heures de passage et/ou points d'arrêts.
- De **lignes « sur mesure »**, adaptées à des dessertes et des missions spécifiques :
 - trois lignes Flexo (F40 à F42) : il s'agit de lignes régulières menant à des secteurs géographiques particuliers (zones d'activités, zones industrielles, ...) mais dont certains arrêts sont desservis « à la carte » ;
 - une ligne « Express », reliant le centre de Dijon à l'école de Gendarmerie ;
 - une ligne « Pleine Lune », qui fonctionne les nuits du jeudi au samedi, de septembre à juin ;
 - une navette « City », qui maille l'hyper-centre dijonnais et le connecte aux lignes « armatures » ;

- les Bus Class, des lignes adaptées aux besoins des établissements scolaires.

Aujourd'hui, 88% de la population du Grand Dijon réside dans la zone de chalandise du réseau Divia, c'est-à-dire soit à moins de 500 mètres d'une ligne de tram, de 400 mètres d'une Lianes ou de 300 mètres d'une ligne complémentaire ou de proximité.

1.2. Identification des lignes structurantes

L'article D1112-8-3 du Code des Transports définit la notion de « ligne routière urbaine structurante » comme étant :

« en dehors de l'Île de France, dans les périmètres de transports urbains définis par l'article L. 1231-4, au sein d'un réseau hiérarchisé, une ligne exploitée avec des autobus et aménagée en site propre, sur tout ou partie de son tracé ainsi qu'une ligne ou un groupe de lignes exploitées avec des autobus présentant le plus grand nombre de passages moyen par jour, hors samedis, dimanches, jours fériés et vacances scolaires, identifiées par l'autorité organisatrice de transports. ».

Au vu de la description des lignes présentées précédemment, l'identification des lignes structurantes est à réaliser selon deux critères : la hiérarchisation des lignes composant le réseau et la fréquentation de celles-ci.

Que ce soit en termes de desserte ou de fréquentation, les lignes structurantes du réseau Divia sont sans contexte les lignes « armatures » précédemment évoquées.

➤ **En terme de desserte :**

Les deux lignes de tramway, les Lianes et la Corol desservent à elles-seules les villes les plus peuplées de l'agglomération (Dijon, Quetigny et Chenôve avec les deux lignes de tram ; complétées par Talant, Longvic, Fontaine-lès-Dijon, Chevigny-Saint-Sauveur et Marsannay pour les Lianes). Les pôles générateurs de déplacement les plus importants de l'agglomération, tels que l'Université, le CHU, la gare SNCF de Dijon Ville, le centre commercial de la Toison d'Or, le Zénith, la Piscine Olympique ou encore les quartiers des Grésilles et de Fontaine d'Ouche, à l'habitat dense, sont concernés par ces dessertes. De fait, les pôles d'échanges des Places Darcy et Républiques sont toutes deux desservies par T1, T2 et les Lianes 3, 4, et 5.

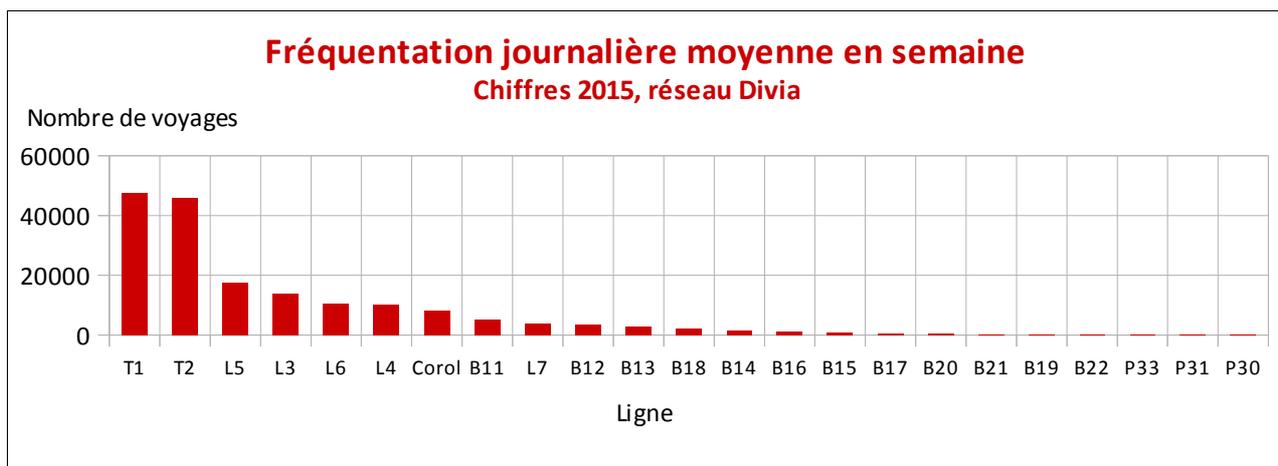
➤ **En terme de fréquentation :**

Le rapport du délégataire 2015 souligne qu'à elles seules, les deux lignes de tramway, les cinq Lianes et la Corol représentent 86% de la fréquentation journalière du réseau, soit 157 248 des 183 145 voyages quotidiens¹.

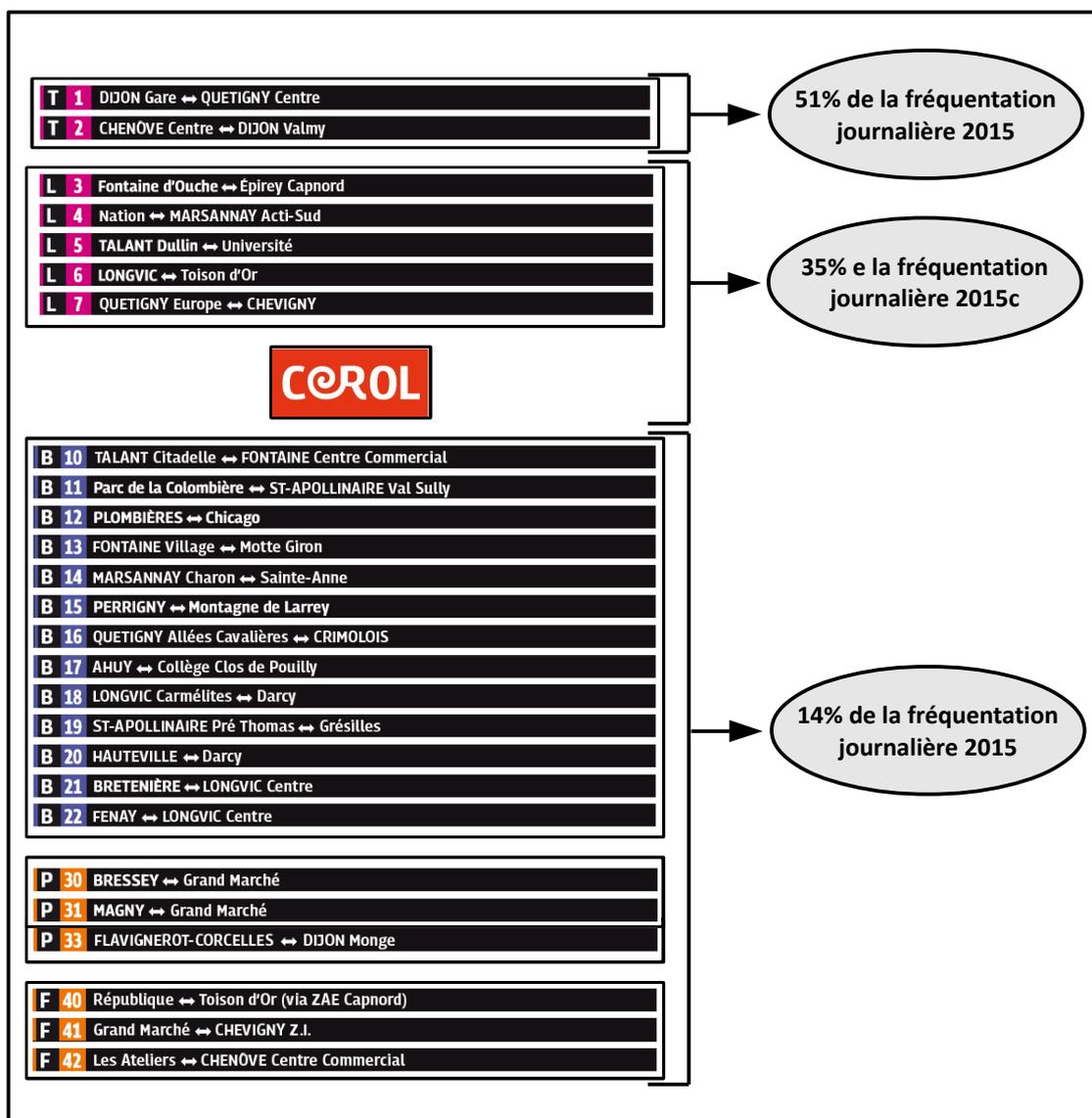
Le classement ci-dessous des principales lignes du réseaux indique clairement que la fréquentation journalière (2015) la plus importante est comptabilisée sur les lignes de tram, les Lianes et la Corol. Seule la ligne 11 fait très légèrement mieux que la Lianes 7,

¹ Source : Annexe A2.2 « Fréquentation par ligne » du Rapport annuel du délégataire 2015

mais pour un itinéraire autrement plus long et desservant des quartiers moins denses.



La fréquentation journalière du réseau Divia en 2015 (Jour moyen de semaine)



Aussi, compte tenu des dessertes qu'offrent les lignes armatures et les fréquentations qui y sont réalisées, il est identifié comme lignes structurantes :

- les deux lignes de tramway : T1 et T2 ;
- les 5 Lianes : L3, L4, L5, L6 et L7 ;
 - la ligne Corol.

1.3. Le service DiviAccès

Destiné aux personnes ne pouvant emprunter le réseau Divia Bus+Tram en raison d'un handicap physique, sensoriel ou mental, DiviAccès est un service de transport adapté aux personnes à mobilité réduite, instauré depuis 1983. Une commission spécialisée se réunissant plusieurs fois par an examine les demandes et valide ou non l'accès des personnes au service en fonction de leur situation. De plus, le service n'étant pas réalisé par des personnes habilitées à prodiguer quelconque soin médical, le handicap des personnes l'empruntant ne doit pas nécessiter d'accompagnement médicalisé.

The logo for DiviAccès features the word 'DIVIAccès' in a stylized font. 'DIVIA' is in grey, and 'Accès' is in black with a pink accent on the 'c'. A pink swoosh underline is positioned under the 'c'.

DiviAccès couvre l'ensemble des communes du Grand Dijon. Les trajets qui sont réalisés dans le cadre de ce service ne peuvent être compris qu'à l'intérieur du ressort territorial de la communauté urbaine, à savoir le périmètre des 24 communes membres. Le service fonctionne tous les jours de l'année (excepté le 1er mai), du lundi au samedi de 6h à 0h15 et les dimanches et jours fériés de 9h à 0h15.



Bien que la gestion des réservations est assurée par le délégataire Divia, les transports sont assurés par deux sous-traitants. Les trajets se réalisent soit en voiture individuelle (pour les personnes avec un fauteuil roulant pliant ou sans fauteuil) soit en minibus (personnes en fauteuil non pliant). 8 véhicules sont dédiés à ce service.

Le tableau ci-dessous quantifie l'activité du service depuis 2010.

Les évolutions du service DiviAccès entre 2010 et 2015

| DiviAccès, chiffres clés 2010/2015 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 |
|------------------------------------|---------|---------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Nombre d'admissions | 96 | 83 | 72 | 66 | 65 | 43 |
| Nombre d'ayant droits inscrits | 891 | 949 | 974 | 1 030 | 1 094 | 944 |
| Nombre d'utilisateurs réel | 450 | 494 | 496 | 460 | 478 | 466 |
| Nombre de courses réalisées | 48 678 | 47 475 | 48 149 | 46 963 | 48 020 | 48 658 |
| Nombre de voyageurs transportés | 56 095 | 55 029 | 55 264 | 53 643 | 57 287 | 56 249 |
| Nombre de voyageurs par course | 1,15 | 1,16 | 1,15 | 1,15 | 1,19 | 1,16 |
| Coûts | 950 611 | 973 303 | 1 015 692 | 1 008 833 | 1 033 738 | 1 048 198 |

2. Description du matériel roulant accessible

Si les 33 rames de tramway sont entièrement accessibles aux PMR et UFR (Usagers en fauteuils roulant), ce n'est pas encore le cas de l'ensemble de la flotte de bus. Avec l'arrivée des 102 bus hybrides acquis en 2013, la part de véhicules équipés pour accueillir des UFR s'élève à 70%. 96% des bus disposent de places réservées aux aînés et personnes handicapées.

Les autobus articulés sont les mieux dotés, puisque 85% d'entre-eux peuvent accueillir des UFR contre 56% des autobus standards. Les autobus articulés sont affectés aux lignes les plus fréquentées et définies dans ce document comme « structurantes », assurant par-là la cohésion de la mise en accessibilité du réseau Divia.

Aujourd'hui, la grande majorité des autobus non accessibles sont affectés au service Bus Class' (un service matin et soir).

A noter que 100% du matériel roulant du réseau Divia dispose de planchers bas, facilitant l'accès aux véhicules dans leur ensemble.

3. Accessibilité des points d'arrêt

L'article D1112-8 du code des transports indique qu'un point d'arrêt accessible répond à la définition suivante :

« soit un arrêt de transport public routier de personnes ou de transport guidé au sens des articles 1er et 2 du décret n° 2003-425 du 9 mai 2003 relatif à la sécurité des transports publics guidés qui répond aux dispositions de l'article 1er du décret n° 2006-1658 du 21 décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics. »

Article 1er du décret n° 2006-1658 du 21 décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics :

« Emplacements d'arrêt de véhicules de transport collectif :

Toute création ou tout aménagement d'un emplacement d'arrêt de véhicules de transport collectif est conçu, conformément au schéma directeur d'accessibilité des services prévu au troisième alinéa du I de l'article 45 de la loi du 11 février 2005, pour faciliter l'accès des personnes handicapées à ces véhicules ainsi que leur embarquement.

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. L'accès des piétons n'est pas entravé par l'implantation de mobilier urbain.

Dans le cas de systèmes de transport guidé par rail, la sécurité des personnes aveugles ou malvoyantes est assurée par l'implantation de bandes d'éveil de vigilance. »

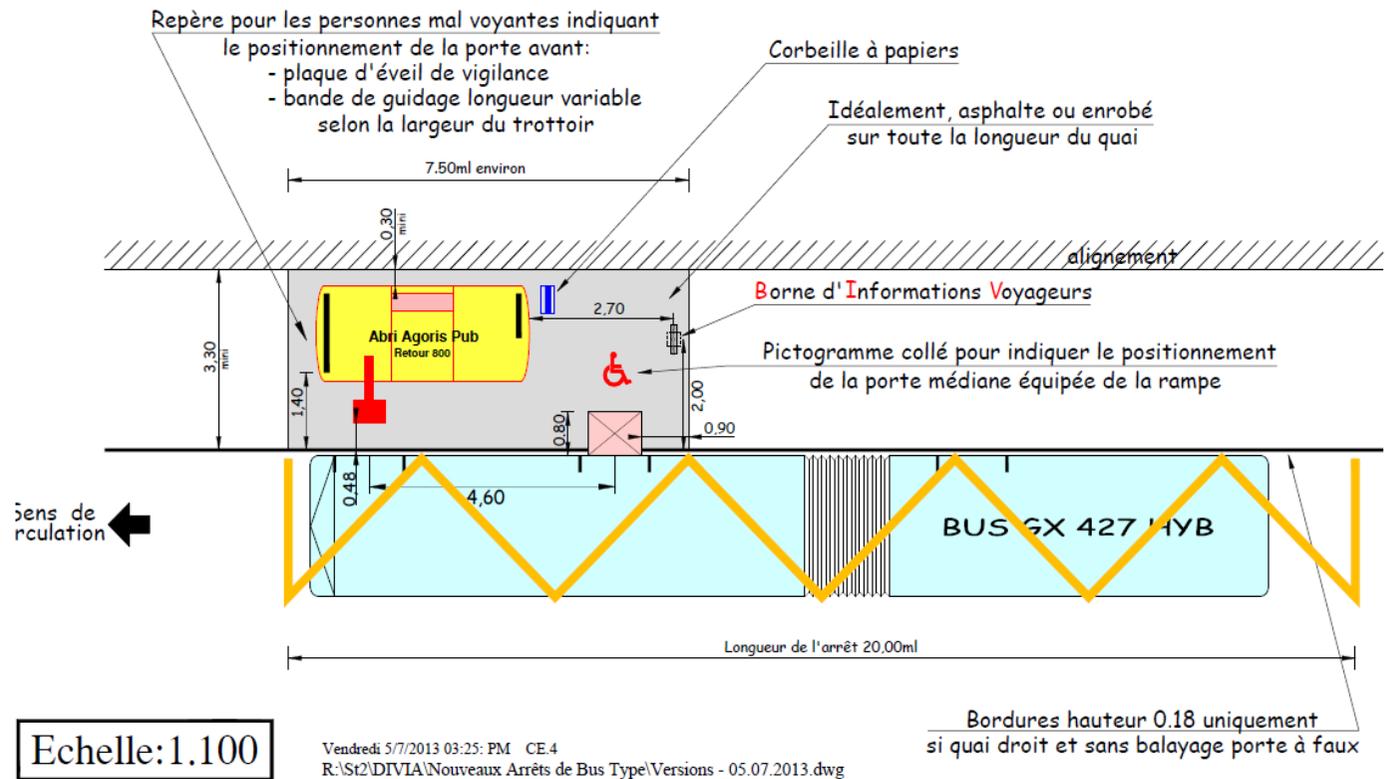
Sont considérés comme accessibles dans le présent SDA-Ad'Ap l'ensemble des arrêts Divia, qui, non seulement correspondent au cadre réglementaire ci-dessus mentionné, mais également les arrêts considérés comme « acceptables » du point de vue de l'accessibilité, à savoir ceux qui permettent le stationnement (comprenant le temps d'attente), le retournement, l'embarquement et le débarquement, en toute sécurité de la personne handicapée, qu'elle soit déficiente moteur, visuelle, auditive ou mentale, UFR ou PMR, et ce, même si l'arrêt ne remplit pas la totalité des critères.

Au total, au 1er décembre 2016, 1 049 stations et arrêts Divia composaient le réseau Bus+Tram. Parmi eux, 474 sont accessibles aux personnes en situation de handicap, soit un peu plus de 45% des arrêts.

Principes d'aménagement d'un arrêt accessible – SDA de 2007

13

PRINCIPE D'AMENAGEMENT D'UN ARRÊT ACCESSIBLE AUX HANDICAPES (hors Secteur Sauvegardé) (Abri Agoris Pub) Retour 800



4. Accessibilité des communes

Il est stipulé que chaque commune desservie par un réseau urbain doit bénéficier d'un point d'arrêt accessible. Sur la communauté urbaine du Grand Dijon, seules les quatre communes de Corcelles-les-Monts, Flavignerot, Magny-sur-Tille et Bresse-sur-Tille ne sont pas équipées de point d'arrêt Divia accessible. A noter que 3 d'entre-elles ne comportent qu'un seul point d'arrêt sur leur territoire.

Partie 3 : Définition des orientations stratégiques et des actions prioritaires du Schéma Directeur d'Accessibilité

1. Une vision inclusive des mobilités pour une accessibilité accrue

Le nouveau contrat de délégation de service public « mobilités » pour la période 2017-2022 est l'occasion, pour le réseau Divia, d'améliorer et de perfectionner son accessibilité aux personnes handicapées. Aussi, plusieurs actions vont être réalisées afin de garantir l'accès du réseau Bus+Tram au plus grand nombre, et plus largement à tous les services Divia.

La mobilité durable, comprise dans son ensemble, s'envisage notamment au travers d'actions en faveur des PMR. Cette vision, partagée par le Grand Dijon et son délégataire, permettra la mise en œuvre d'actions concrètes, et ce à plusieurs niveaux :

- **En matière d'inclusion des publics handicapés** et plus largement des PMR sur le réseau Bus+Tram classique, il s'agira de développer des solutions alternatives et innovantes. Ainsi, une prise en charge différenciée des usagers en fonction des situations de chacun permettra de tendre vers davantage d'autonomie des usagers fragiles sur le réseau, et représente une solution viable et réaliste. L'objectif ici est de permettre à des personnes ayant aujourd'hui recours à DiviAccès, de potentiellement emprunter le réseau Divia classique (en complément ou remplacement de DiviAccès), sous couvert d'un accompagnement humain personnalisé avant, pendant et après le trajet. En outre, ce système permet d'optimiser le service DiviAccès, et de dédier celui-ci aux usagers n'ayant aucune solution.
- **En matière d'accessibilité du matériel roulant**, il est envisagé, en complément de l'acquisition des 102 bus hybrides 100% accessibles en 2013, de renouveler le reste de la flotte de bus Divia. Aussi, c'est la flotte toute entière qui serait à la fois entièrement rendue accessible et optimisée pour les PMR et UFR, et ce, d'ici 2019. 67 véhicules sont concernés.
- **Au niveau de l'intermodalité**, le contrat « Divia Mobilités » propose en son cœur une vision intégrée des déplacements, puisque l'ensemble des modes seront traités : réseau de transport collectif urbain, services de location de vélos, vélos en libre-service, stationnements en ouvrage et sur voirie, fourrières autos et vélos. Ainsi, c'est une accessibilité globalisante et intégrée que la nouvelle DSP propose. L'ensemble des parkings en ouvrage vont ainsi être mis aux normes et rendus accessibles aux personnes handicapées.
- **Au niveau de l'information voyageurs**, le développement d'outils facilitant l'accès à l'information et aux modalités d'utilisation du réseau est un enjeu de l'amélioration de l'accessibilité pour chaque type de handicap. Cela passera par un marquage au sol facilitant le repérage dans l'espace, un guide des lignes du réseau en gros caractères pour les déficients visuels et une information vocale consolidée à travers les outils de synthèse vocale que les personnes en situation de déficience visuelle possèdent. De plus, de nouvelles BIV, Bornes d'Informations Voyageurs (ou TOTEM), seront déployées aux arrêts les plus structurants. Enfin, le site internet et l'application Divia seront complétés pour

intégrer toutes les mobilités, en incluant toujours les préconisations en matière d'accessibilité pour les déficients visuels.

- **Au niveau du service DiviAccès**, celui-ci devra évoluer, notamment concernant les modalités de réservation. Celle-ci sera possible directement par internet, grâce au logiciel XE Mobility. En outre, en plus de l'extension des horaires du service en lui-même, la réservation par téléphone sera étendue aux samedis, par le biais de la centrale d'appels. Enfin, en matière de matériel roulant, de nouveaux véhicules dédiés au service remplaceront et/ou compléteront la flotte existante.

2. La mise en accessibilité des lignes structurantes : le projet Prioribus

Les orientations générales qui ont conduit à l'élaboration des actions prioritaires ci-dessous exposées ont été préalablement présentées à la commission intercommunale d'accessibilité du 27 novembre 2015.

2.1. Description du projet

Suite à la dernière restructuration du réseau en 2012 et la mise en service des deux lignes de tramway, la fréquentation et l'attractivité du réseau Divia n'a cessé de croître. Le réseau arrive aujourd'hui à maturation.

Pour lui donner un nouvel essor, il est prévu, dans le cadre du Projet Prioribus, d'accroître la vitesse commerciale (vitesse moyenne des lignes en service commercial) et l'accessibilité du réseau Divia, en priorisant les bus aux carrefours à feux et en rendant accessibles les arrêts de bus des lignes structurantes. Ce projet, qui sera mis en œuvre au cours des années 2017 à 2019, se focalise, en matière d'accessibilité, sur les arrêts dits prioritaires des Lianes et de la Corol.

Ceux-ci seront systématiquement aménagés de manière à les rendre accessibles (sauf impossibilités techniques avérées).

2.2. L'accessibilité dans le cadre du projet Prioribus

Les arrêts à mettre en accessibilité de façon prioritaire sont, pour le réseau Divia, les arrêts des lignes structurantes. Les autres arrêts du réseau Divia ne sont, par leur fréquentation ou leur desserte, pas structurant et ne correspondent pas à la définition d'un « point d'arrêt prioritaire ». Ils sont alors traités au cas par cas.

Les arrêts à rendre accessibles ont été définis en fonction de leur fréquentation journalière, de leurs dessertes, ainsi que de leur actuelle morphologie. Aussi, la mise en accessibilité de ces arrêts peut aussi bien relever d'un réaménagement total que d'une simple remise à niveau.

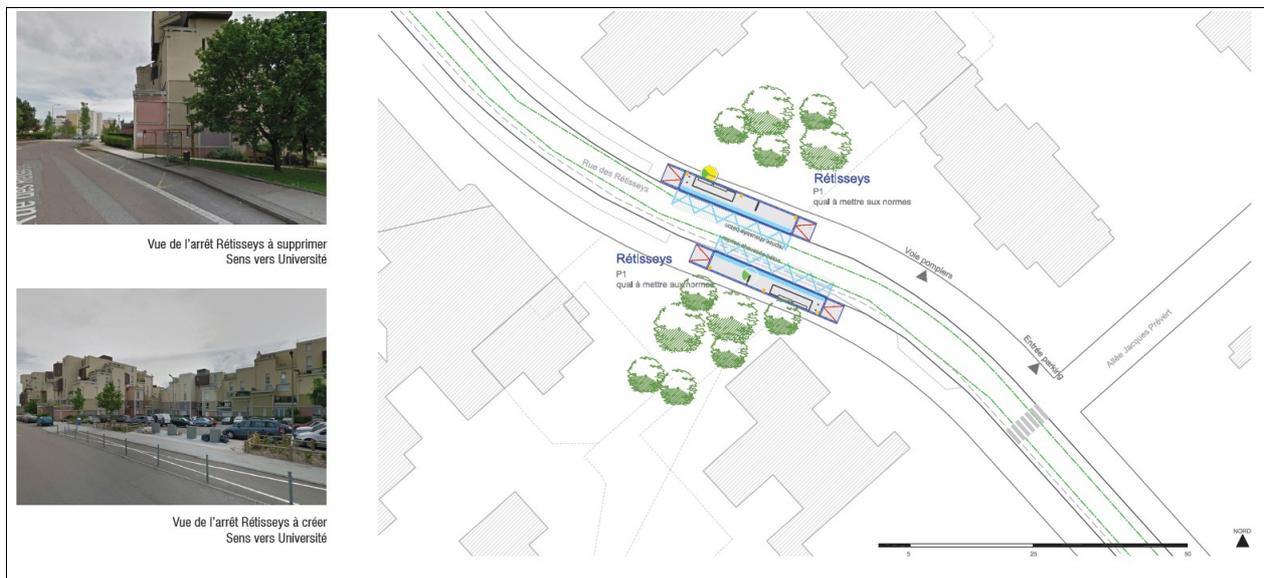
Aussi, avec Prioribus, la totalité des arrêts aujourd'hui non accessibles des Lianes 3, 4, 5, 6, 7 et de

la ligne Corol sont appelés à être modifiés, par différents biais : création, suppression, déplacement en pôles d'échanges multimodaux, fusion, ...

En tout et pour tout, c'est près de 66% de la population du Grand Dijon qui, avec Prioribus, résiderait dans la zone de chalandise du réseau Divia 100% accessible (moins de 500 mètres d'une ligne de tram, de 400 mètres d'une Lianes ou de 300 mètres d'une ligne complémentaire ou de proximité).

La période de 3 ans maximum pour la mise en œuvre des actions décrites dans le SDA-Ad'Ap sera respectée, puisque le projet Prioribus sera entièrement réalisé d'ici le 31 décembre 2019.

Exemples de réaménagement d'arrêt **Mise aux normes « simple », arrêts Rétissey (Lianes 5)**



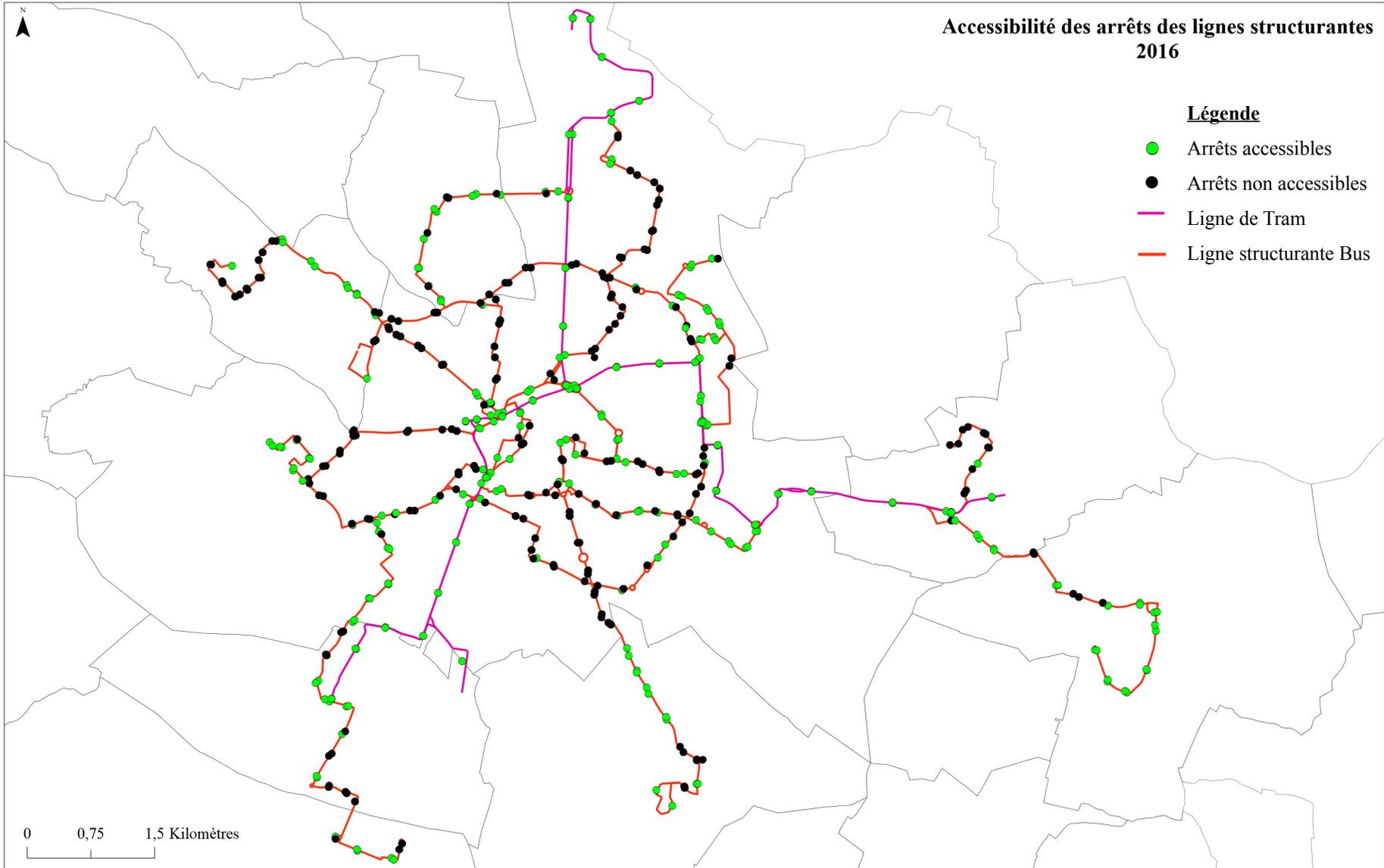
Mise aux normes « complexe », arrêts Allobroges (Corol)



Accessibilité des arrêts des lignes structurantes 2016

Légende

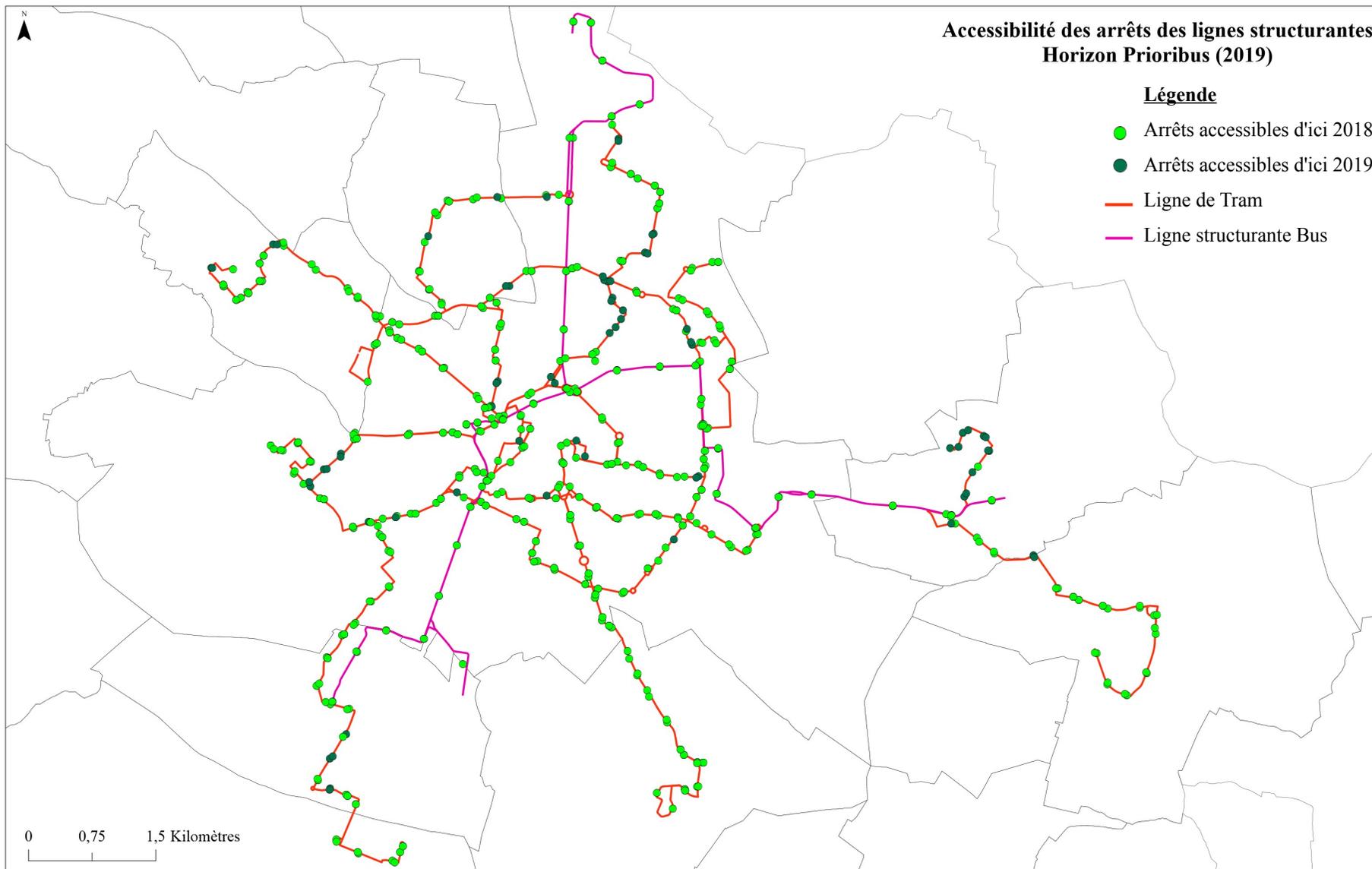
- Arrêts accessibles
- Arrêts non accessibles
- Ligne de Tram
- Ligne structurante Bus



Accessibilité des arrêts des lignes structurantes Horizon Prioribus (2019)

Légende

- Arrêts accessibles d'ici 2018
- Arrêts accessibles d'ici 2019
- Ligne de Tram
- Ligne structurante Bus

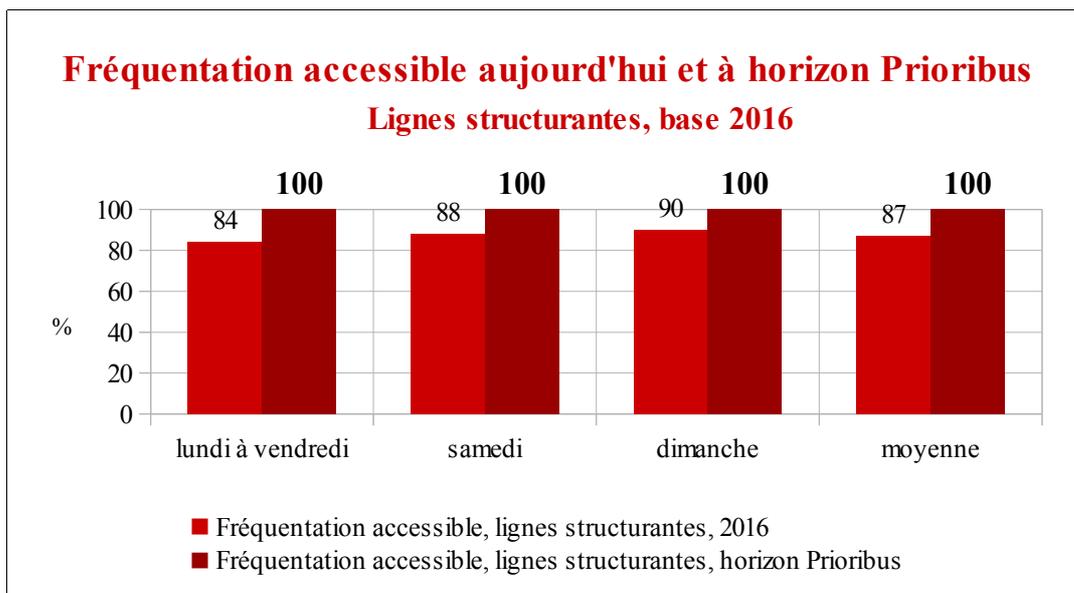


Les cartes en pages précédentes présentent les arrêts qui sont amenés à évoluer et rendus accessibles dans le cadre de Prioribus, et illustrent le gain en terme d'accessibilité des points d'arrêts prioritaires.

La liste des points d'arrêts prioritaires et les modalités de mises en accessibilité est disponible en annexe 1.

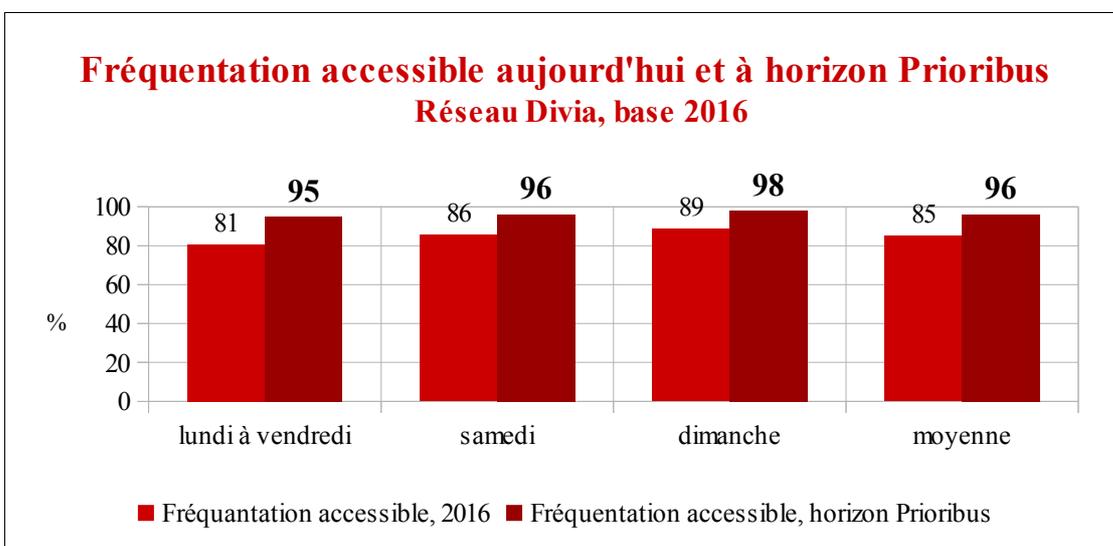
Ainsi, le projet Prioribus permettra d'accroître de façon considérable la « fréquentation accessible » sur les lignes structurantes (semaine type, tous jours compris), comme le montre le graphique ci-dessous.

Sur les lignes principales, l'accessibilité, en moyenne, passerait de **87% à 100%**.



La mise en accessibilité des arrêts des lignes structurantes impactera, de manière globale, l'ensemble du réseau Divia. En effet, nombre d'arrêts des Lianes et de la Corol sont aussi des arrêts de lignes complémentaires. Le graphique ci-dessous montre le gain en terme de « fréquentation accessible » journalière grâce à Prioribus.

L'accessibilité du réseau Divia gagne plus de 10 points, et passera de **85% à 96%**.



Le nombre d'arrêts impactés par le projet Prioribus, et rendus accessible, s'élève à 228. Le tableau ci-dessous indique leur répartition par commune et présente l'échéance à laquelle ces derniers seront mis en accessibilité.

| Arrêts prioritaires rendus accessibles par communes et Échéances de mise en accessibilité | |
|--|------------|
| Dijon | 157 |
| Talant | 18 |
| Chenôve | 13 |
| Fontaine-lès-Dijon | 12 |
| Quetigny | 11 |
| Chevigny | 6 |
| Longvic | 5 |
| Marsannay | 4 |
| Saint-Appolinaire | 2 |
| Total | 228 |
| D'ici 2017/2018 | 172 |
| En 2019 | 56 |
| Total d'ici fin 2019 | 228 |

3. Coûts et financements des actions prioritaires

- Concernant la mise en accessibilité des arrêts dit « prioritaires », à savoir ceux des lignes structurantes, les coûts s'élèvent entre 2 500 000 et 3 000 000 d'euros HT.

Les différentes demandes de subventions relatives au projet Prioribus sont actuellement en cours d'études.

- Concernant les actions et investissements portés par le délégataire dans le cadre du prochain contrat 2017-2022, le montant des investissements est estimé à 700 000 euros HT. Les actions seront réalisées en grande partie la première année, soit en 2017.

Ce montant s'additionne au coût de fonctionnement annuel du service DiviAccès.

- Concernant les actions de formation des personnels, leurs coûts s'élèvent à 245 000 euros environ pour les années 2017 à 2020.
- Enfin, concernant l'acquisition des véhicules d'ici 2019, le montant global est estimé à 25 millions d'euros.

Partie 4 : Actions de formation des personnels en relation avec le public

Depuis 2016, un volet de sensibilisation au handicap est intégré dans le cadre de la FCO, la Formation Continue Obligatoire, délivrée tous les 5 ans. Cette sensibilisation a deux objectifs : sensibiliser au handicap et la prise en compte des voyageurs handicapés d'une part ; d'autre part, la manipulation, sur un véhicule, d'un dispositif permettant la montée, la descente et le transport de personnes à mobilité réduite.

Ces objectifs ont été définis dans un arrêté du ministère des Transports de mai 2013 qui concerne la formation FCO mais aussi la FIMO (Formation Initiale Minimum Obligatoire).

Tous les conducteurs recrutés auront bénéficié de cette sensibilisation puisque la détention de la FIMO ou de la FCO est obligatoire, tout comme le permis D. La FCO concerne tous les salariés faisant usage de leur permis D : conducteurs, vérificateurs, et une grande partie de l'encadrement du service exploitation (régulateurs et managers dont une partie des missions se déroulent au contact des conducteurs et des clients). A Keolis Dijon, près de 600 personnes sont concernées.

Le tableau ci-dessous indique les prévisions du nombre de salariés formés pour les années 2017 à 2020 incluses. A noter que d'ici 2020, c'est l'ensemble des salariés qui aura bénéficié de la formation avec inclusion du volet handicap.

| Plans de formations intégrant l'accessibilité | | | | | |
|--|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|------------------------|
| Année | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | Total 2017/2020 |
| Personnels concernés | Effectif | Effectif | Effectif | Effectif | Effectif total |
| Conducteurs | 52 | 60 | 109 | 119 | 280 |
| Exploitation hors conduite | 1 | 17 | 5 | 8 | 31 |
| Contrôle et Stationnement | 4 | 12 | 8 | 13 | 37 |
| Maintenance et Patrimoine | 15 | 0 | 18 | 1 | 34 |
| Total | 72 | 89 | 140 | 141 | 382 |
| | Coûts | Coûts | Coûts | Coûts | Coût total |
| Conducteurs | 28 600 | 35 000 | 59 950 | 65 450 | 154 000 |
| Exploitation hors conduite | 455 | 9 350 | 2 750 | 4 195 | 16 750 |
| Contrôle et Stationnement | 2 200 | 6 600 | 4 400 | 7 150 | 20 350 |
| Maintenance et Patrimoine | 8 250 | 0 | 9 900 | 550 | 18 700 |
| Total | 39 505 | 50 990 | 77 000 | 77 345 | 244 800 |

Partie 5 : Concertation et suivi du SDA-Ad'Ap

1. Concertation

Afin que la mise en œuvre des actions décrites dans ce SDA-Ad'Ap entrent en adéquation avec les besoins réels et énoncés par les acteurs concernés, le Grand Dijon s'appuie :

- D'une part sur la commission d'accessibilité intercommunale.
- D'autre part, sur les différents groupes de travail portés par le délégataire dans le cadre du déploiement d'actions spécifiques, comme la mise en service d'un site internet et d'une application accessible aux déficients visuels, par exemple.

2. Suivi du SDA-Ad'Ap du réseau de transport collectif urbain du Grand Dijon

Le présent SDA-Ad'Ap sera mis à jour dès que nécessaire, et dans le cas où, d'ici 3 ans, le réseau Divia connaîtrait des transformations d'ampleur remettant en cause la mise en œuvre des actions prioritaires ici présentées.

Dans ce cas, c'est la commission intercommunale d'accessibilité aux handicapés qui émettra le souhait d'une révision du présent schéma.

Chaque année, les réalisations des actions du SDA-Ad'Ap seront en outre présentées à la commission intercommunale d'accessibilité, qui veillera au bon déroulement des travaux engagés et d'atteinte des objectifs fixés.

Enfin, concernant la procédure de signalement d'un défaut d'accessibilité, la commission intercommunale d'accessibilité sera chargée de faire remonter au Grand Dijon les éventuels signalements.

Annexe 1. Liste des points d'arrêt prioritaires rendus accessibles dans le cadre du projet Prioribus

| Ligne | Arrêt | Accessible en... | Commune | Direction |
|--------------|-------------------------------------|-------------------------|----------------|------------------|
| L3 | Epirey Cap Nord (terminus) | 2017/2018 | Dijon | Fontaine d'ouche |
| | Epirey Cap Nord | 2017/2018 | Dijon | Epirey Cap Nord |
| | Boulangier | 2017/2018 | Dijon | Fontaine d'ouche |
| | Boulangier | 2017/2018 | Dijon | Epirey Cap Nord |
| | Creux d'enfer | 2017/2018 | Dijon | Fontaine d'ouche |
| | Creux d'enfer | 2017/2018 | Dijon | Epirey Cap Nord |
| | Champmaillot | 2017/2018 | Dijon | Fontaine d'ouche |
| | Champmaillot | 2017/2018 | Dijon | Epirey Cap Nord |
| | Voltaire | 2017/2018 | Dijon | Epirey Cap Nord |
| | Nodot | 2017/2018 | Dijon | Epirey Cap Nord |
| | SNCF Vincenot | 2017/2018 | Dijon | Fontaine d'ouche |
| | SNCF Vincenot | 2017/2018 | Dijon | Epirey Cap Nord |
| | Albert 1er | 2017/2018 | Dijon | Fontaine d'ouche |
| | Albert 1er | 2017/2018 | Dijon | Epirey Cap Nord |
| | CHS Chartreuse | 2017/2018 | Dijon | Fontaine d'ouche |
| | CHS Chartreuse | 2017/2018 | Dijon | Epirey Cap Nord |
| | Avenue du lac | 2017/2018 | Dijon | Fontaine d'ouche |
| | Avenue du lac | 2017/2018 | Dijon | Epirey Cap Nord |
| | Chanoine Kir | 2019 | Dijon | Fontaine d'ouche |
| | Piscine | 2019 | Dijon | Fontaine d'ouche |
| | Gorgetts | 2019 | Dijon | Fontaine d'ouche |
| | Gorgetts | 2019 | Dijon | Epirey Cap Nord |
| | Jeanne d'Arc | 2019 | Dijon | Fontaine d'ouche |

| Ligne | Arrêt | Accessible en... | Commune | Direction |
|--------------|--------------------------|-------------------------|--------------------|------------------|
| L4 | Monnet | 2017/2018 | Fontaine-lès-Dijon | Marsannay |
| | Monnet | 2017/2018 | Fontaine-lès-Dijon | Nation |
| | Houdart | 2017/2018 | Fontaine-lès-Dijon | Marsannay |
| | Terrillon | 2017/2018 | Fontaine-lès-Dijon | Marsannay |
| | Terrillon | 2017/2018 | Fontaine-lès-Dijon | Nation |
| | Terrillon (rue Terillon) | 2017/2018 | Dijon | Marsannay |
| | Ghys (poteau) | 2017/2018 | Dijon | Nation |
| | Hoin | 2017/2018 | Dijon | Marsannay |
| | Hoin | 2017/2018 | Dijon | Nation |
| | Rouen | 2017/2018 | Dijon | Marsannay |
| | Rouen | 2017/2018 | Dijon | Nation |
| | Cellerier | 2017/2018 | Dijon | Marsannay |
| | Grangier | 2017/2018 | Dijon | Nation |
| | Bossuet | 2017/2018 | Dijon | Marsannay |
| | Bossuet | 2017/2018 | Dijon | Nation |
| | Faubourg Raines | 2017/2018 | Dijon | Marsannay |
| | Faubourg Raines | 2017/2018 | | Nation |
| | Hôpital | 2017/2018 | Dijon | Marsannay |
| | Hôpital | 2017/2018 | Dijon | Nation |
| | arrêt Ste Chantal | 2017/2018 | Dijon | |
| | arrêt Marillier | 2017/2018 | Dijon | |
| | Volnay | 2017/2018 | Dijon | Nation |
| | Croix des Valendons | 2017/2018 | Chenôve | Marsannay |
| | Croix des Valendons | 2017/2018 | Chenôve | Nation |
| | Renan | 2017/2018 | Chenôve | Marsannay |
| | Renan | 2017/2018 | Chenôve | Nation |
| | Grand Crus | 2017/2018 | Chenôve | Marsannay |
| | Grand Crus | 2017/2018 | Chenôve | Nation |
| | Langevin | 2017/2018 | Chenôve | Marsannay |
| | Langevin | 2017/2018 | Chenôve | Sainte-Anne |
| | Marsannay | 2017/2018 | Marsannay | Marsannay |
| | Marsannay | 2017/2018 | Marsannay | Nation |
| | Marsannay | 2017/2018 | Marsannay | Marsannay |
| | Acti sud (terminus) | 2017/2018 | Marsannay | Nation |
| | Rue de Longvic | 2019 | Chenôve | Nation |
| | Foussets | 2019 | Chenôve | Marsannay |
| | Foussets | 2019 | Chenôve | Nation |
| | Amandiers | 2019 | Fontaine-lès-Dijon | Marsannay |
| | Diebold | 2019 | Dijon | Nation |
| | Félizots | 2019 | Fontaine-lès-Dijon | Nation |
| | Lycée de Gaulle | 2019 | Dijon | Nation |
| | Bicentenaire | 2019 | Chenôve | Marsannay |
| Bicentenaire | 2019 | Chenôve | Nation | |
| Le Suzon | 2019 | Dijon | Marsannay | |

| Ligne | Arrêt | Accessible en... | Commune | Direction |
|--------------|---------------------|-------------------------|----------------|------------------|
| L5 | Rétissey | 2017/2018 | Talant | Université |
| | Rétissey | 2017/2018 | Talant | Talant |
| | Mail | 2017/2018 | Talant | Université |
| | Mail | 2017/2018 | Talant | Talant |
| | Picasso | 2017/2018 | Talant | Université |
| | Picasso | 2017/2018 | Talant | Talant |
| | Jouvet | 2017/2018 | Talant | Université |
| | Jouvet | 2017/2018 | Talant | Talant |
| | Nachey | 2017/2018 | Talant | Université |
| | Nachey | 2017/2018 | Talant | Talant |
| | Arandes | 2017/2018 | Talant | Université |
| | Arandes | 2017/2018 | Talant | Talant |
| | Clomiers | 2017/2018 | Dijon | Université |
| | Clomiers | 2017/2018 | Dijon | Talant |
| | Saint Mesmin_ | 2017/2018 | Dijon | Université |
| | Saint Mesmin_ | 2017/2018 | Dijon | Talant |
| | Ziem | 2017/2018 | Dijon | Université |
| | Ziem | 2017/2018 | Dijon | Talant |
| | Genois | 2017/2018 | Dijon | Université |
| | Genois | 2017/2018 | Dijon | Talant |
| | Dubois | 2017/2018 | Dijon | Talant |
| | Rue de l'Hôpital | 2017/2018 | Dijon | |
| | Transvaal | 2017/2018 | Dijon | Université |
| | Transvaal | 2017/2018 | Dijon | Talant |
| | Arrêt Wilson Sisley | 2017/2018 | Dijon | Talant |
| | Wilson Dumont | 2017/2018 | Dijon | Université |
| | Baudin | 2017/2018 | Dijon | Université |
| | De Musset | 2017/2018 | Dijon | Université |
| | Prison | 2017/2018 | Dijon | Talant |
| | Petites roches | 2017/2018 | Dijon | Talant |
| | Petites roches | 2017/2018 | Dijon | Université |
| | Mansart | 2017/2018 | Dijon | Talant |
| | Mansart | 2017/2018 | Dijon | Université |
| Néruda | 2019 | Talant | Talant | |
| Néruda | 2019 | Talant | Université | |
| Moulissards | 2019 | Talant | Talant | |
| Moulissards | 2019 | Talant | Université | |
| Févret | 2019 | Dijon | Talant | |

| Ligne | Arrêt | Accessible en... | Commune | Direction |
|--------------|---|------------------|---------|-------------|
| L6 | Proust | 2017/2018 | Dijon | Toison d'or |
| | Proust | 2017/2018 | Dijon | Longvic |
| | Roosevelt | 2017/2018 | Dijon | Toison d'or |
| | Roosevelt | 2017/2018 | Dijon | Longvic |
| | La vapeur | 2017/2018 | Dijon | Toison d'or |
| | La vapeur | 2017/2018 | Dijon | Longvic |
| | Arrêt Via romana (anciennement Cité du Soleil) | 2017/2018 | Dijon | Toison d'or |
| | Arrêt Via romana (anciennement Cité du Soleil) | 2017/2018 | Dijon | Longvic |
| | Joffre | 2017/2018 | Dijon | Toison d'or |
| | Joffre | 2017/2018 | Dijon | Longvic |
| | Alsace | 2017/2018 | Dijon | Toison d'or |
| | Arrêt Marne 1 sens | 2017/2018 | Dijon | Toison d'or |
| | Hippolyte Fontaine | 2017/2018 | Dijon | Longvic |
| | bibliothèque | 2017/2018 | Dijon | Toison d'or |
| | bibliothèque | 2017/2018 | Dijon | Longvic |
| | Wilson Sisley | 2017/2018 | Dijon | Longvic |
| | Princes de Condé | 2017/2018 | Dijon | Toison d'or |
| | Princes de Condé | 2017/2018 | Dijon | Longvic |
| | Le Nôtre | 2017/2018 | Dijon | Toison d'or |
| | Le Nôtre | 2017/2018 | Dijon | Longvic |
| | Chancenotte | 2017/2018 | Dijon | Toison d'or |
| | Chancenotte | 2017/2018 | Dijon | Longvic |
| | Piscine du Carroussel | 2017/2018 | Dijon | Toison d'or |
| | Piscine du Carroussel | 2017/2018 | Dijon | Longvic |
| | Parc | 2017/2018 | Dijon | Toison d'or |
| | Parc | 2017/2018 | Dijon | Longvic |
| | Barbusse | 2017/2018 | Dijon | Toison d'or |
| | Barbusse | 2017/2018 | Dijon | Longvic |
| | Valentin | 2017/2018 | Longvic | Toison d'or |
| | Prévôts | 2017/2018 | Longvic | Toison d'or |
| | Prévôts | 2017/2018 | Longvic | Longvic |
| | Bief du moulin | 2017/2018 | Longvic | Toison d'or |
| | Bief du moulin | 2017/2018 | Longvic | Longvic |
| | Reims | 2019 | Dijon | Toison d'or |
| | Reims | 2019 | Dijon | Longvic |
| | Churchill | 2019 | Dijon | Toison d'or |
| | Churchill | 2019 | Dijon | Longvic |
| | Cours Fleury | 2019 | Dijon | Toison d'or |
| | Cours Fleury | 2019 | Dijon | Longvic |
| | Cité Dampierre | 2019 | Dijon | Longvic |
| | Quantin | 2019 | Dijon | Toison d'or |
| | Quantin | 2019 | Dijon | Longvic |
| | Theuriet | 2019 | Dijon | Toison d'or |
| | Theuriet | 2019 | Dijon | Longvic |
| | Giraud | 2019 | Dijon | Toison d'or |
| | Giraud | 2019 | Dijon | Longvic |
| | Marne | 2019 | Dijon | Toison d'or |
| Saint Michel | 2019 | Dijon | Longvic | |

| Ligne | Arrêt | Accessible en... | Commune | Direction |
|-----------|----------------------------|------------------|----------|-----------|
| L7 | Lycée Boivin | 2017/2018 | Chevigny | Quetigny |
| | Bois du Roy | 2017/2018 | Chevigny | Quetigny |
| | Bois du Roy | 2017/2018 | Chevigny | Chevigny |
| | Clématites | 2017/2018 | Chevigny | Quetigny |
| | Camus | 2019 | Quetigny | Quetigny |
| | Prévert | 2019 | Quetigny | Chevigny |
| | Prévert | 2019 | Quetigny | Quetigny |
| | Allende | 2019 | Quetigny | Chevigny |
| | Allende | 2019 | Quetigny | Quetigny |
| | Lycée de Serres | 2019 | Chevigny | Chevigny |
| | Lycée de Serres | 2019 | Chevigny | Quetigny |
| | Quetigny Europe | 2019 | Quetigny | Chevigny |
| | Quetigny Europe | 2019 | Quetigny | Quetigny |
| | Quetigny Centre commercial | 2019 | Quetigny | Quetigny |
| | Collège Rostand | 2019 | Quetigny | Chevigny |
| | Château | 2019 | Quetigny | Chevigny |
| | Château | 2019 | Quetigny | Quetigny |

| Ligne | Arrêt | Accessible en... | Commune | Direction |
|------------------|-------------------|------------------|--------------------|------------------|
| COROL | Av du Lac | 2017/2018 | Dijon | Fontaine d'ouche |
| | Av du Lac | 2017/2018 | Dijon | Marmuzots |
| | Piscine | 2017/2018 | Dijon | Marmuzots |
| | CHS La Chartreuse | 2017/2018 | Dijon | Fontaine d'ouche |
| | CHS La Chartreuse | 2017/2018 | Dijon | Marmuzots |
| | Chèvre morte | 2017/2018 | Dijon | Fontaine d'ouche |
| | Chèvre morte | 2017/2018 | Talant | Marmuzots |
| | Loti | 2017/2018 | Dijon | Fontaine d'ouche |
| | Loti | 2017/2018 | Dijon | Marmuzots |
| | Suisse | 2017/2018 | Dijon | Fontaine d'ouche |
| | Suisse | 2017/2018 | Dijon | Marmuzots |
| | Terrillon | 2017/2018 | Fontaine-lès-Dijon | Fontaine d'ouche |
| | Terrillon | 2017/2018 | Fontaine-lès-Dijon | Marmuzots |
| | Allobroges | 2017/2018 | Fontaine-lès-Dijon | Marmuzots |
| | Allobroges | 2017/2018 | Dijon | Fontaine d'ouche |
| | Junot | 2017/2018 | Dijon | Marmuzots |
| | St Exupery | 2017/2018 | Dijon | Fontaine d'ouche |
| | Boutaric | 2017/2018 | Dijon | Fontaine d'ouche |
| | Boutaric | 2017/2018 | Dijon | Marmuzots |
| | Billardon | 2017/2018 | Dijon | Fontaine d'ouche |
| | Billardon | 2017/2018 | Dijon | Marmuzots |
| | Jean Moulin | 2017/2018 | Dijon | Fontaine d'ouche |
| | Jean Moulin | 2017/2018 | Saint-Apollinaire | Marmuzots |
| | Schmitt | 2017/2018 | Dijon | Fontaine d'ouche |
| | Schmitt | 2017/2018 | Saint-Apollinaire | Marmuzots |
| | CHU-Hôpitaux | 2017/2018 | Dijon | Fontaine d'ouche |
| | CHU-Hôpitaux | 2017/2018 | Dijon | Marmuzots |
| | Jeanne d'Arc | 2017/2018 | Dijon | Fontaine d'ouche |
| | Jeanne d'Arc | 2017/2018 | Dijon | Marmuzots |
| | Fac des sciences | 2017/2018 | Dijon | Fontaine d'ouche |
| Fac des sciences | 2017/2018 | | Marmuzots | |

| Ligne | Arrêt | Accessible en... | Commune | Direction |
|--------------|---------------------|------------------|--------------------|------------------|
| COROL | Fac des lettres | 2017/2018 | Dijon | Fontaine d'ouche |
| | Fac des lettres | 2017/2018 | Dijon | Marmuzots |
| | Salengro | 2017/2018 | Dijon | Fontaine d'ouche |
| | Collège Lentillères | 2017/2018 | Dijon | Fontaine d'ouche |
| | Collège Lentillères | 2017/2018 | Dijon | Marmuzots |
| | Chancenotte | 2017/2018 | Dijon | Fontaine d'ouche |
| | Chancenotte | 2017/2018 | Dijon | Marmuzots |
| | Tournois | 2017/2018 | Dijon | Fontaine d'ouche |
| | Tournois | 2017/2018 | Dijon | Marmuzots |
| | Milsand | 2017/2018 | Dijon | Marmuzots |
| | ESPE | 2017/2018 | Dijon | Fontaine d'ouche |
| | ESPE | 2017/2018 | Dijon | Marmuzots |
| | Lycée Le Castel | 2017/2018 | Dijon | Fontaine d'ouche |
| | Lycée Le Castel | 2017/2018 | Dijon | Marmuzots |
| | 1er Mai Foyer | 2017/2018 | Dijon | Marmuzots |
| | Ste Chantal | 2017/2018 | Dijon | Fontaine d'ouche |
| | Ste Chantal | 2017/2018 | Dijon | Marmuzots |
| | Marillier | 2017/2018 | Dijon | Fontaine d'ouche |
| | Marillier | 2017/2018 | Dijon | Marmuzots |
| | Bourroches Eiffel | 2017/2018 | Dijon | Marmuzots |
| | Rossignol Eiffel | 2017/2018 | Dijon | Fontaine d'ouche |
| | Rossignol Eiffel | 2017/2018 | Dijon | Marmuzots |
| | Tire Pesseau | 2017/2018 | Dijon | Fontaine d'ouche |
| | Tire Pesseau | 2017/2018 | Dijon | Marmuzots |
| | Piscine | 2019 | Dijon | Fontaine d'ouche |
| | Theuriet | 2019 | Dijon | Marmuzots |
| | Theuriet | 2019 | Dijon | Fontaine d'ouche |
| | Choinoine Kir | 2019 | Dijon | Fontaine d'ouche |
| | Laplace | 2019 | Dijon | Marmuzots |
| | D'Alembert | 2019 | Dijon | Fontaine d'ouche |
| | D'Alembert | 2019 | Dijon | Marmuzots |
| | Péjoce | 2019 | Dijon | Marmuzots |
| | Saint Martin | 2019 | Fontaine-lès-Dijon | Fontaine d'ouche |
| | Saint Martin | 2019 | Fontaine-lès-Dijon | Marmuzots |
| Rolin | 2019 | Dijon | Fontaine d'ouche | |
| Leclerc | 2019 | Talant | Marmuzots | |
| Diebold | 2019 | Dijon | Fontaine d'ouche | |