



Valence Romans
DÉPLACEMENTS

AMÉNAGEMENT D'UN POINT D'ARRÊT ACCESSIBLE



RÉFÉRENTIEL TECHNIQUE 2019

vrd-mobilites.fr



SIMPLIFIEZ vos déplacements



Valence Romans
DÉPLACEMENTS



Valence Romans
DÉPLACEMENTS

AMÉNAGEMENT D'UN POINT D'ARRÊT ACCESSIBLE

Valence-Romans Déplacements est l'Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) sur un ressort territorial de 67 communes regroupant les bassins de vie de Valence et de Romans. À ce titre le syndicat mixte décide de la politique de transport à mettre en place et définit notamment les itinéraires des lignes de transports collectifs (bus et cars) et le positionnement des points d'arrêts en concertation avec les gestionnaires de voiries. Le référentiel technique présent s'adresse ainsi aux différents gestionnaires de voirie, maîtres d'ouvrages et maîtres d'œuvres amenés à aménager des arrêts de bus.

Ce référentiel permet de transcrire de manière opérationnelle la réglementation en matière d'aménagements des points d'arrêts.

Il est basé sur les normes minimales du CEREMA. Un plus grand confort peut cependant être apporté avec des dimensions plus importantes.



RÉFÉRENTIEL TECHNIQUE 2019

SOMMAIRE

A

RECOMMANDATIONS POUR LE TRAITEMENT D'UN POINT D'ARRÊT

- A.1. Les règles de mise en place d'un point d'arrêt page 4
- A.2. Les types d'arrêts page 4
- A.3. Schéma d'aménagement d'un arrêt page 5
- A.4. Le dimensionnement d'un arrêt page 9

B

AMÉNAGEMENT DE L'AIRE D'ARRÊT

- B.1. La chaussée page 10
- B.2. Le recueil des eaux pluviales page 10
- B.3. Les bordures biseautées page 10
- B.4. Le revêtement page 10
- B.5. La bande de guidage page 11
- B.6. Les zones de montées et de descentes page 11

C

RECOMMANDATIONS POUR LE TRAITEMENT DE L'ARRÊT

- C.1. La sécurité page 12
- C.2. L'implantation du mobilier urbain page 12
- C.3. Les pentes page 13
- C.4. Le stationnement illicite page 13

A.1. LES RÈGLES DE MISE EN PLACE D'UN POINT D'ARRÊT

Il n'existe pas de règles spécifiques concernant l'implantation d'un point d'arrêt, néanmoins les articles R.417-9 et R.417-10 du Code de la route préconisent que « **tout véhicule à l'arrêt ou en stationnement doit être placé de manière à ne pas constituer un danger pour les usagers** ». Sont ainsi considérés comme dangereux les arrêts dont : la visibilité est insuffisante ; sur les trottoirs, passage piétons ; à proximité des intersections de routes ; à proximité des virages ; dans les sommets de côte et proches des passages à niveau ; à proximité de signaux lumineux ou panneaux de signalisation, pouvant être masqué par le véhicule.

En milieu périurbain ou interurbain, il convient de limiter le nombre de points d'arrêt, de mettre en place les points d'arrêts dans le sens de la prise en charge et de la dépose des voyageurs, de signaler les points d'arrêts par de la signalétique verticale (A13a) et de garantir une visibilité maximale des arrêts.

Le positionnement d'un arrêt de transports collectifs peut également être complété par un panneau C6. Son implantation est préconisée par Valence-Romans Déplacements mais reste facultative.

A.2. LES TYPES D'ARRÊTS

Le premier objectif à atteindre en termes d'aménagement des points d'arrêts est l'accessibilité : faire en sorte que, lorsque le véhicule de transports collectifs (bus et cars) est arrêté, les distances horizontales et verticales (dites lacunes) entre le bord du quai et le seuil des portes du véhicule soient les plus faibles possibles. Ainsi la montée / descente peut s'effectuer quasiment à niveau, en un seul pas. Cela implique une manœuvre d'approche du bus la plus rectiligne possible.

Le second objectif vise quant à lui à améliorer la productivité et l'efficacité du service : permettre un gain de temps en évitant au véhicule de faire des manœuvres d'accostage et d'être gêné par la circulation en sortie d'arrêt.

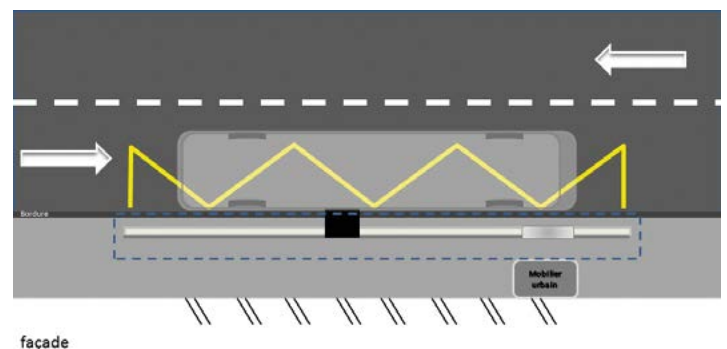
De plus, un quai aménagé permet aux usagers de monter plus rapidement dans le bus. Au niveau du point d'arrêt, le véhicule doit être parallèle au trottoir, ce qui amène à privilégier certains types d'arrêts et à en proscrire d'autres. On s'accorde en général à distinguer les arrêts en ligne, les arrêts en avancée et les arrêts en évitements.

A.2.1 EN AGGLOMERATION

Le point d'arrêt en ligne est la configuration idéale pour la mise en accessibilité dans la mesure où le véhicule ne modifie pas sa trajectoire et s'arrête simplement devant l'arrêt. La réalisation de ce type d'arrêt sera particulièrement adaptée lorsqu'il y a un couloir bus ou un site propre. Cela présuppose également une absence de stationnement de voitures à proximité immédiate du point d'arrêt et une gestion efficace du stationnement illicite.

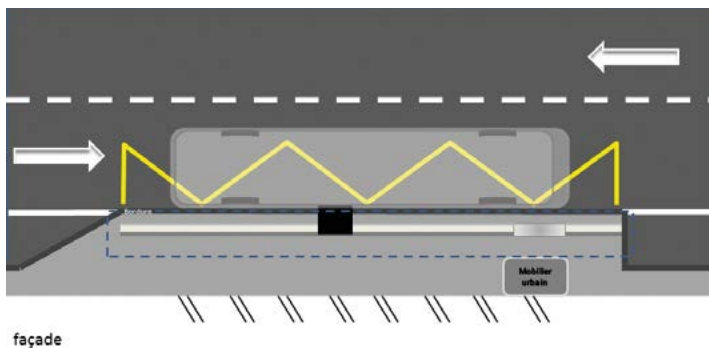
L'article 1-12° de l'arrêté NOR EQU0700133A du 15 janvier 2007 portant application du décret n°2006- 1658 indique qu'« en milieu urbain, sauf en cas d'impossibilité technique, les arrêts sont aménagés en alignement ou en avancée ».

Fig. 1 – Le point d'arrêt en ligne



Le point d'arrêt en avancée de trottoir est également une solution optimale pour la réduction des lacunes. Il s'agit, le long d'une rue où il y a du stationnement longitudinal, de décaler le bord du trottoir en l'avancé (d'environ 2 mètres) sur la chaussée de manière à ce que le bus reste sur sa trajectoire naturelle, comme dans l'arrêt en ligne.

Fig. 2 - Le point d'arrêt en avancée

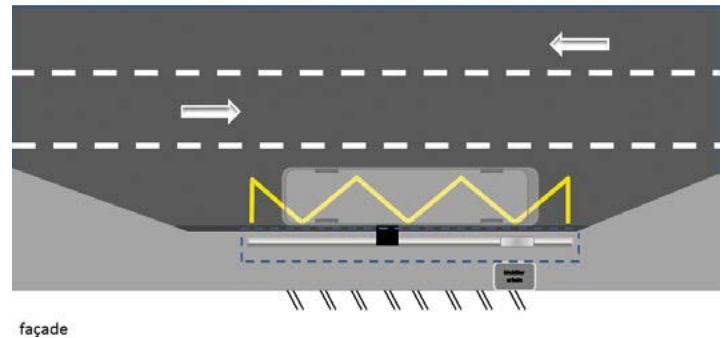


Ces deux types d'arrêts, en ligne et en avancée, permettent ainsi une insertion plus facile du bus dans la circulation, ce qui engendre des gains de temps relativement importants en termes d'exploitation. En outre, la configuration en avancée permet une meilleure circulation des piétons car l'arrêt est dissocié du trottoir.

A.2.2. HORS AGGLOMERATION

Toutefois, hors agglomération, sur une route où la vitesse de circulation est supérieure à 50 km/h ou dans le cas où le bus doit stationner pour une longue durée (arrêt prolongé, terminus ...), **le point d'arrêt en évitement (ou en encoche)** peut être étudié. Le stationnement du bus s'effectue en dehors de la chaussée afin d'éviter de gêner la circulation générale (or on constate que les conducteurs entrent rarement complètement dans la zone d'arrêt, obstruant une partie de la chaussée, avec les mêmes répercussions sur le trafic que dans les autres types d'arrêts). **Cet arrêt est fortement déconseillé en milieu urbain (article 1-12° de l'arrêté NOR EQU0700133A du 15 janvier 2007 portant application du décret n°2006-1658).**

Fig. 3 - Le point d'arrêt en évitement



Cet aménagement consomme d'avantage d'espace. Le bus est contraint à des manœuvres d'entrée et de sortie rendant problématique :

- Son arrimage au plus près du quai et donc une accessibilité réussie,
- Sa réinsertion dans la circulation.

A.3. SCHÉMA D'AMÉNAGEMENT D'UN ARRÊT

Le principe d'aménagement d'un arrêt est régi par 2 cas. Les dimensions indiquées sont les minimales réglementaires. Des valeurs plus importantes peuvent être utilisées pour un meilleur confort.

CAS N°1 (CF. SCHÉMA)

L'espace est contraint ce qui implique de fusionner les cheminements piétons et usagers. Le mobilier urbain (abris bus ou poteau d'arrêt) est implanté à 1.40 m minimum de la bordure de quai. La présence ou non d'une façade ou d'un mur n'a pas d'incidence. Ce cas est le plus répandu dans le réseau des transports urbains.

CAS N°2 (CF. SCHÉMA)

L'espace disponible permet de dissocier le cheminement des piétons et le cheminement des usagers. Le mobilier urbain est implanté au minimum à 0.90 m de la bordure de quai. Le cheminement des piétons est au minimum de 1.40m en arrière du mobilier urbain. La présence ou non d'une façade ou d'un mur n'a pas d'incidence.

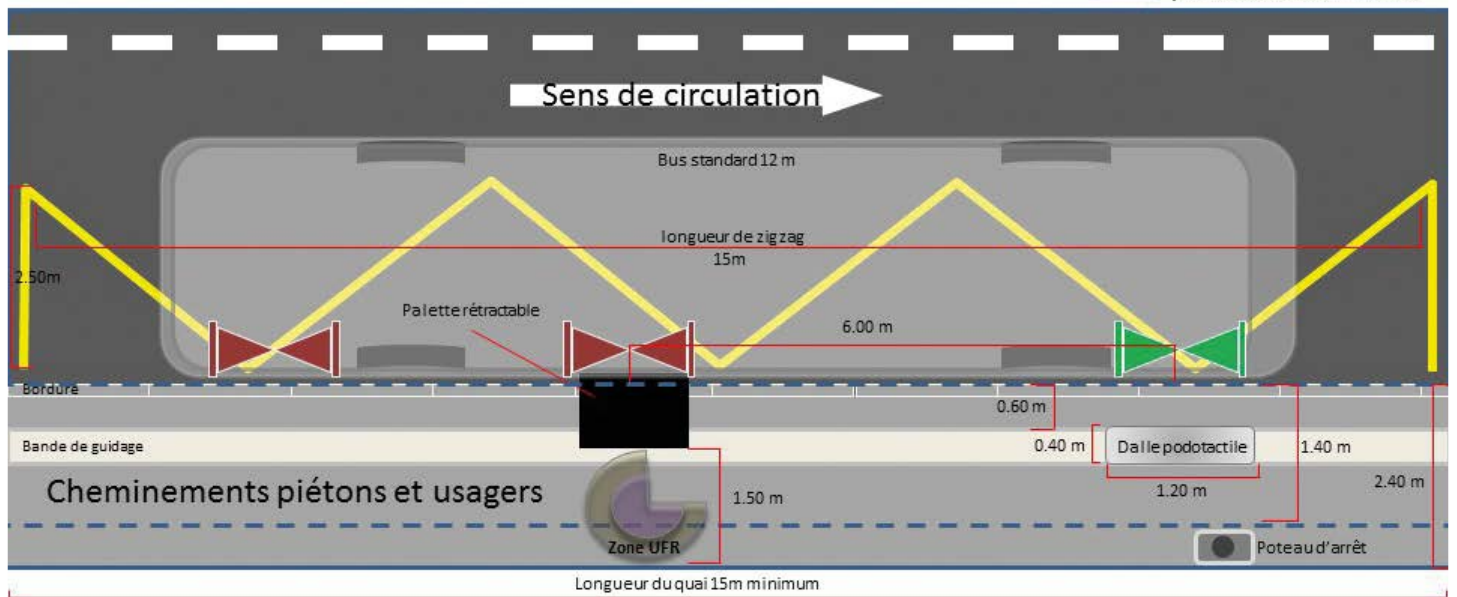
Ce cas est à préconiser dans les aménagements d'arrêts.

LÉGENDE

-  Accès portes avant
-  Accès portes arrière
-  Zone 1,20m au nez de la palette
-  Zone 1,50m de retournement UFR
-  Distance de l'axe de la dalle podotactile à l'axe de la zone UFR

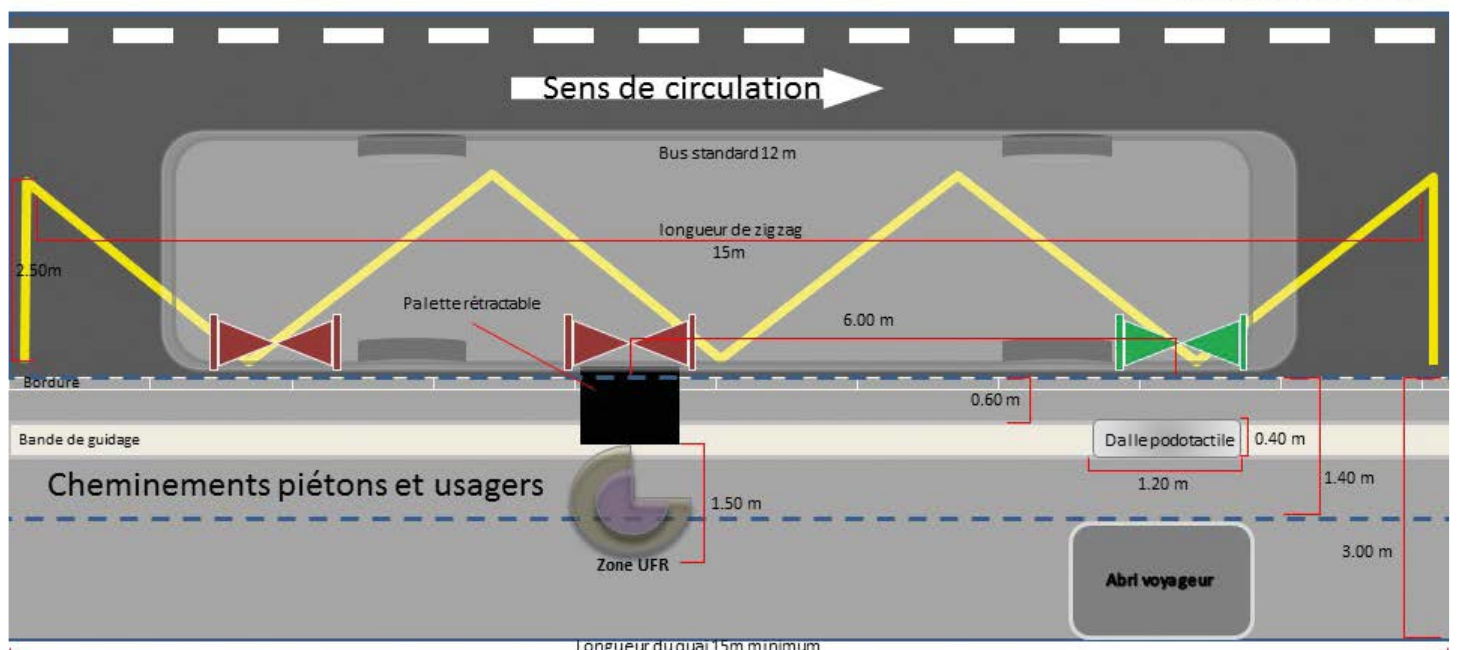
1.2 SCHÉMA DE PRINCIPE D'AMÉNAGEMENT D'UN ARRÊT

CAS N°1 | Poteau d'arrêt en bordure de quai cheminements piétons et usagers fusionnés



Largeur de quai minimum 2.10 m (2.40 m préconisé), **l'accessibilité est l'élément dimensionnant** soit palette (0.90 m) + zone de prise en charge UFR (1.50 m)

CAS N°1 | Abri voyageur en bordure de quai cheminements piétons et usagers fusionnés

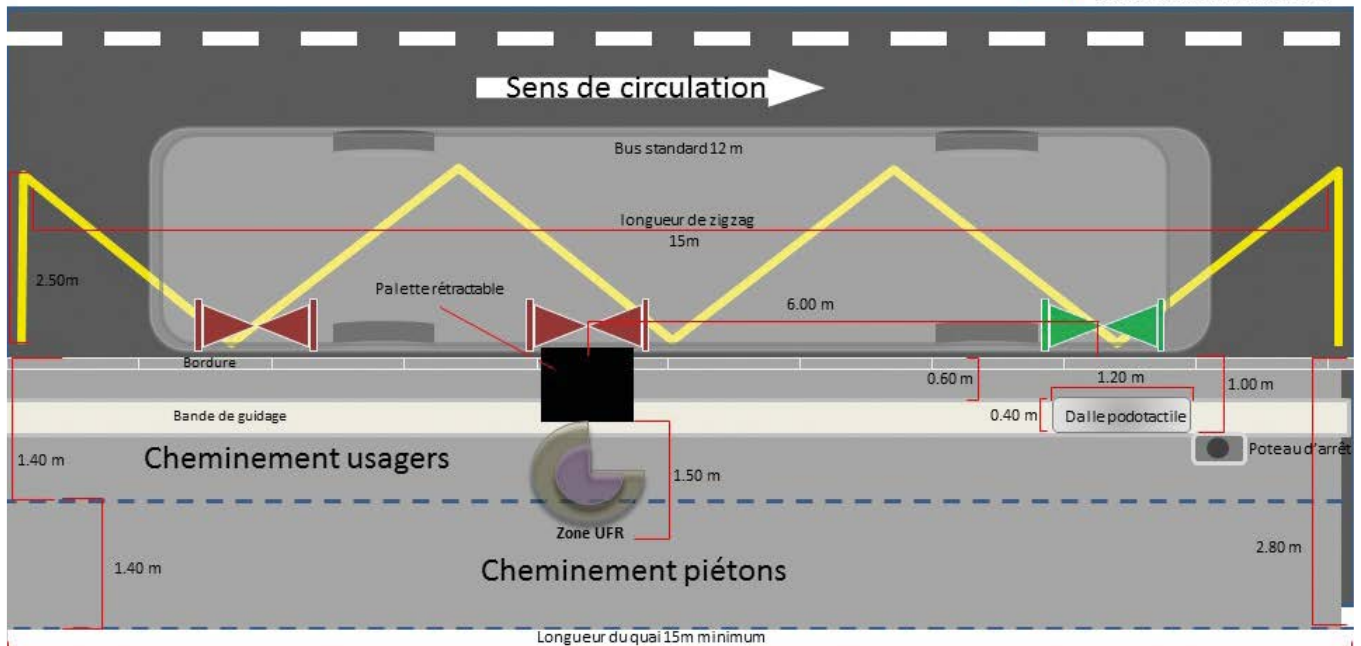


Largeur de quai minimum avec abri voyageur 3.00 m (3.50 m si abri publicitaire) dont cheminements piétons (1.40 m) + abri voyageur (cette largeur permet la prise en charge des PMR)

LÉGENDE

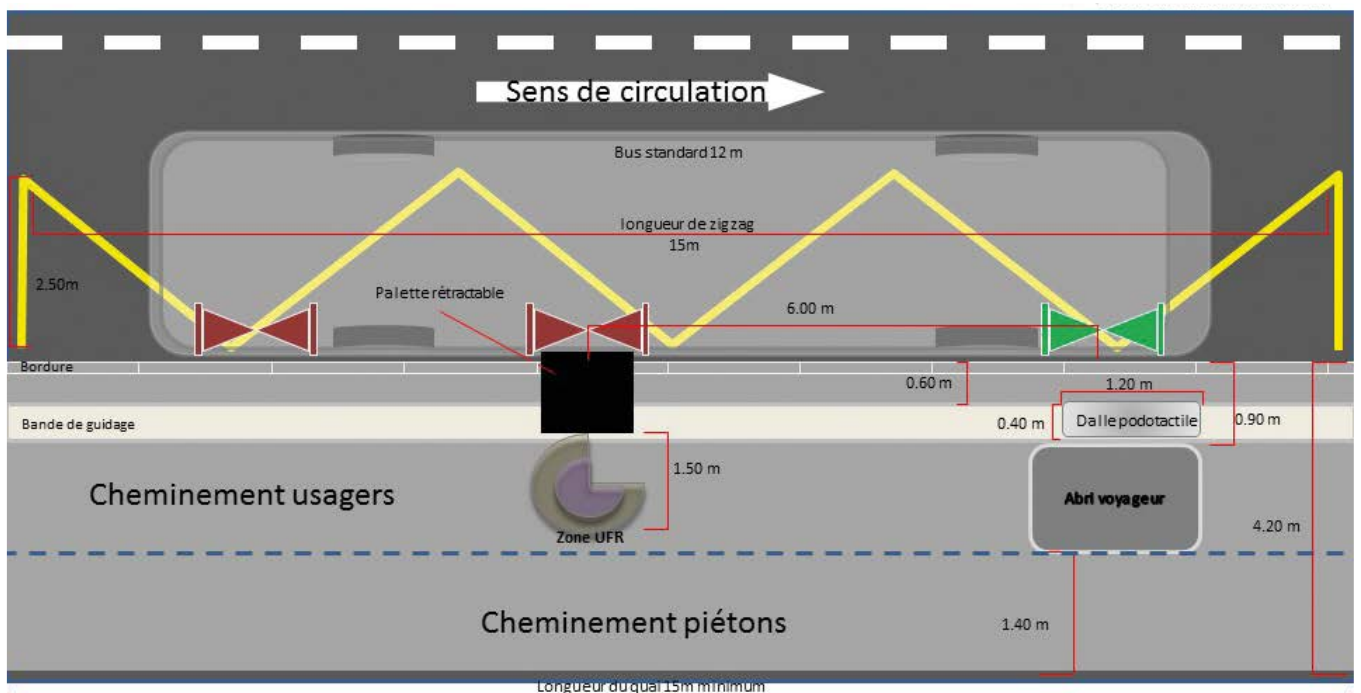
-  Accès portes avant
-  Accès portes arrière
-  Zone 1,20m au nez de la palette
-  Zone 1,50m de retournement UFR
-  Distance de l'axe de la dalle podotactile à l'axe de la zone UFR

CAS N°2 | Poteau d'arrêt à l'axe du quai cheminements piétons et usagers dissociés



Largeur de quai minimum 2.80 m dont cheminement piétons (1.40 m) + cheminements usagers (1.40 m)
 Cette largeur permet la prise en charge des PMR

CAS N°2 | Abri voyageur à l'axe du quai cheminements piétons et usagers dissociés

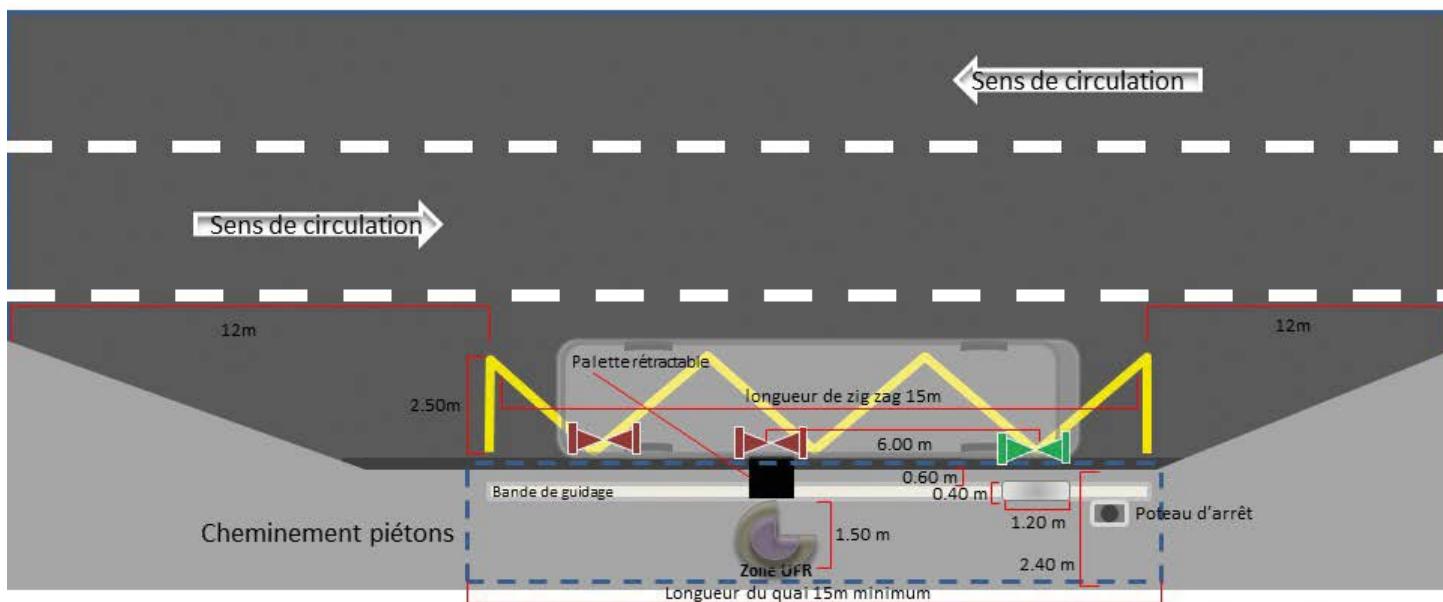


Largeur de quai minimum 4.20 m dont cheminement piétons (1.40 m) + cheminements usagers

LÉGENDE

-  Accès portes avant
-  Accès portes arrière
-  Zone 1,20m au nez de la palette
-  Zone 1,50m de retournement UFR
-  Distance de l'axe de la dalle podotactile à l'axe de la zone UFR

1.2 SCHÉMA DE PRINCIPE D'AMÉNAGEMENT D'UN ARRÊT EN ÉVITEMENT



Largeur de quai minimum 2.10 m (2.40 m préconisé), **l'accessibilité est l'élément dimensionnant** soit palette (0.90 m) + zone de prise en charge UFR (1.50 m)

A.4. LE DIMENSIONNEMENT DE L'ARRÊT

La **hauteur de quai** est évaluée en fonction d'un ensemble de données comme la garde au sol et les parties basses du véhicule, la présence ou l'absence de palette et de système d'agenouillement, la charge du bus, l'état des suspensions ou du gonflage des pneus, le balayage du véhicule au-dessus du trottoir, le type de bordure utilisé et le profil en travers de la chaussée.

Pour tenir compte de ces paramètres la hauteur de quai recommandée est de 21 cm.

La largeur de l'arrêt est variable. Elle se définit notamment en considérant :

- Le nombre d'usagers accueillis.
- L'espace disponible pour réaliser l'aménagement.

Elle doit tenir compte de la dimension et de la position du mobilier sur le quai ainsi que des différents cheminements (piétons et usagers). La largeur de quai doit permettre le passage et la prise en charge d'un utilisateur de fauteuil roulant (UFR). Le respect de cette norme peut amener le déplacement du mobilier urbain et la modification du type de l'abribus, voire son repositionnement.

La longueur de l'arrêt est fonction d'au moins deux critères : le type de véhicules utilisés et la limite de l'arrêt (tolérance longitudinale).

La longueur du quai doit en effet pouvoir permettre d'accueillir l'ensemble du bus et toutes ses portes aussi bien pour un véhicule standard que pour un véhicule articulé ; mais il est préférable de prévoir une marge (plus ou moins 1 mètre) pour tenir compte des aléas éventuels dans le positionnement longitudinal du bus.

En outre, pour réaliser une accessibilité optimale, il est indispensable que la limite d'arrêt soit identique pour tous les véhicules. La limite d'arrêt doit donc correspondre au bord aval de l'abri bus, le nez du bus devant se positionner suivant cet alignement. La porte avant du véhicule se positionne au niveau de la dalle podotactile.

Ces considérations nous amènent à prévoir pour les points d'arrêts en ligne et en avancée (puisque ce sont les configurations d'arrêts les plus pertinentes préconisées par Valence-Romans Déplacements) les longueurs de quais suivantes :

- Bus standard : 15 mètres,
- Bus articulé : 20 mètres.

B.1. LA CHAUSSÉE

L'état de la chaussée au droit de l'arrêt conditionne la qualité de l'accostage, c'est pourquoi il peut être nécessaire de procéder à certaines interventions.

En cas de réfection du tapis routier, il est impératif de le raboter afin de ne pas déposer une couche supplémentaire par-dessus l'ancien tapis qui diminuerait de ce fait la hauteur du trottoir.

Les phénomènes d'orniérage, très fréquents sur les zones d'arrêt, peuvent être combattus soit par la pose de revêtements dense anti-orniérage (type tapis alvéolé), soit par le coulage d'un revêtement béton (type BCMC : Béton de Ciment Mince Collé).

B.2. LE RECUEIL DES EAUX PLUVIALES

Pour les points d'arrêt en avancée, il est recommandé de maintenir la continuité du fil d'eau naturel le long du trottoir et de l'arrêt bus en plaçant un caniveau enterré, avec une grille sur le haut. Les mailles de la grille doivent être les plus fines possibles afin de ne pas gêner les malvoyants et les pentes de trottoir les plus faibles pour ne pas gêner les utilisateurs de fauteuils roulants.

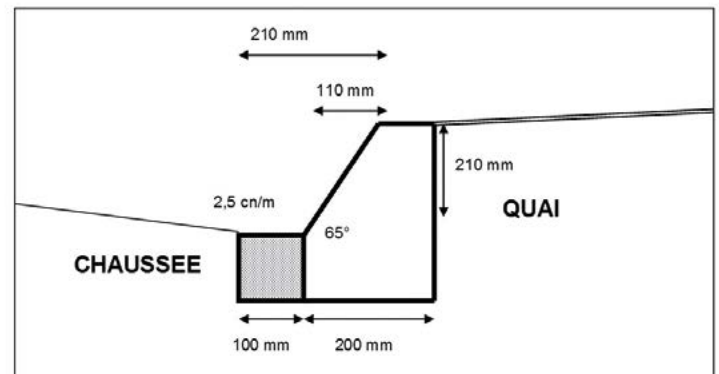
Les avaloirs en bordure de chaussée doivent être posés en dehors des points d'arrêt. Cependant, un avaloir repris en bordure de trottoir peut être une bonne manière de régler le problème.

B.3. LES BORDURES BISEAUTÉES

Les bordures de trottoir classiques sont généralement rectangulaires et présentent une face verticale côté fil d'eau ; ce type de bordure trop droite est crainte par les conducteurs de bus qui risquent d'abîmer leurs pneumatiques et qui par conséquent ne s'approchent pas suffisamment près du trottoir. Au contraire, les bordures trop biseautées peuvent être dangereuses pour les usagers qui peuvent être exposés à des risques de glissement lors des montées / descentes.

Il est ainsi proposé **une bordure biaise spécifique pour les arrêts de bus**. Sa partie biseautée aura un angle de 65° par rapport à l'horizontale et sera polie de façon à limiter au maximum les coefficients de frottement lorsque les roues du bus viennent au contact de la bordure. Cependant cette bordure doit résister aux contraintes mécaniques dues au frottement occasionnel des pneumatiques. La face supérieure de la bordure doit en outre être rugueuse afin que les usagers ne puissent pas glisser au moment des montées / descentes. De plus, les bordures doivent être de couleur contrastées afin de trancher avec les matériaux environnants et ainsi de matérialiser plus clairement le point d'arrêt bus (lui octroyant la place qui lui revient dans la rue, tout en facilitant son repérage par les automobilistes).

Fig. 4 - Bordure et caniveaux



Afin d'obtenir un résultat de qualité et une bonne tenue dans le temps, une grande précision doit être requise pour la pose de ces bordures (tolérances de pose en plan et profil : plus ou moins 1 mm).

B.4. LE REVÊTEMENT

Le revêtement de la zone d'attente des voyageurs (ainsi que ses accès) ne doit gêner en aucune manière les déplacements des personnes à mobilité réduite. Il doit donc avoir **certaines caractéristiques minimales** telles que la planéité (en respectant des pentes à 2 %, sans flaques d'eau pour assurer un confort en période pluvieuse ; la propreté ; non glissant et suffisamment lisse ; non salissant ; sans obstacle).

B.5. LA BANDE DE GUIDAGE

Plusieurs éléments sont à considérer pour définir la limite de sécurité. Si on veut que les conducteurs de bus effectuent des accostages au plus près du quai, il faut admettre une possibilité de balayage du nez du bus au-dessus du quai. D'autre part, le rétroviseur dont la partie basse est située à **1.90 mètres du sol peut dépasser de 30 cm du véhicule.**

Par conséquent, les usagers ne doivent en aucun cas s'approcher à moins de 30 cm du bord de quai. Il est par ailleurs essentiel de libérer une largeur suffisante pour permettre le déploiement de la palette escamotable.

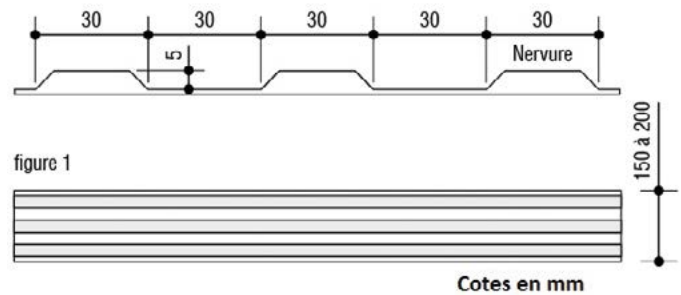
Au vu de l'ensemble de ces éléments, il est préconisé de positionner **la bande de guidage à 60 cm de la bordure.** Celle-ci devra être contrastante avec le revêtement afin de délimiter une zone de sécurité, évitant donc aux voyageurs d'être gênés par le balayage ou d'être heurtés par le rétroviseur.

La bande de guidage permet également aux personnes malvoyantes ou non-voyantes de se guider.



Elle est constituée de module d'un mètre comportant 3 nervures (norme NF P98-352 : 2014).

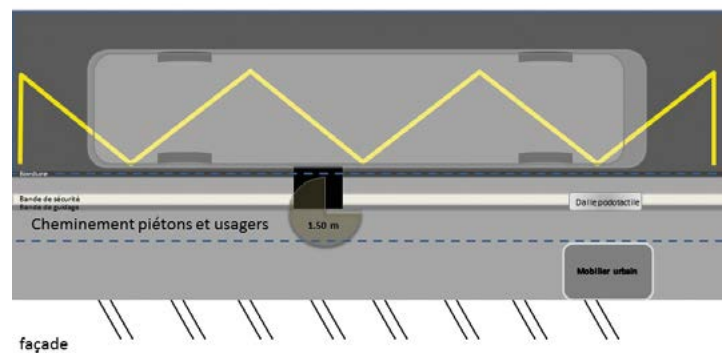
Fig. 6 - La bande de guidage



B.6. ZONES DE MONTÉES/ DESCENTES

La zone de montée pour les usagers en fauteuils roulants se situe au niveau de la deuxième porte (porte équipée de la rampe). Il faut que cet espace permette les mouvements des fauteuils roulants soit un diamètre minimum de 1,50 m. Un espace de prise en charge de 1.20 m est nécessaire à partir du nez de la palette.

Fig. 7 - La zone de montée



Après analyse des axes moyens des portes en fonction des différents types de véhicules, on constate qu'il y a peu d'écart entre les axes des deux premières portes : ils sont positionnés respectivement à 1,20 m (portes avant) et à 6m (porte médiane) de la limite d'arrêt.

Concernant les personnes malvoyantes, la présence de **dalles podotactiles** normalisées au droit de la zone de montée est obligatoire. Elle se situe à **60 cm de la bordure et au niveau de la porte avant du véhicule de transports collectif (bus et cars).**

Les points d'arrêt sont nécessairement liés aux cheminements qui leur donnent accès, tout particulièrement pour les piétons. En conséquent, **plusieurs facteurs essentiels doivent être pris en considération : la sécurité, l'accessibilité des cheminements, la qualité de l'aménagement et l'insertion dans le site.**

C.1. LA SÉCURITÉ

La sécurité concerne avant tout les piétons pour lesquels il convient **d'implanter les points d'arrêt en aval des carrefours**, ce qui leur permet de traverser la rue en sécurité après avoir contourné le bus par l'arrière. En fonction de la vitesse des véhicules, une distance de 10 mètres entre le passage protégé et l'arrière du bus est préconisée.

De plus, le bus à l'arrêt ainsi placé, ne masque pas la vue d'un éventuel feu tricolore et ne gêne ni la visibilité du carrefour ni les manœuvres des véhicules dans la voie perpendiculaire.

Au-delà de 50km/h, il conviendra de ne pas implanter de passage protégé. En effet, cette implantation offre aux piétons un sentiment de sécurité et le pousse à s'engager. Or, il convient de maintenir une co-vigilance entre usagers de la route et piétons.

Si la voie est étroite (moins de 7 mètres de large), il est préférable de décaler le point d'arrêt d'une vingtaine de mètres vers l'aval, afin de ne pas perturber les mouvements de tourne à droite des véhicules venant de la voie perpendiculaire à l'axe où circule le bus, et de pouvoir stocker quelques voitures derrière le bus à l'arrêt.

Cela permet également de sauvegarder la visibilité de l'approche du point d'arrêt pour l'ensemble des usagers de la voie afin d'éviter d'être surpris au dernier moment par un bus en stationnement.

Enfin, le positionnement du point d'arrêt en aval du feu procure un gain de temps pour l'exploitation, grâce à l'économie d'un cycle de feu.

Il faut également ménager un **cheminement accessible** qui soit cohérent, aisé et confortable pour tous depuis la sortie du bus jusqu'à la traversée la plus proche dans des conditions optimales de confort et de sécurité. Sans cela, l'utilisateur de fauteuils roulant descendant du bus aura les plus grandes difficultés à quitter l'arrêt et la personne aveugle ou malvoyante rencontrera des obstacles difficiles à détecter.

Pouvoir se garantir d'un cheminement accessible nécessite de veiller au dégagement de largeur suffisante pour le passage de fauteuils roulants, de limiter les obstacles qui entravent le cheminement, de limiter le pourcentage des pentes, d'abaisser les trottoirs sur les passages piétons, et de maîtriser le stationnement illicite.

C.2. L'IMPLANTATION DU MOBILIER URBAIN

Le mobilier urbain constitue un des éléments de la qualité de vie en ville. De par ses fonctionnalités et son implantation, le mobilier urbain contribue également à la qualité des déplacements en transport public ; cependant son implantation doit tenir compte de plusieurs contraintes.

D'une manière générale, il est nécessaire de **placer le mobilier urbain (abris voyageurs, poteaux informations voyageurs...) en tête de quai et en retrait du bord du quai du bus** afin de faciliter l'accostage du véhicule, et de prévoir un **passage minimum par rapport aux obstacles de 1,40 m ou de 1 mètre en cas d'espace réduit.**

Ces principes devront tout particulièrement être appliqués pour les arbres et leurs grilles, l'éclairage public, les panneaux de signalisation et publicitaire, les abris-bus, les équipements d'informations voyageurs, et les divers plots, barrière, cabines téléphoniques, corbeilles.

Pour un arrêt implanté en bordure de bâtiment, il est important de dissocier les flux piétons de la zone d'arrêt en prévoyant un **cheminement piéton de 1,40 m minimum** (Voir schémas).

C.3. LES PENTES

Les pentes constituent un facteur important de l'accessibilité pour les utilisateurs de fauteuils roulants. Plusieurs types de pentes doivent être pris en considération.

Lorsqu'une pente est nécessaire pour franchir une dénivellation, elle est inférieure à 5%. Lorsqu'elle dépasse 4 %, un palier de repos est aménagé en haut et en bas de chaque plan incliné et tous les 10 mètres en cheminement continu. Un garde-corps permettant de prendre appui est obligatoire le long de toute rupture de niveau de plus de 0,40 mètre de hauteur. En cas d'impossibilité technique, due notamment à la topographie et à la disposition des constructions existantes, une pente de cheminement comprise entre 5% et 8 % est tolérée sur 2 m maximum. Cette pente peut aller jusqu'à 12 % sur une longueur inférieure ou égale à 0,50 mètre.

En cheminement courant le dévers doit être le plus faible possible (inférieur ou égal à 2 %, et si possible inférieur à 1 %) en veillant à ce que la pente en long soit suffisante pour garantir notamment la bonne évacuation des eaux.

Le respect de ces pentes impose un grand soin de la part des entreprises qui effectuent les travaux.

Pour plus d'informations il convient de se référer à l'ouvrage du CEREMA « une voirie accessible ».

C.4. LE STATIONNEMENT ILLICITE

Le stationnement illégitime des véhicules aux emplacements d'arrêts de bus et sur les cheminements met en échec toute politique d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite. En effet, le conducteur du bus ne peut pas régulièrement réussir correctement son accostage et les PMR se trouvent toujours devant une marche difficile à négocier, à détecter et même à franchir.

Plusieurs moyens peuvent être utilisés pour lutter contre le stationnement illégitime. En premier lieu, il y a la répression avec verbalisa-

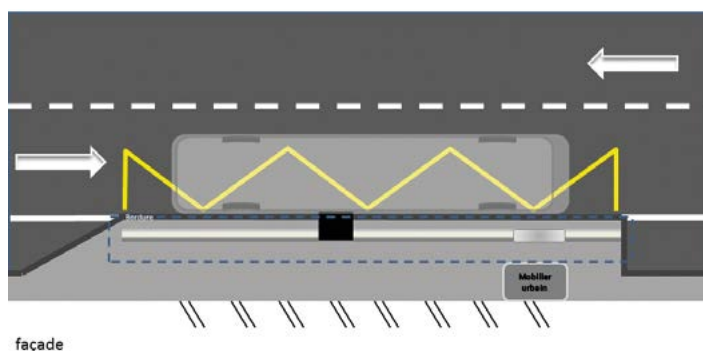
tion **et demande d'enlèvement** des véhicules gênants (cette mise en application du code de la route est faite par la police et par les contrôleurs du réseau).

La neutralisation **de la première place avant et après la zone d'arrêt** est aussi une bonne solution et, en ce qui concerne le stationnement de part et d'autre du quai dans le cas d'un arrêt en avancée, il paraît intéressant d'agrandir les places de parking pour que les automobilistes réussissent à chaque fois leur créneau.

On peut également mettre en œuvre des aménagements physiques qui contribuent à la visibilité des points d'arrêt. Outre les bordures biseautées, le rehaussement du trottoir, les bandes de sécurité, les revêtements utilisés et la configuration même de l'arrêt en avancée, il convient de procéder au marquage d'un « **Zig-Zag jaune** » sur la chaussée 2.50 m / 15 m / 0.10.

En revanche il convient d'écartier absolument les aménagements type plots anti-stationnement ou barrières qui gênent l'accessibilité ; en effet ces aménagements augmentent le nombre des obstacles présents dans le voisinage de l'arrêt et sont préjudiciables aux personnes à mobilité réduite.

Fig. 8 – Stationnement aux abords de l'arrêt





Valence Romans
DÉPLACEMENTS

CONTACT Secteur Nord

David VERSTRAETEN
07 60 20 81 95
david.verstraeten
@valenceromansdeplacements.fr

CONTACT Secteur Sud

Ali SASSI
06 64 91 04 67
ali.sassi
@valenceromansdeplacements.fr

SECTEUR NORD

Alixan
Barbières
La Baume d'Hostun
Beauregard-Baret
Bésayes
Bourg-de-Péage
Le Chalon
Charpey
Châtillon-Saint-Jean
Chatuzange-Le-Goubet
Clérieux
Crépol
Eymeux
Génissieux
Geyssans
Granges-Lès-Beaumont
Hostun
Jaillans
Marches
Montmiral
Mours-Saint-Eusèbe
Parnans
Peyrins
Rochefort-Samson
Romans-sur-Isère
Saint-Bardoux
Saint-Christophe-et-le-Laris
Saint-Laurent-d'Onay
Saint-Michel-sur-Savasse
Saint-Paul-Lès-Romans
Saint-Vincent-la-Commanderie
Triors
Valherbasse

SECTEUR SUD

Alboussière
Barcelonne
La Baume-Cornillane
Beaumont-Lès-Valence
Beauvallon
Boffres
Bourg-Lès-Valence
Chabeuil
Champis
Charmes-sur-Rhône
Châteaubourg
Châteaudouble
Châteauneuf-sur-Isère
Combovin
Cornas
Etoile-sur-Rhône
Guilhaud-Granges
Malissard
Montéléger
Montéliar
Montmeyran
Montvendre
Ourches
Peyrus
Portes-Lès-Valence
Saint-Georges-les-Bains
Saint-Marcel-Lès-Valence
Saint-Péray
Saint-Romain-de-Lerps
Saint-Sylvestre
Soyons
Toulaud
Upie
Valence





Valence Romans
DÉPLACEMENTS

AMÉNAGEMENT D'UN POINT D'ARRÊT ACCESSIBLE

BUS

Valence-Romans Déplacements
11 avenue de la gare
BP 10241 ALIXAN
26958 VALENCE cedex 9

04 75 602 670



RÉFÉRENTIEL TECHNIQUE 2019

vrd-mobilites.fr



SIMPLIFIEZ vos déplacements



Valence Romans
DÉPLACEMENTS