

# AGENDA D'ACCESSIBILITÉ DU RÉSEAU DE TRANSPORT DES PAYS DE LA LOIRE

## Loire-Atlantique

---

Programmation des aménagements  
des points d'arrêts régionaux et  
estimation financière

---



<b>Préambule .....</b>	<b>3</b>
1. Orientations et priorités retenues pour la mise en accessibilité des points d'arrêt routiers et ferroviaires régionaux .....	3
Prescriptions réglementaires .....	3
Principes stratégiques .....	3
2. Principes de financement de la mise en accessibilité des points d'arrêt régionaux .....	6
2.1. Principes de financement des travaux d'accessibilité des points d'arrêt ferroviaires prioritaires .....	6
2.2. Principes de financement des travaux d'accessibilité ou de l'offre d'un service de substitution des points d'arrêt ferroviaires non prioritaires, avec personnel .....	7
2.3. Principes de financement des travaux d'accessibilité des points d'arrêt routiers régionaux prioritaires .....	8
<b>Programmation du Sd'AP Régional sur le territoire de la Loire-Atlantique.....</b>	<b>9</b>
1. Les points d'arrêt ferroviaires prioritaires et complémentaires en Loire-Atlantique .....	9
Ancenis .....	9
Clisson.....	13
Châteaubriant.....	16
La Chapelle - Centre .....	19
Savenay.....	22
2. Les points d'arrêt ferroviaires non-prioritaires, avec personnel .....	26
3. Les points d'arrêt routiers régionaux prioritaires de Loire-Atlantique.....	31

# Préambule

## 1. Orientations et priorités retenues pour la mise en accessibilité des points d'arrêt routiers et ferroviaires régionaux

### Prescriptions réglementaires

---

Le Sd'AP est obligatoire pour toutes les autorités organisatrices de transports ne respectant pas leurs obligations d'accessibilité au 12 février 2015.

En application des critères fixés par la loi, la Région doit élaborer une liste des points d'arrêt routiers et ferroviaires prioritaires de son réseau. Seuls ces points d'arrêt ont l'obligation d'être mis en accessibilité pour les personnes à mobilité réduite d'ici la fin du Sd'AP. L'autorité organisatrice de transports peut dresser une liste complémentaire d'arrêts qu'elle prévoit de rendre également accessibles compte tenu de considérations particulières (article D.1112-9 du code des transports).

Chaque Sd'AP définit les points d'arrêt à aménager au regard des critères définis dans le décret 2014-1323, identifie les éventuelles impossibilités techniques avérées (ITA) et planifie les travaux d'accessibilité.

### Principes stratégiques

---

La mise en accessibilité du réseau de transport régional préconisée dans le Sd'AP couvre l'ensemble des éléments du système de transport régional : les services de préparation du voyage, le réseau autocar régional (matériel et points d'arrêt), le réseau ferroviaire régional (matériel et points d'arrêt), les services d'aide à la personne.

**3 principes stratégiques sont détaillés et font l'objet de programmation spécifique sur chacun des Départements :**

**1- Rendre accessible les points d'arrêt ferroviaires régionaux prioritaires et complémentaires**

Désormais, seuls les points d'arrêt prioritaires au regard des critères, indiqués ci-dessous, fixés par le décret n°2014-1323 du 4 novembre 2014 ont l'obligation d'être mis en accessibilité dans la durée du Sd'AP :

- **la fréquentation du point d'arrêt ferroviaire est supérieure à 1 000 voyageurs par jour**
- **le point d'arrêt ferroviaire est situé dans un rayon de 200 mètres autour d'une structure d'accueil pour personnes handicapées ou pour personnes âgées**

Avec ces conditions, le réseau de transport régional offre la possibilité que tout point d'arrêt ferroviaire non accessible se situe à moins de 50 kilomètres, sur la même ligne, d'un point d'arrêt ferroviaire accessible.

La Région a considéré nécessaire d'inscrire deux points d'arrêt ferroviaires dans la liste complémentaire des gares à rendre accessible en priorité, en raison de leur fréquentation proche du seuil de 1000 voyageurs par jour, ou du maillage territorial.

En Pays de la Loire, **11 points d'arrêt ferroviaires devront faire l'objet de mise en accessibilité d'ici la fin du Sd'AP.**

## **2- Mettre en place un service de substitution dans les points d'arrêt ferroviaires régionaux non-prioritaires qui ne sont pas accessibles en toute autonomie**

Au-delà des points d'arrêt ferroviaires prioritaires à rendre accessibles, la Région doit également, a minima, offrir un service de substitution dans les gares avec personnel non prioritaires qui ne sont pas accessibles en toute autonomie, et ce, dans les 9 ans qui suivent la validation du Sd'AP par le préfet.

**22 gares non-prioritaires seraient concernées** par la mise en place d'un service de substitution.

Le service de substitution pourrait se traduire par la mise en place d'une aide humaine en gare ou d'un service de transport de rabattement, vers une gare accessible.

Dans le cas d'une mobilisation de la part des collectivités parties prenantes, les gares régionales non-prioritaires pourront faire l'objet de travaux d'accessibilité d'ici 2024. La Région maintient la possibilité d'un cofinancement régional sur les travaux d'accessibilité dans les points d'arrêt ferroviaires non-prioritaires avec personnel, dans la limite de son règlement d'intervention en vigueur.

Si des travaux sont réalisés dans ces gares, et permettent une accessibilité pour tous en toute autonomie, le service de substitution ne serait donc pas nécessaire.

## **3- Rendre accessible un point d'arrêt routier régional prioritaire**

L'Autorité Organisatrice de Transports doit procéder à la mise en accessibilité des services de lignes régulières dans un délai limité de 6 ans pour les **services réguliers de transports publics routiers non-urbains.**

Un point d'arrêt routier régional a été considéré comme étant accessible aux personnes se déplaçant en fauteuil roulant, s'il est conforme aux deux critères suivants :

- **Un pourcentage de pente à l'arrêt inférieur à 5 %**  
Chaque point d'arrêt routier comprenant des pentes égales ou supérieures à 5 % a été considéré comme non-accessible pour les unités en fauteuil roulant (UFR)

- **Une emprise du quai (ou trottoir) au droit de la porte d'accès PMR > 3m**

Chaque point d'arrêt comprenant un quai ou trottoir, dont l'emprise est égale ou inférieure à 3 mètres au droit de la porte d'accès PMR, a été considéré comme non-accessible pour les UFR.

Un point d'arrêt routier est prioritaire dès lors qu'il répond à au moins l'une des conditions suivantes :

- Il est situé sur une ligne structurante d'un réseau de transport public urbain
- Il est desservi par au moins deux lignes de transport public urbain
- Il est desservi par au moins deux lignes de transport public
- Il constitue un pôle d'échanges<sup>1</sup>
- Il est situé dans un rayon de 200 mètres au tour d'un pôle générateur de déplacement <sup>2</sup>

Si avec ces conditions, aucun point d'arrêt non-accessible n'est prioritaire dans la zone desservie, la Région doit alors identifier un point d'arrêt à rendre accessible dans la principale zone agglomérée de la commune, dès lors que cette zone est desservie par une ligne régionale régulière et que la population de la Commune est supérieure à 1000 habitants.

Une cohérence devra être recherchée dans l'application des orientations du Sd'AP régional et les Sd'AP des autres collectivités (Départements, EPCI, communes).

La Région n'étant pas maître d'ouvrage, il appartiendra à chacune des collectivités AOT, maître d'ouvrage ou gestionnaire de voirie d'identifier les mesures d'aménagement permettant une accessibilité des points d'arrêt routiers régionaux prioritaires, et ce, en fonction des critères et normes nationales en vigueur.

---

<sup>1</sup> Un pôle d'échanges est défini par le code des transports (article D1112-8-4 du Code des transports) comme « un lieu où s'effectuent des correspondances entre les points d'arrêt d'au moins deux lignes de transport public, aménagés pour faciliter les déplacements des voyageurs entre ces deux points ».

<sup>2</sup> Voir définition dans le lexique : Partie A du Sd'AP Régional des Pays de la Loire.

## **2. Principes de financement de la mise en accessibilité des points d'arrêt régionaux**

### **2.1. Principes de financement des travaux d'accessibilité des points d'arrêt ferroviaires prioritaires**

---

Les travaux d'aménagement nécessaires à la mise en accessibilité des points d'arrêt ferroviaires régionaux sont financés selon le règlement d'intervention de chaque partenaire, comme suivant :

#### **Participation de la Région** (pour les points d'arrêt ferroviaires prioritaires et complémentaires)

- 50 % sur le périmètre de maîtrise d'ouvrage (MOA) de SNCF Réseau
- 30 % sur le périmètre de MOA de SNCF Mobilité
- 30 % sur le périmètre de MOA de la collectivité  
+ possibilité pour les collectivités d'une participation financière régionale via le Nouveau Contrat Régional (NCR)

#### **Participation de l'Etat :**

- 25 % maximum de l'ensemble des investissements à engager sur le périmètre de maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau, avec un plafonnement de 2 millions d'euros par gare, sous réserve de disponibilité de fonds provenant de l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France (AFITF) et de la programmation nationale.

#### **Participation de SNCF Réseau** (pour les points d'arrêt ferroviaires prioritaires)

- 25 % de l'ensemble des investissements à engager sur son périmètre de maîtrise d'ouvrage (impact sur la redevance quai, plafond de 2 millions d'euros par gare).

#### **Participation de SNCF Mobilité** (pour les points d'arrêt ferroviaires prioritaires et complémentaires)

- 25 % de l'ensemble des investissements à engager sur son périmètre de maîtrise d'ouvrage (impact sur la redevance gare).

#### **Participation d'autre(s) financeur(s) :**

- part restant à financer

## **2.2. Principes de financement des travaux d'accessibilité ou de l'offre d'un service de substitution des points d'arrêt ferroviaires non prioritaires, avec personnel**

---

A ce stade, le Sd'AP ne peut pas identifier un plan prévisionnel de financement des mesures de substitution à engager dans 22 points d'arrêt ferroviaires avec personnel, non-prioritaires.

Une estimation financière évaluée à plus de 600.000 euros par an, la mise en place d'un service de substitution dans les gares concernées.

Ce montant reste à approfondir suivant les dispositifs qui seront privilégiés.

Les gares accessibles en toute autonomie n'auront pas la nécessité de mettre en place un service de substitution.

Dans le cas où les collectivités volontaires comprenant une gare sur leur territoire souhaiteraient s'engager dans la mise en accessibilité de la gare, les principes de financement seraient les suivants :

### **Participation de la Région :**

- 50 % sur le périmètre de maîtrise d'ouvrage (MOA) de SNCF Réseau
- 30 % sur le périmètre de MOA de SNCF Mobilité
- 30 % sur le périmètre de MOA de la collectivité  
+ possibilité pour les collectivités d'une participation financière régionale via le Nouveau Contrat Régional (NCR)

**Participation de l'Etat :** à la date de rédaction du SD'AP, l'Etat n'a pas de mesures financières inscrites pour les gares non-prioritaires.

**SNCF Mobilité :** une éventuelle participation, sur son périmètre d'ouvrage, pourra être étudiée en fonction de ses capacités d'investissement.

**Autres financeurs :** part restant à financer.

## 2.3. Principes de financement des travaux d'accessibilité des points d'arrêt routiers régionaux prioritaires

---

Les collectivités sont maîtres d'ouvrage de la voirie.

La Région est maître d'ouvrage des poteaux d'information et des abris voyageurs présents sur ces arrêts.

Conformément au règlement d'intervention régionale en vigueur, la Région peut financer:

- **50 % des travaux d'aménagement de mise en accessibilité des points d'arrêt** lorsqu'ils ne sont desservis que par le réseau de transport régional. Le financement des travaux d'accessibilité d'un arrêt routier régional se fait à parité entre les AOT lorsqu'il est desservi par plusieurs réseaux de transports.
- **100 % des équipements** correspondant aux aspects d'accessibilité tels que les **poteaux ou abris voyageurs** et les informations visuelles des arrêts.

**Concernant les 22 points d'arrêt routiers régionaux prioritaires desservis uniquement par le réseau régional :**

La Région pourrait financer jusqu'à 50 % des aménagements nécessaires à leur mise en accessibilité.

**Concernant les 23 points d'arrêt routiers régionaux desservis par plusieurs réseaux de transports publics :**

La Région pourrait financer, à parité, avec les autres autorités organisatrices de transports et gestionnaire de voirie l'aménagement des points d'arrêt routiers régionaux nécessaire à leur mise en accessibilité. La participation n'inclut pas le cheminement jusqu'au point d'arrêt.

La participation régionale n'inclut pas le cheminement PMR jusqu'au point d'arrêt. C'est pourquoi il serait souhaitable de veiller, à une cohérence avec les aménagements envisagés par les plans de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics (PAVE) des collectivités locales concernées.

# Programmation du Sd'AP Régional sur le territoire de la Loire-Atlantique

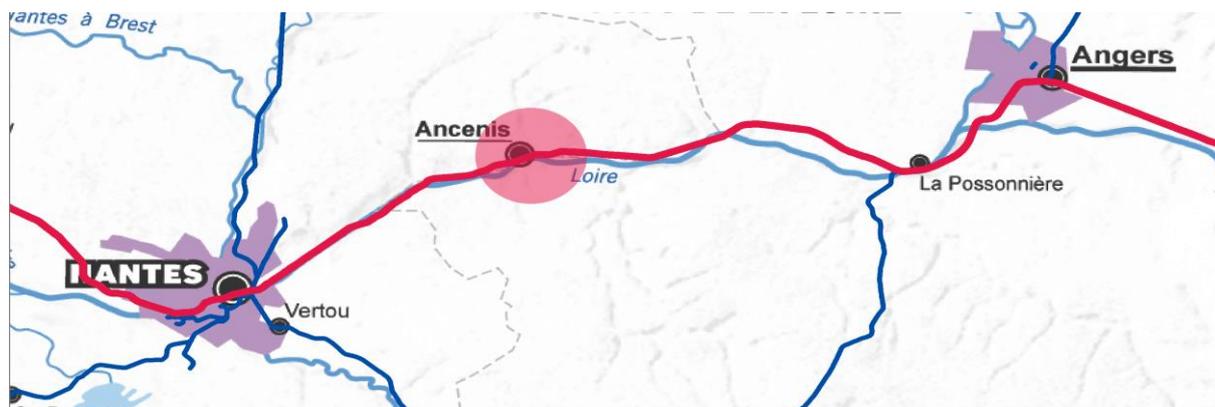
La Loire-Atlantique est desservie par 58 points d'arrêt ferroviaires et 35 points d'arrêt routiers régionaux.

## 1. Les points d'arrêt ferroviaires prioritaires et complémentaires en Loire-Atlantique

4 Gares avec personnel répondent à au moins un des critères et sont donc prioritaires, 1 halte est complémentaire à cette liste :

- **Ancenis** : gare prioritaire par le critère de fréquentation ;
- **Clisson** : gare prioritaire par le critère de fréquentation ;
- **Châteaubriant** : gare complémentaire par le critère de cohérence et maillage territorial ;
- **La Chapelle-Centre** : halte prioritaire par le critère de proximité avec un établissement pour personnes âgées dépendantes (EHPAD) de Bel Air ;
- **Savenay** : gare prioritaire par le critère de fréquentation.

### Ancenis



Cette gare est située sur la ligne Nantes-Angers. Elle comprend un bâtiment voyageur avec personnel. Cet établissement recevant du public est classé en 5<sup>ème</sup> catégorie<sup>3</sup>

<sup>3</sup> Cf. Code de la construction et de l'habitation.

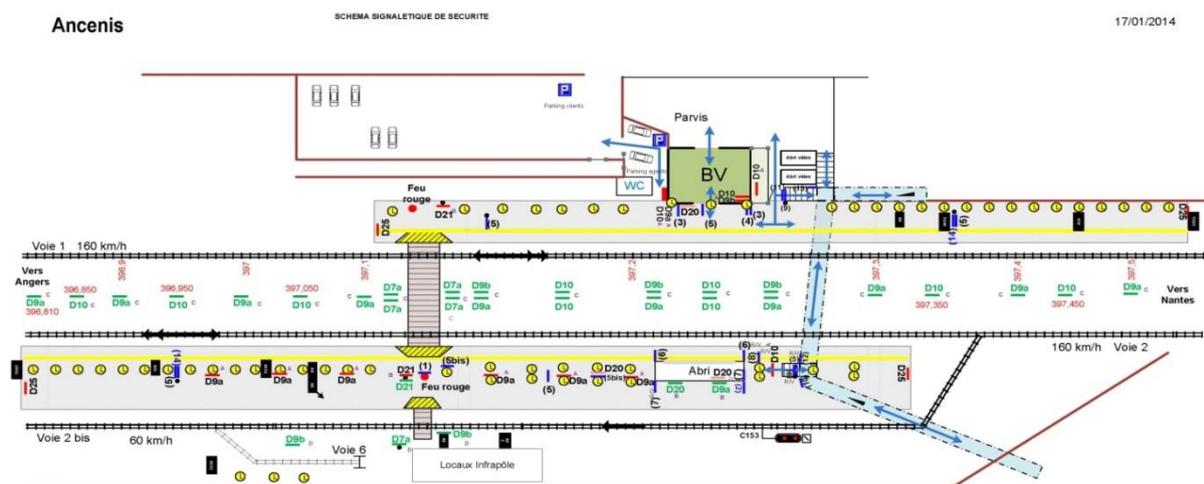
En 2012-2013, la gare accueille quotidiennement 2066 voyageurs. Cette fréquentation importante rend prioritaire sa mise en accessibilité.

Elle est desservie par le TGV, le TER et les trains Intercités. La gare est également desservie par les cars départementaux.

Elle dispose de la prestation de base (cf partie A du Sd'Ap régional).

Elle bénéficie également du service Accès +. Ce service est disponible sur réservation 48h à l'avance.

## Schéma d'accès à la gare



La gare comprend deux quais.

L'accès au quai au droit du bâtiment voyageurs (voie 1) se fait depuis le parvis, par le bâtiment voyageur.

Le franchissement des voies se fait par une voie piétonne à niveau et un passage souterrain.

Le quai de la voie 2 et voie 2 bis est actuellement accessible aux PMR par une traversée de voie piétonne à niveau. A l'issue des travaux programmés dans le cadre du pôle d'échanges multimodal et du terminus technique, ce quai sera accessible par la pose de deux nouveaux ascenseurs.

A terme, une 4<sup>ème</sup> voie (V1 bis) sera desservie par les trains de voyageurs.

### Au 1<sup>er</sup> semestre 2015,

- **Sur le périmètre SNCF Réseau** : les études d'avant-projet d'accessibilité sont achevées.
- **Sur le périmètre SNCF Mobilité** : les études « Projet » sont achevées
- **Sur le périmètre de la collectivité** : les travaux sont achevés, cependant des petites adaptations sont à prévoir pour que l'accessibilité de la gare soit totalement conforme à la STI PMR.

## Nature des travaux d'accessibilité restant à réaliser

---

### ➤ Sur le périmètre SNCF Réseau :

La mise en accessibilité de la gare est assurée au travers de 2 projets :

#### a) la réalisation d'un terminus technique.

Les travaux d'accessibilité concernent :

- La mise en accessibilité des quais (reprise des bordures de quais et des enrobés, la pose de bandes et dalles d'éveil à la vigilance (BEV), la mise aux normes de l'éclairage, la pose de clôtures et de portillons en bout de quais, la réfection des gardes corps des rampes et la mise en peinture des deux rampes latérales).
- La mise en accessibilité du souterrain (travaux d'ouvrages d'art pour la pose de 2 ascenseurs, reprise peinture et éclairage du souterrain et des rampes et modification des trémies escaliers avec pose de bande d'éveil à la vigilance (BEV), reprise des nez de marche, pose de rampe double lisse et de signalétique braille, reprise du garde-corps et remise en peinture des deux rampes latérales). La création d'une petite passerelle enjambant la rampe Sud permettant l'accès à l'ascenseur côté BV au quai V1 sans cheminement à l'extérieur des emprises ferroviaires,

Les travaux d'aménagement du terminus technique, inscrits au CPER, sont prévus en 2019.

#### b) Les travaux de mise en accessibilité réalisés au travers du projet PEM

Les travaux d'accessibilité du PEM concernent la pose de bandes et dalles d'éveil à la vigilance (BEV) et de la mise aux normes de l'éclairage sur les quais non impactés par les travaux du terminus technique.

### ➤ Sur le périmètre SNCF Mobilité :

La mise en conformité PMR concerne la mise à niveau de l'information et du mobilier dans le bâtiment voyageur et sur les quais.

### ➤ Sur le périmètre tiers (la Communauté du Pays d'Ancenis)

Une analyse de terrain permettra de confirmer les éventuels besoins d'adaptation suivant les normes en vigueur. A ce jour, a été relevé un besoin de pose de bandes d'éveil à la vigilance du parking au bâtiment voyageurs.

## Calendrier prévisionnel et programmation prévisionnelle des investissements

Périmètre de Maîtrise d'ouvrage	Année 1 2016	Année 2 2017	Année 3 2018	Période 2 (2019-2021)	Période 3 (2022-2024)	Montant toutes périodes (€ courants)
SNCF Réseau	<i>Début étude PRO</i>		<i>Début REA</i>	<i>REA Quai (2019)</i>		3.153.000 €
	653.000 €			2.500.000 €		
SNCF Mobilité	<i>REA BV 2016</i>			<i>REA (info et mobilier sur quais)</i>		543.000 €
	207.000 €			336.000 €		
Tiers					<i>Adaptations à prévoir</i>	10.000 €
					10.000 €	
<b>TOTAL</b>	<b>860.000 €</b>			<b>2.836.000 €</b>	<b>10.000 €</b>	<b>3.706.000 €</b>

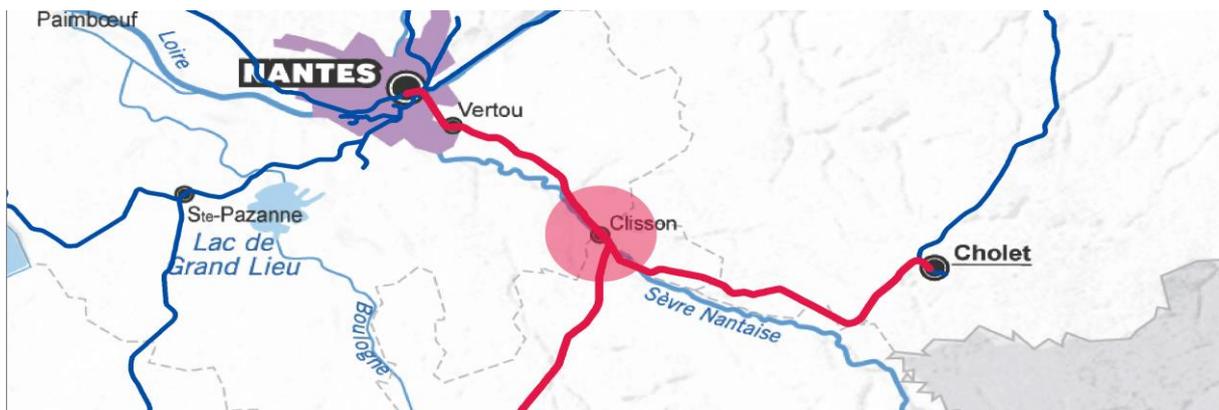
## Concours financiers prévisionnels des partenaires, état des concertations

Périmètre de Maîtrise d'ouvrage	Financeurs	Principes	Participation
SNCF Réseau 3.153.000 €	Région	50 %	1.576.500 €
	Etat	**	**
	SNCF Réseau	*	*
	SNCF Mobilité	0 %	0 €
	Autres financeurs	<i>reste à financer*</i>	<i>reste à déterminer *</i>
SNCF Mobilité 543.000 €	Région	30 %	162.900
	Etat	0 %	0 €
	SNCF Réseau	0 %	0 €
	SNCF Mobilité	25 %	135.750 €
	Autres financeurs	reste à financer	244.350 €
Tiers 10.000 €	Région	30 %	3.000 €
	Autres financeurs	reste à financer	7.000 €

\* Montant et participation à confirmer dans le cadre des études à venir.

\*\* La participation de l'Etat s'inscrit dans le cadre du CPER (opération terminus technique) et de l'AFITF (selon la disponibilité des fonds).

## Clisson



Cette gare est située sur les lignes Nantes-Cholet et Nantes-La Roche-sur-Yon. Elle comprend un bâtiment voyageurs avec du personnel. Cet établissement recevant du public est classé en 5ème catégorie<sup>4</sup>

En 2012-2013, la gare accueille quotidiennement 2260 voyageurs. Ce critère de fréquentation rend prioritaire sa mise en accessibilité.

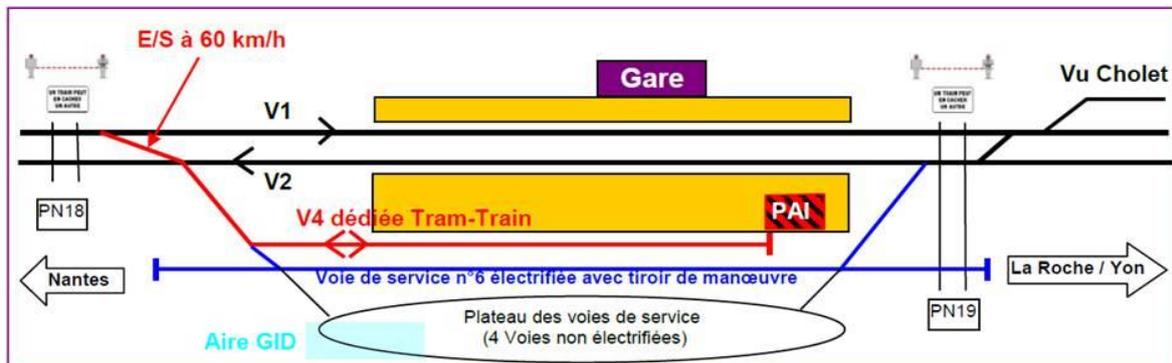
Elle est desservie par le TER et le tram-train. La gare est également desservie par les cars départementaux.

Elle dispose de la prestation de base (cf partie A du Sd'AP régional) mais ne bénéficie pas du service Accès +.

## Schéma d'accès à la gare



<sup>4</sup> Cf. Code de la construction et de l'habitation.



Le franchissement du faisceau ferroviaire actuel se fait par une passerelle équipée d'ascenseurs pour accéder aux trois quais.

#### Etat des lieux de l'accessibilité au 1<sup>er</sup> semestre 2015

- **sur le périmètre SNCF Réseau** : les travaux d'accessibilité sont achevés, cependant des petites adaptations sont à prévoir afin d'être totalement conformes à la STI PMR.
- **Sur le périmètre SNCF Mobilité** : le dossier d'initialisation a été réalisé.
- **Sur le périmètre de la collectivité (Communauté de Communes de la Vallée de Clisson)** : l'étude préliminaire est réalisée.

#### Nature des travaux d'accessibilité restant à réaliser

- **Sur le périmètre SNCF Réseau** :  
Les adaptations à prévoir pour la mise en conformité concernent la pose de manchons en braille sur les rampes d'escaliers.
- **Sur le périmètre SNCF Mobilité** :  
Les adaptations pour la mise en conformité du bâtiment voyageurs concernent la mise à niveau de l'information voyageur et du mobilier du bâtiment voyageurs ainsi que celle de l'information voyageurs et du mobilier sur les quais
- **Sur le périmètre tiers (Communauté de Communes de Clisson)** :  
Des travaux ont été réalisés et ont été aménagés avec des stationnements réservés. Les adaptations à réaliser concernent l'aménagement du parvis, côté ville. L'interface entre le bâtiment voyageurs et le parvis nécessitera une attention particulière.

## Calendrier prévisionnel et programmation prévisionnelle des investissements

Périmètre de Maîtrise d'ouvrage	Année 1 2016	Année 2 2017	Année 3 2018	Période 2 (2019-2021)	Période 3 (2022-2024)	Montant toutes périodes (€ courants)
SNCF Réseau	<i>Travaux terminés</i>				<i>Adaptations à prévoir</i>	1200 €
					1.200 €	
SNCF Mobilité	<i>Etudes</i>	<i>Etudes</i>	<i>Travaux</i>			533.000 €
			533.000€			
Tiers			<i>Travaux</i>			151.000 €
			151.000 €			
<b>TOTAL</b>			<b>684.000 €</b>		<b>1.200 €</b>	<b>685.200 €</b>

## Concours financiers prévisionnels des partenaires, état des concertations

Périmètre de Maîtrise d'ouvrage	Financeurs	Principes	Participation
<b>SNCF Réseau</b> <b>1.200 €</b>	Région	50 %	600 €
	Etat	25 % maximum (plafonné à 2millions d'euros)	300 €
	SNCF Réseau	25 %	300 €
	SNCF Mobilité	0 %	0 €
	Autres financeurs	Reste à financer	0 €
<b>SNCF Mobilité</b> <b>533.000 €</b>	Région	30 %	159.900 €
	Etat	0 %	0 €
	SNCF Réseau	0 %	0 €
	SNCF Mobilité	25 %	133.250 €
	Autres financeurs	Restant à financer	239.850 €
<b>Tiers</b> <b>151.000 €</b>	Région	30 %	45.300 €
	Autres financeurs	Restant à financer	105.700 €

## Châteaubriant



Cette gare est située sur la ligne Nantes-Châteaubriant / Châteaubriant-Rennes. Elle comprend un bâtiment voyageurs avec personnel. Cet établissement recevant du public est classé en 5<sup>ème</sup> catégorie<sup>5</sup>

La fréquentation moyenne de la gare de Châteaubriant s'élève à 400 voyageurs par jour au 1<sup>er</sup> trimestre 2015 (comptage TER Bretagne et TER Pays de La Loire).

Afin notamment de répondre à l'objectif national qui consiste à faire en sorte que tout point d'arrêt ferroviaire non-accessible se situe à moins de 50 kilomètres, sur la même ligne, d'un point d'arrêt ferroviaire accessible, la Région Pays de la Loire a souhaité engager des travaux de mise en accessibilité de cette gare desservant les réseaux de transports ferroviaires régionaux ligérien et breton.

La gare est desservie par les tram-train ligériens, TER bretons. La gare est également desservie par les cars départementaux.

Elle dispose de la prestation de base, mais ne bénéficie pas du service Accès + (cf. détail de ces services dans la partie A du Sd'AP régional).

<sup>5</sup> Cf. Code de la construction et de l'habitation.

## Schéma d'accès à la gare

---



Le franchissement des voies se fait à niveau par l'accès situé au milieu des quatre quais reliés par une plateforme de franchissement à leurs extrémités communes. Deux quais direction Nantes sont dédiés au Tram-Train et deux quais, en direction de Rennes sont dédiés au TER.

## Etat des lieux de l'accessibilité au 1<sup>er</sup> semestre 2015

---

- **Sur le périmètre SNCF Réseau** : les travaux sont achevés, des petites adaptations sont à prévoir afin d'être conforme à la STI PMR 2015
- **Sur le périmètre SNCF Mobilité** : les travaux sont achevés
- **Sur le périmètre de la collectivité** : les travaux sont achevés, cependant des petites adaptations seraient à prévoir afin d'être conformes à la STI PMR.

## Nature des travaux d'accessibilité restant à réaliser

---

- **Périmètre SNCF Réseau**  
Les adaptations à prévoir pour la mise en conformité concernent la pose de clôtures, de portillons et d'une signalétique en fin de quais côté Rennes.
- **Périmètre G&C** : les travaux sont terminés
- **Périmètre tiers (commune de Châteaubriant)**  
Une analyse de terrain permettra de confirmer les éventuels besoins d'adaptation suivant les normes en vigueur, concernant le cheminement en bois du parvis (pose d'un abrasif antidérapant), la matérialisation de la dépose-minute et de la prise en charge taxi PMR, ainsi que la pose de bande de guidage au niveau du parvis.

## Calendrier prévisionnel et programmation prévisionnelle des investissements

Périmètre de Maîtrise d'ouvrage	Année 1 2016	Année 2 2017	Année 3 2018	Période 2 (2019-2021)	Période 3 (2022-2024)	Montant toutes périodes (€ courants)
SNCF Réseau					<i>Adaptations à prévoir</i>	10.000 €
					10.000 €	
SNCF Mobilité						0 €
Tiers					<i>Adaptations à prévoir</i>	17.000 €
					17.000 €	
<b>TOTAL</b>					27.000 €	<b>27.000 €</b>

## Concours financiers prévisionnel des partenaires, état des concertations

Périmètre de Maîtrise d'ouvrage	Financeurs	Principes	Participation
<b>SNCF Réseau</b> 10.000 €	Région	50 %	5.000 €
	Etat	25 % maximum (plafonné à 2millions d'euros)	2.500 €
	SNCF Réseau	25 %	2.500 €
	SNCF Mobilité	0 %	0 €
	<i>Autres financeurs</i>	Restant à financer	0 €
<b>SNCF Mobilité</b> 0 €	Région	30 %	0 €
	Etat	0 %	0 €
	SNCF Réseau	0 %	0 €
	SNCF Mobilité	25%	0 €
	<i>Autres financeurs</i>	Reste à financer	0 €
<b>Tiers</b> 17.000 €	Région	30 %	5.100 €
	Autres financeurs	Reste à financer	11.900 €

## La Chapelle - Centre



Cette gare est située sur la ligne Nantes-Châteaubriant. Elle ne dispose pas de bâtiment voyageurs avec personnel. C'est une installation ouverte au public.

En mars 2015, la gare a accueilli quotidiennement 403 voyageurs.

En raison du critère de proximité avec un établissement d'accueil spécialisé, la mise en accessibilité de cette halte ferroviaire est prioritaire.

Elle est desservie par le tram-train. La halte est également desservie par les bus urbains et les cars départementaux.

Elle ne bénéficie pas du service Accès +.

## Schéma d'accès à la gare



Le franchissement des voies se fait par deux traversées de voies piétonnes à niveau (TVP) de type « pédistrail » situées aux extrémités des deux quais. Une rampe d'accès accessible aux PMR, permet d'accéder au quai à partir du parking de stationnement des véhicules.

## Etat des lieux de l'accessibilité au 1<sup>er</sup> semestre 2015

- **sur le périmètre SNCF Réseau** : les travaux sont achevés conformément à la STI PMR 2008, des petites adaptations sont à prévoir afin d'être conforme à la STI PMR 2015
- **Sur le périmètre SNCF Mobilité** : les travaux sont achevés
- **Sur le périmètre de la collectivité** : les travaux sont achevés, cependant des petites adaptations seraient à prévoir afin d'être conformes à la STI PMR.

## Nature des travaux d'accessibilité restant à réaliser

### ➤ Périmètre SNCF Réseau

Les adaptations à prévoir pour la mise en conformité concernent la mise en place de rampes doubles lisses avec une signalétique en braille dans les escaliers et dans la rampe d'accès aux quais depuis le parking.

Un système technique (de type avertisseur sonore) est à l'étude, et doit être validé par l'EPSF pour l'accessibilité de la traversée des voies accessibles aux personnes mal voyantes.

### ➤ Périmètre G&C : les travaux sont terminés.

### ➤ Périmètre tiers

Une analyse de terrain permettra de confirmer les éventuels besoins d'adaptation suivant les normes en vigueur, concernant la mise en place de bandes d'éveil à la vigilance (BEV) depuis l'arrêt des transports urbains jusqu'aux quais de la halte ferroviaire du Tram-Train.

## Calendrier prévisionnel et programmation prévisionnelle des investissements

Périmètre de Maîtrise d'ouvrage	Année 1 2016	Année 2 2017	Année 3 2018	Période 2 (2019-2021)	Période 3 (2022-2024)	Montant toutes périodes (€ courants)
SNCF Réseau					<i>Adaptations à prévoir</i> 40.000 €	40.000 €
SNCF Mobilité						0 €
Tiers					<i>Adaptations à prévoir</i> 5.000 €	5.000 €
<b>TOTAL</b>					45.000 €	<b>45.000 €</b>

## Concours financiers prévisionnel des partenaires, état des concertations

Périmètre de Maîtrise d'ouvrage	Financeurs	Principes	Participation
<b>SNCF Réseau</b> 40.000€	Région	50 %	20.000 €
	Etat	25 % maximum (plafonné à 2millions d'euros)	10.000 €
	SNCF Réseau	25 %	10.000 €
	SNCF Mobilité	0 %	0 €
	<b>Autres financeurs</b>	Restant à financer	0 €
<b>SNCF Mobilité</b> 0 €	Région	30 %	0 €
	Etat	0 %	
	SNCF Réseau	0 %	
	SNCF Mobilité	25 %	0 €
	<b>Autres financeurs</b>	Restant à financer	0 €
<b>Tiers</b> 5.000€	Région	30 %	1.500 €
	Autres financeurs	restant à financer	3.500 €

## Savenay



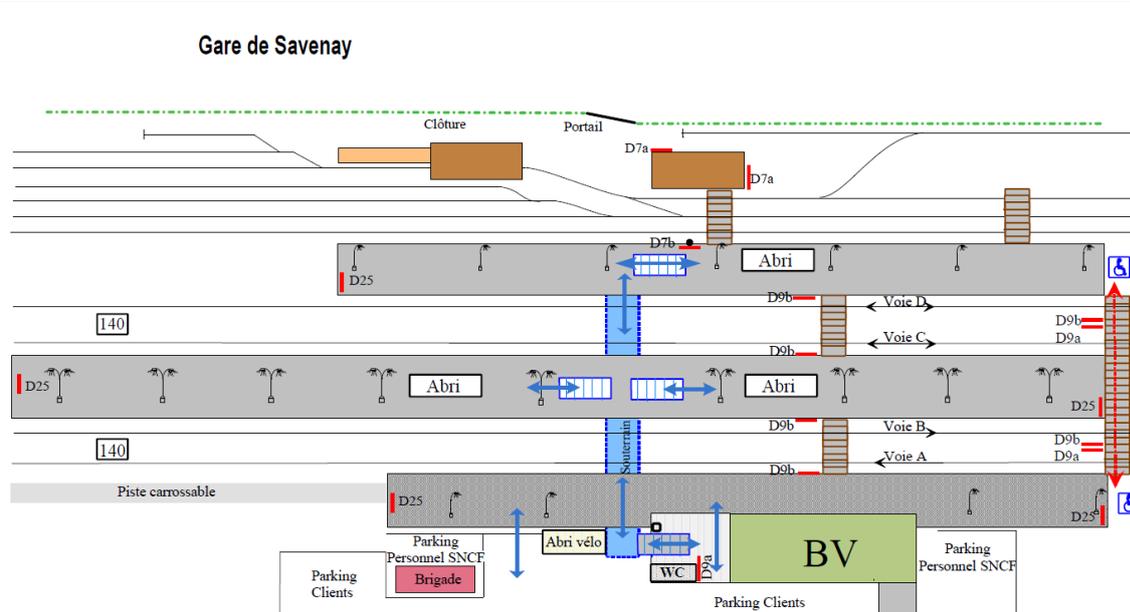
Cette gare est située sur les lignes Nantes-Redon et Nantes-Saint-Nazaire-Le Croisic. Elle comprend un bâtiment voyageurs avec personnel. Cet établissement recevant du public est classé en 5ème catégorie<sup>6</sup>.

En 2012-2013, la gare a accueilli quotidiennement 1092 voyageurs. Le critère de fréquentation rend sa mise en accessibilité prioritaire.

Elle est desservie par le TGV et le TER. La gare est également desservie par les cars départementaux.

Elle dispose de la prestation de base et bénéficie du service Accès+ (cf. détail de ces services dans la partie A du Sd'AP régional).

### Schéma d'accès à la gare



Le franchissement des voies se fait actuellement par un passage souterrain et des trémies d'escaliers pour accéder aux trois quais.

<sup>6</sup> Cf. Code de la construction et de l'habitation.

## Etat des lieux de l'accessibilité au 1<sup>er</sup> semestre 2015

---

- **Sur le périmètre SNCF Réseau** : les études sont achevées, les travaux sont prévus en 2017-2018
- **Sur le périmètre SNCF Mobilité** : les études sont achevées, les travaux sur le bâtiment voyageurs sont prévus en 2015-2016 et sur les quais en 2018
- **Sur le périmètre de la collectivité** : les travaux sont achevés, cependant des petites adaptations seraient à prévoir afin d'être conformes à la STI PMR.

## Nature des travaux d'accessibilité restant à réaliser

---

### ➤ Périmètre SNCF Réseau

Les travaux d'aménagement, prévus en 2017-2018, concernent :

- Le prolongement du passage souterrain existant au sud (accessible aux PMR) qui permettra de rendre la gare bi-face. Les travaux comprennent également un escalier et une rampe paysagère au sud.
- La mise en accessibilité des quais, comprenant : la reprise des enrobés, la pose de bandes d'éveil à la vigilance, l'éclairage, la signalétique, la pose de clôtures et de portillons de fin de quais) ; l'installation d'ascenseurs sur les quais A, B et C ; le rehaussement du quai A à 55 cm ; l'élargissement du quai B, le ripage de la voie B ; l'adaptation et/ou le ripage des trémies d'escaliers sur le quai B ; la mise aux normes de l'accessibilité du passage souterrain existant (éclairage, revêtement, rampes doubles lisses avec manchons braille de signalisation, bandes d'éveil à la vigilance, nez de marches...); la suppression des traversées existantes des voies pour piétons, accessibles depuis les quais ; la mise en sécurité du site par la mise en place de dispositifs de fermeture aux extrémités du passage souterrain.

### ➤ Périmètre SNCF Mobilité

Les travaux d'aménagement pour la mise en accessibilité prévus en 2018 concernent :

- La réalisation des travaux de mise en conformité du bâtiment voyageur par le remplacement des guichets, la mise en place d'une boucle à induction magnétique (BIM) et interphonie, la pose d'un marquage double hauteur sur portes automatiques, de bande de guidage, de l'information Voyageurs et de la mise à niveau du mobilier.
- La réalisation des travaux de mise à niveau de la signalétique et des abris voyageurs sur les quais.

➤ **Périmètre tiers**

Une analyse de terrain permettra de confirmer les éventuels besoins d'adaptation suivant les normes en vigueur, concernant la pose de bandes d'éveil à la vigilance sur le parvis jusqu'au bâtiment voyageurs. Des travaux complémentaires pour rendre accessible l'accès sud, au droit du souterrain, seront réalisés en 2018 sous maîtrise d'ouvrage de la communauté de communes Loire et Sillon.

**Calendrier prévisionnel et programmation prévisionnelle des investissements**

MOA	Année 1 2016	Année 2 2017	Année 3 2018	Période 2 (2019-2021)	Période 3 (2022-2024)	Montant toutes périodes (€ courants)
SNCF Réseau	<i>Convention de financement de réalisation des travaux</i>	<i>Début des travaux</i>	<i>Fin des travaux</i>			5.200.000 €
		2.600.000 €	2.600.000 €			
SNCF Mobilité	<i>Travaux</i>		<i>Travaux</i>			280.000 €
	200.000 €		80.000 €			
Tiers					<i>Travaux</i>	5.000 €
					5.000 €	
<b>TOTAL</b>	200.000 €	2.600.000 €	2.680.000 €		5.000 €	<b>5.485.000 €</b>

## Concours financiers prévisionnel des partenaires, état des concertations

MOA	Financiers	Principes	Participation
<b>SNCF Réseau</b> 5.200.000€	Région	50 %	2.600.000 €
	Etat	25 % maximum (plafonné à 2 millions d'euros)*	0 €
	SNCF Réseau	25 %	1.300.000 €
	SNCF Mobilité	0 %	0 €
	Autres financeurs	Reste à financer	1.300.000 €
<b>SNCF Mobilité</b> 280.000 €	Région	30 %	84.000 €
	Etat	0 %	
	SNCF Réseau	0 %	
	SNCF Mobilité	25 %	70.000 €
	Autres financeurs	Reste à financer	126.000 €
<b>Tiers</b> 5.000€	Région	30 %	1.500 €
	Autres financeurs	Reste à financer	3.500 €

\* Montant et participation à confirmer dans le cadre des études à venir.

## 2. Les points d'arrêt ferroviaires non-prioritaires, avec personnel

Au-delà des points d'arrêt ferroviaires prioritaires à rendre accessibles, la Région doit offrir, a minima, un service de substitution dans les points d'arrêt ferroviaires avec personnel, non prioritaires qui ne seront pas accessibles en toute autonomie avant la fin du Sd'AP, soit dans les 9 ans qui suivent l'approbation du Sd'AP par le préfet.

### Etat des lieux de l'accessibilité

---

**En Loire-Atlantique, 16 Gares avec personnel sont non-prioritaires.**

**A la fin de l'année 2015, 5 gares seront accessibles :**

- Nort-sur-Erdre ;
- Saint-Etienne-de-Montluc ;
- Pornichet ;
- Le Pouliguen ;
- Le Croisic ;

**11 gares avec personnel, classées « non-prioritaires » ne sont pas entièrement accessibles en toute-autonomie, elles devraient donc faire l'objet d'un service de substitution :**

- Bouaye ;
- Chantenay ;
- Couëron ;
- La Basse-Indre - Saint-Herblain ;
- Le Pallet ;
- Machecoul ;
- Pontchâteau ;
- Pornic ;
- Rezé Pont Rousseau ;
- Sainte-Pazanne ;
- Vertou.

Dans le cas d'une mobilisation de la part des collectivités parties prenantes, ces 11 gares non -prioritaires avec personnel pourraient faire l'objet de travaux d'accessibilité d'ici la fin du Sd'AP. Les estimations financières du coût de ces éventuels travaux, indiquées ci-dessous, le sont à titre informatif et nécessiteront un approfondissement.

La mise en accessibilité de ces gares non-prioritaires ne pourra être opérationnelle que si les collectivités locales communales ou intercommunales concernées souhaitent s'engager financièrement pour des travaux d'accessibilité de la gare.

- **BOUAYE**

Les travaux d'accessibilité sur le périmètre SNCF Réseau ont été réalisés.

Le coût des travaux d'accessibilité sur le périmètre SNCF G&C /TER, restant à valider, a été estimé à environ **485.000 €**.

Le financement de la mise en accessibilité de la gare pourrait se baser sur une participation régionale de *30 % du coût des travaux d'accessibilité*, soit une participation régionale d'environ **145.500 €**.

- **CHANTENAY**

Aucun plan de financement des travaux d'accessibilité n'est validé ce jour.

Les coûts des travaux d'accessibilité ont été estimés, comme suivants :

- Sur le périmètre SNCF Réseau : 3.453.000 €
- Sur le périmètre G&C / TER : 445.000 €
- soit un montant total estimé à : **3.898.000 €**

Le financement de la mise en accessibilité de la gare pourrait se baser sur une participation régionale de 50 % du coût sur le périmètre SNCF Réseau et 30 % du coût sur le périmètre G&C/TER, soit une participation régionale d'environ **1.860.000 €**.

- **COUËRON**

Aucun plan de financement des travaux d'accessibilité n'est validé ce jour.

Les coûts des travaux d'accessibilité ont été estimés, comme suivants :

- **sur le périmètre SNCF Réseau** : 3.743.000 €
- **sur le périmètre G&C / TER** : 506.000 €
- Soit un montant total estimé à : **4.249.000 €**

Le financement de la mise en accessibilité de la gare pourrait se baser sur une participation régionale de 50 % du coût sur le périmètre SNCF Réseau et 30 % du coût sur le périmètre G&C/TER, soit une participation régionale d'environ **2.023.300 €**.

- **LA BASSE-INDRE-SAINT-HERBLAIN**

Aucun plan de financement des travaux d'accessibilité n'est validé ce jour.

Les coûts des travaux d'accessibilité ont été estimés, comme suivants :

- **sur le périmètre SNCF Réseau** : 3.803.000 €
- **sur le périmètre G&C / TER** : 473.000 €
- Soit un montant total estimé à : **4.276.000 €**

Le financement de la mise en accessibilité de la gare pourrait se baser sur une participation régionale de 50 % du coût sur le périmètre SNCF Réseau et 30 % du coût sur le périmètre G&C/TER, soit une participation régionale d'environ **2.043.400 €**.

- **LE PALLET**

Les travaux d'accessibilité sur le périmètre SNCF Réseau ont été réalisés.

Le coût des travaux d'accessibilité sur le périmètre SNCF G&C/TER a été estimé à **175.500 €**.

Le financement de la mise en accessibilité de la gare pourrait se baser sur une participation régionale de 30 % du coût sur le périmètre G&C/TER, soit une participation régionale d'environ **52.650 €**.

- **MACHECOUL**

Les travaux d'accessibilité sur le périmètre SNCF Réseau ont été réalisés.

Le coût des travaux d'accessibilité sur le périmètre SNCF G&C/TER a été estimé à **260.000 €**

Le financement de la mise en accessibilité de la gare pourrait se baser sur une participation régionale de 30 % du coût sur le périmètre G&C/TER, soit une participation régionale d'environ **78.000 €**.

- **PONTCHATEAU**

Aucun plan de financement des travaux d'accessibilité n'est validé ce jour.

Les coûts des travaux d'accessibilité ont été estimés, comme suivants :

- **sur le périmètre SNCF Réseau** : 3.710.000 €
- **sur le périmètre G&C / TER** : 404.000 €

→ Soit un montant total estimé à : **4.114.000 €**

Le financement de la mise en accessibilité de la gare pourrait se baser sur une participation régionale de 50 % du coût sur le périmètre SNCF Réseau et 30% du coût sur le périmètre G&C/TER, soit une participation régionale d'environ **1.976.200 €**.

- **PORNIC**

Les travaux d'accessibilité sur le périmètre SNCF Réseau ont été réalisés.

Le coût des travaux d'accessibilité sur le périmètre SNCF G&C /TER a été estimé à **363.000 €**.

Le financement de la mise en accessibilité de la gare pourrait se baser sur une participation régionale de 50 % du coût sur le périmètre SNCF Réseau et 30 % du coût sur le périmètre G&C/TER, soit une participation régionale d'environ **108.900 €**.

- **REZE - PONT ROUSSEAU**

Les travaux d'accessibilité sur le périmètre SNCF Réseau ont été réalisés.

Le coût des travaux d'accessibilité sur le périmètre SNCF G&C/TER a été estimé à **530.000 €**

Le financement de la mise en accessibilité de la gare pourrait se baser sur une participation régionale de 30 % du coût sur le périmètre G&C/TER, soit une participation régionale d'environ **159.000 €**.

- **SAINTE-PAZANNE**

Les travaux d'accessibilité sur le périmètre SNCF Réseau ont été réalisés.

Le coût des travaux d'accessibilité sur le périmètre SNCF G&C/TER a été estimé à **478.000 €**

Le financement de la mise en accessibilité de la gare pourrait se baser sur une participation régionale de 30 % du coût sur le périmètre G&C/TER, soit une participation régionale d'environ **143.400 €**.

- **VERTOU**

Les travaux d'accessibilité sur le périmètre SNCF Réseau ont été réalisés.

Le coût des travaux d'accessibilité sur le périmètre SNCF G&C/TER a été estimé à **225.400 €**

Le financement de la mise en accessibilité de la gare pourrait se baser sur une participation régionale de 30 % du coût sur le périmètre G&C/TER, soit une participation régionale d'environ **67.620 €**.

Dans le cas où ces gares non-prioritaires ne permettent pas un accès au service de transport ferroviaire régional en toute autonomie pour les personnes à mobilité réduite, d'ici l'échéance de la réalisation du Sd'AP, elles devront alors offrir un service de substitution.

Ce service de substitution pourrait se traduire soit :

- **par la mise en place d'une aide humaine en gare, dès lors que les aménagements de la gare le permettent.**

Il s'agit de moyens humains ou de dispositifs techniques destinés à pallier la mise en accessibilité imparfaite d'une gare, en aidant le voyageur à embarquer/débarquer (y compris avec manutention d'une plateforme ou d'une rampe mobile) et à accéder à l'intermodalité.

- **par un service de transport de substitution.**

Ce service de transport doit permettre au voyageur de rejoindre une gare accessible proche qui lui permettra d'effectuer la suite de son trajet ou d'accéder à sa gare de destination.

### **Calendrier indicatif**

---

Des études doivent être engagées en 2<sup>ème</sup> période du Sd'AP afin de préciser les coûts et les solutions les plus adaptées.

### 3. Les points d'arrêt routiers régionaux prioritaires de Loire-Atlantique

En application des critères fixés par la loi, la Région doit élaborer une liste des points d'arrêt routiers prioritaires de son réseau. Seuls ces points d'arrêt ont l'obligation d'être mis en accessibilité pour les personnes à mobilité réduite, dans les 6 ans après l'approbation du Sd'AP par le préfet.

#### Liste des points d'arrêt routiers régionaux à rendre accessibles de façon prioritaire

Sur le Département de la Loire-Atlantique, (sur 35 points d'arrêt routiers régionaux comptabilisés en Loire-Atlantique) **12 points d'arrêt routiers régionaux prioritaires** ont été répertoriés comme ne répondant pas aux critères minimaux de largeur de trottoir ou de quai (3 m), pour les personnes qui se déplacent en fauteuil roulant.

Commune	Nom du point d'arrêt routier	Aménagement possible sur place	Déplacement possible	AOT effectuant la desserte
Clisson	Clisson - Gare SNCF (2 directions)	oui	/	Région Département
Sainte-Pazanne	Sainte-Pazanne – Mairie (direction Nantes)	non	oui, en amont	Région
Saint-Hilaire-de-Chaléons	St-Hilaire-de-Chaléons - Gare SNCF (2 directions)	non	oui, en amont	Région
Bourgneuf-en-Retz	Bourgneuf-en-Retz - Stade - Ecoles (direction Noirmoutier)	oui	/	Région Département
	Bourgneuf-en-Retz - Gare SNCF (direction Pornic)	oui	/	
Les Moutiers-en-Retz	Les Moutiers-en-Retz - Centre (direction Pornic)	non	oui, en aval	Région Département
Besné	Besné - Centre (direction Redon)	oui	/	Région Département
	Besné - Centre (direction Saint-Nazaire)	oui	/	
	Besné - Gare SNCF (direction Redon)	oui	/	
Saint-Gildas-des-Bois	St Gildas des bois - Gare SNCF (direction Saint-Nazaire)	oui	/	Région
	St Gildas des bois - Gare SNCF (direction Redon)	non	non	
Sévérac	Sévérac - Gare SNCF (direction Redon)	non	Oui, en aval	Région Département

 Point d'arrêt routier régional déterminé comme étant prioritaire par le critère de desserte par au moins 2 lignes de transport collectif

 Point d'arrêt routier régional déterminé comme étant prioritaire par le critère démographique : population communale de + de 1 000 habitants

### **Travaux à mener afin d'assurer l'accessibilité de ces arrêts**

---

Le gestionnaire de voirie est en charge de la mise en accessibilité du cheminement et des abords du point d'arrêt.

Les maîtres d'ouvrage doivent réaliser les aménagements nécessaires à la mise en accessibilité qui leur incombent et les financements correspondants.

Les aménagements et équipements devront respecter la réglementation en vigueur et devront être adaptés à la configuration de l'environnement.

### **Financement prévisionnel de la mise en accessibilité des points d'arrêt routiers régionaux**

---

Le coût moyen d'un aménagement rendant un point d'arrêt routier accessible est estimé à 15.000 €. Ce montant comprend principalement les travaux de génie civil incluant la reprise des sols et bordure de l'arrêt autocar et la pose bande podotactile, mais ne comprend pas le mobilier, ni le cheminement jusqu'au point d'arrêt.

Aussi, sur le territoire de Loire-Atlantique, on peut estimer le coût des travaux d'accessibilité des 12 points d'arrêt routier régionaux prioritaires à environ : 180.000 euros.

***L'actuel règlement d'intervention de la Région est maintenu pour la mise en accessibilité des points d'arrêt routiers régionaux.***

La participation financière régionale pourrait donc s'établir ainsi :

- ***4 points d'arrêt desservis par le seul réseau régional : 30.000 € de subvention régionale correspondant à 50 % de financement sur un investissement de 60.000 €***
- ***8 points d'arrêt mutualisés avec le Département : 60.000 € de subvention régionale correspondant à un financement à parité, sur un investissement de 120.000 € à contractualiser avec les AOT tiers***

## **Calendrier indicatif de la mise en accessibilité des points d'arrêt routiers régionaux**

---

La Région a engagé la concertation avec des maîtres d'ouvrages et Autorités Organisatrices de Transports (AOT) sur les points d'arrêt routier régionaux prioritaires, dès lors qu'ils sont mutualisés avec un autre réseau de transport, devant faire l'objet d'accessibilité.

Une programmation est proposée sur 2 périodes triennales (soit une mise en œuvre d'une moyenne de 2 arrêts par an). La concertation avec les AOT dont le réseau de transport routier dessert les points d'arrêt routiers régionaux prioritaires se poursuit afin de définir les modalités détaillées de mise en œuvre.

Ce travail devra permettre d'identifier le chef de file sur la mise en accessibilité des points d'arrêt routiers régionaux mutualisés avec un autre réseau de transport public.

Un travail comprend également les modalités concrètes de réalisation avec les gestionnaires de voirie sur la mise en conformité réglementaire des points d'arrêt routiers régionaux prioritaires.

En effet, une coordination sera nécessaire entre les différentes opérations d'aménagement, tenant compte des cheminements, et les plans de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics (PAVE) des collectivités locales concernées. Les travaux devront être entrepris par les gestionnaires de voirie avant 2020.

Les réseaux de lignes routières régionales sont susceptibles d'évoluer après la mise en place du cadencement des lignes ferroviaires régionales en juillet 2017, ainsi qu'avec la mise en œuvre du transfert de compétences confiant à la Région la gestion des lignes d'autocars interurbaines au 1<sup>er</sup> janvier 2017.

Aussi, une réactualisation du volet routier du Sd'AP sera assurée à la suite de ce transfert de compétences (Loi NOTRE), afin d'ajuster les éventuelles reconfigurations des réseaux de lignes routières régionales.