

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

Maine-et-Loire

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



Préambule	3
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 de l'offre d'un service de substitution ou d'une mise en accessibilité 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
Programmation du Sd'AP Régional sur le territoire du Maine-et-Loire	9
1. Les points d'arrêt ferroviaires prioritaires dans le Maine-et-Loire.....	9
Cholet	9
Saumur	13
2. Les points d'arrêt ferroviaires non-prioritaires, avec personnel	16
3. Les points d'arrêt routiers régionaux prioritaires de Maine-et-Loire	18

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 transport 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 amont, 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 substitution, 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 > 3 m**

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'échanges¹
- Il est situé dans un rayon de 200 mètres au tour d'un pôle générateur de déplacement ²

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.

¹ 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, aménagé pour faciliter les déplacements des voyageurs entre ces deux points ».

² 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 de l'offre d'un service de substitution ou d'une mise en accessibilité 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 les 22 points d'arrêt ferroviaires non-prioritaire, avec personnel concernés.

Une estimation financière évaluée à plus de 600.000 euros par an, la mise en place d'un service de substitution sur 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 du Maine-et-Loire

Le Maine-et-Loire est desservi par 20 points d'arrêt ferroviaires et 17 points d'arrêt routiers régionaux.

1. Les points d'arrêt ferroviaires prioritaires dans le Maine-et-Loire

2 Gares avec personnel répondent à au moins un des critères et sont donc prioritaires :

- **Cholet** : gare prioritaire par le critère de fréquentation
- **Saumur** : gare prioritaire par le critère de fréquentation

Cholet



Cette gare est située sur la ligne Angers-Cholet et Nantes-Cholet. Elle comprend un bâtiment voyageurs avec personnel. Cet établissement recevant du public est classé en 5ème catégorie³

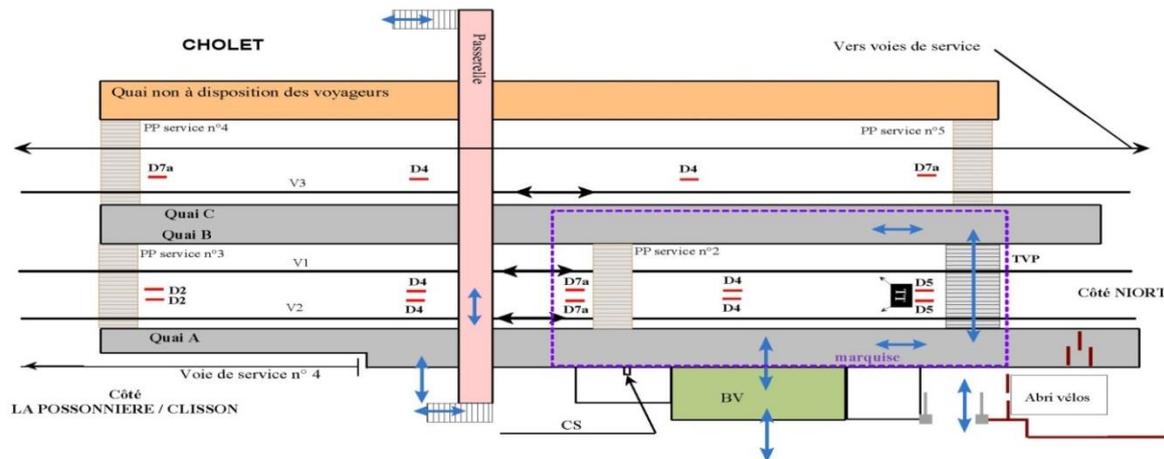
En 2012-2013, la gare accueille quotidiennement 1602 voyageurs. Cette fréquentation importante rend prioritaire sa mise en accessibilité.

Elle est desservie par le TER, les cars Inter-régionaux Nantes-Poitiers, les cars départementaux et les bus urbains.

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

³ Cf. Code de la construction et de l'habitation.

Schéma d'accès à la gare



Etat des lieux de l'accessibilité de la gare régionale

Le franchissement des voies se fait par un passage piéton à niveau pour accéder aux deux quais voyageurs.

Au 1^{er} semestre 2015,

- Sur le périmètre SNCF Réseau : une étude préliminaire a été réalisée.
- Sur le périmètre SNCF Mobilité : une étude préliminaire a été réalisée
- Sur le périmètre de la collectivité : une étude préliminaire a été réalisée.

Nature des travaux d'accessibilité restant à réaliser

➤ Sur le périmètre SNCF Réseau :

Les travaux d'accessibilité concernent :

- La mise en accessibilité des quais A et B (rehaussement et rallongement)
- La mise en sécurité du cheminement des personnes à mobilité réduite
- La reprise de la traversée piétonne à niveau des voies
- La mise aux normes de l'éclairage
- L'interface entre le quai et le bâtiment voyageurs par une cour anglaise⁴ (ou par rehaussement du seuil du bâtiment voyageurs)
- La pose de clôtures le long de la voie 4

➤ Sur le périmètre SNCF Mobilité :

La mise en conformité PMR concerne la mise à niveau des guichets (TER), la mise en qualité de la signalétique, de l'éclairage, la pose de bandes de guidage, de vitrophanie, la création d'une rampe d'accès aux toilettes, la mise en place d'une balise sonore.

➤ Sur le périmètre tiers

Une analyse de terrain permettra de confirmer les éventuels besoins d'adaptation suivant les normes en vigueur. A ce jour, a été relevé le besoin d'une pose de bandes d'éveil à la vigilance.

⁴ Il s'agit d'un aménagement (type rampe) permettant de relier le bâtiment voyageurs au quai lorsque le niveau de leur sol est différent.

Calendrier prévisionnel et programmation prévisionnelle des investissements

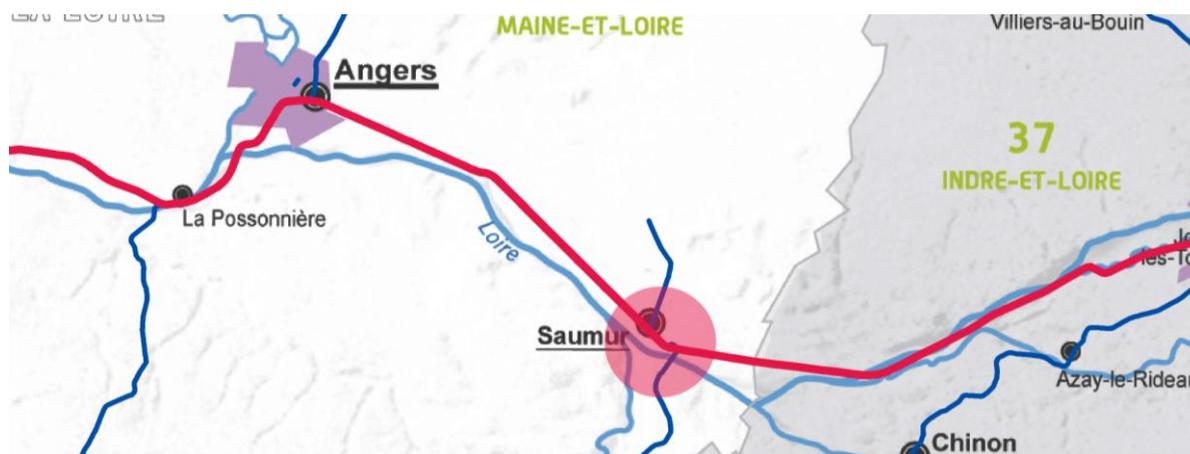
Périmètre de Maîtrise d'ouvrage	Année 1 2016	Année 2 2017	Année 3 2018	Période 2 (2019-2021)	Période 3 (2022-2024)	Montant toutes périodes (€ courants)
SNCF Réseau	<i>Etudes APO</i>		<i>REA</i>			1.550.000 €
	300.000 €		1.250.000 €			
SNCF Mobilité				Etudes + REA		157.000 €
				157.000 €		
Tiers				<i>Etudes + REA</i>		110.000 €
				110.000 €		
TOTAL		300.000 €	1.250.000 €	267.000 €		1.817.000 €

Concours financiers prévisionnel des partenaires, état des concertations

Périmètre de Maîtrise d'ouvrage	Financeurs	Principes	Participation
SNCF Réseau 1.550.000 €	Région	50 %	775.000 €
	Etat	25 % maximum (plafonné à 2millions d'euros)	387.500 €
	SNCF Réseau	25 %	387.500 €
	SNCF Mobilité	0 %	0 €
	Autres financeurs	reste à financer*	0 €*
SNCF Mobilité 157.000 €	Région	30 %	47.100 €
	Etat	0 %	0 €
	SNCF Réseau	0 %	0 €
	SNCF Mobilité	25 %	39.250 €
	Autres financeurs	reste à financer*	70.650 €*
Tiers 110.000 €	Région	30 %	33.000 €
	Autres financeurs	reste à financer	77.000 €

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

Saumur



Cette gare est située sur la ligne Nantes-Saumur. Elle comprend un bâtiment voyageurs avec du personnel. Cet établissement recevant du public est classé en 5ème catégorie⁵

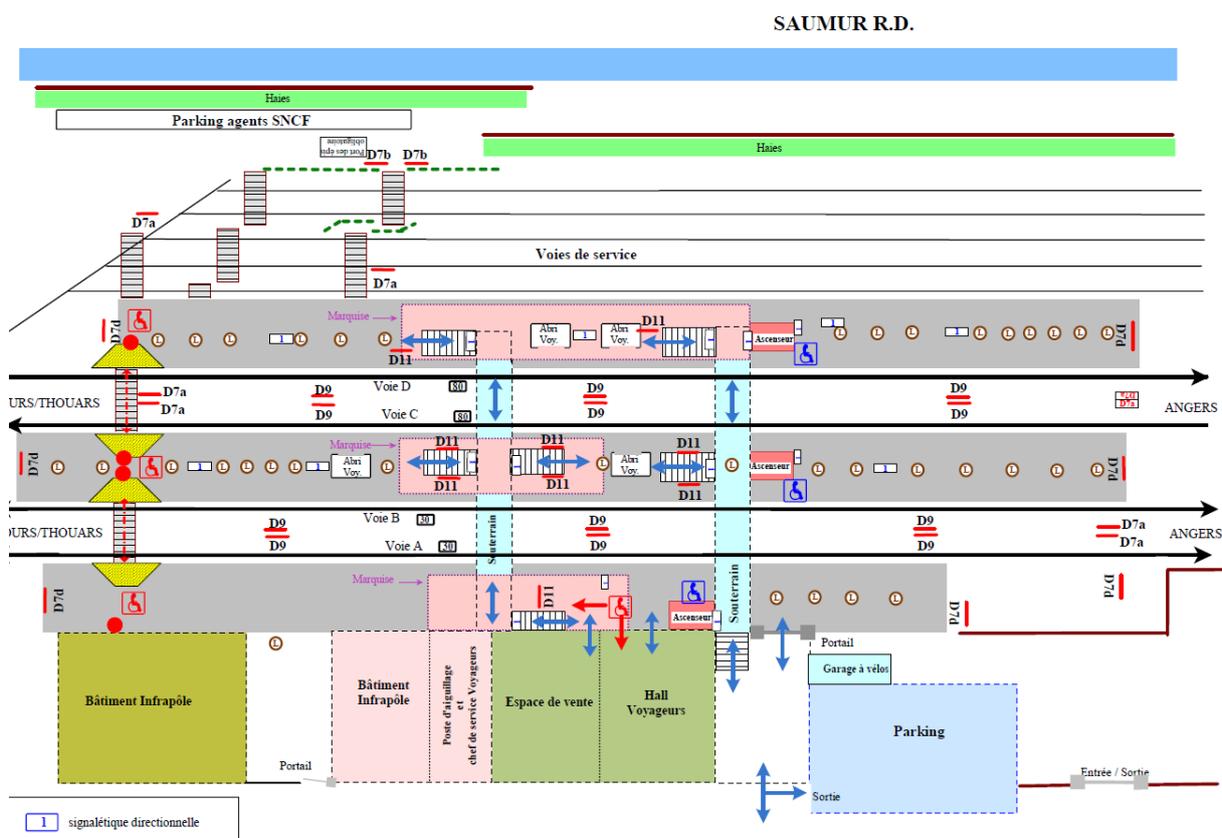
En 2012-2013, la gare accueille quotidiennement 1882 voyageurs. Ce critère de fréquentation rend prioritaire sa mise en accessibilité.

Elle est desservie par le TGV, le TER, le train Intercité. La gare est également desservie par les cars régionaux, les cars départementaux et les bus urbains.

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

⁵ Cf. Code de la construction et de l'habitation.

Schéma d'accès à la gare



Le franchissement des voies se fait par un passage souterrain équipé d'ascenseurs et de trémies pour accéder aux 3 quais.

Etat des lieux de l'accessibilité au 1^{er} semestre 2015

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

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 l'information en braille sur les rampes lisses doubles des escaliers donnant accès aux quais ; la pose de clôture et portillons en fin de quais et la pose de zébras sur les quais pour matérialiser la zone dangereuse le long des trémies d'escaliers, des abris et des ascenseurs.

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					REA des adaptations	80.000 €
					80.000 €	
SNCF Mobilité	Travaux terminés					
Tiers	Travaux terminés					
TOTAL					80.000 €	80.000 €

Concours financiers prévisionnel des partenaires, état des concertations

Périmètre de Maîtrise d'ouvrage	Financeurs	Principes	Participation
SNCF Réseau 80.000 €	Région	50 %	40.000 €
	Etat	25 % maximum (plafonné à 2millions d'euros)	20.000 €
	SNCF Réseau	25 %	20.000 €
	SNCF Mobilité	0 %	0 €
	Autres financeurs	Reste à financer	0 €

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

Dans le Maine-et-Loire, 2 gares avec personnel ne sont pas accessibles et ne répondent pas aux critères de priorité, elles sont donc classées « non-prioritaires » :

- Chalonnes
- Chemillé

Dans le cas d'une mobilisation de la part des collectivités parties prenantes, ces points d'arrêt ferroviaires non-prioritaire, avec personnel pourraient faire l'objet de travaux d'accessibilité d'ici la fin du Sd'AP. Des estimations financières du coût de ces éventuels travaux ont été réalisées. Elles sont indiquées ci-dessous à titre informatif et nécessiteront un approfondissement.

L'accessibilité de ces gares en toute autonomie pour les PMR ne pourra être opérationnelle que si la collectivité locale communale ou intercommunale concernée souhaite s'engager financièrement pour les travaux d'accessibilité de la gare.

• CHALONNES

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 : 570.000 €
- Sur le périmètre G&C / TER : 436.000 €
- ➔ Soit un montant total estimé à environ : **1.006.000 €**

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 **415.800 €**.

• CHEMILLE

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 : 948.000 €
- Sur le périmètre G&C / TER : 555.000 €
- ➔ Soit un montant total estimé à environ : **1.503.000 €**

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 **640.500 €**.

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^{ème} période du Sd'Ap afin de préciser les coûts et les solutions les plus adaptées.

3. Les points d'arrêt routiers régionaux prioritaires de Maine-et-Loire

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'adoption du Sd'AP par le préfet.

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

Dans le Département du Maine-et-Loire, à la date de la rédaction du Sd'AP, (sur 17 points d'arrêt routiers régionaux desservis dans ce Département), **3 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
Candé	Candé (direction Nantes)	non	oui, en aval	Région
Cholet	Cholet – Les Halles (direction Nantes)	oui	/	Région
Torfou	Torfou – Gare SNCF (2 sens)	non	oui, en aval	Région

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 Maine-et-Loire, on peut estimer le coût des travaux d'accessibilité des 3 points d'arrêt routier régionaux prioritaires à environ : **45.000 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 :

- **3 points d'arrêt desservis par le seul réseau régional : 22.500 € de subvention régionale correspondant à 50 % de financement sur un investissement de 45.000 €.**

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 transport (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 1 arrêt tous les 2 ans). 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^{er} 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.