



**Délibération**  
**n°2021-128 du 2 novembre 2021**

**OBJET – MOBILITE : Cadre d'intervention  
relatif aux points d'arrêts**

*Rapporteur : Pierre LEROY*

*Annexes : Cadre d'intervention relatif au point d'arrêt du réseau de transport.*

Le 02 novembre 2021 à 18 heures, le Conseil Communautaire s'est réuni en séance ordinaire, suite à la convocation du 27 octobre 2021 en la salle du Conseil, Les Cordeliers, sous la présidence de Monsieur le Président, M. Arnaud MURGIA.

Nombre de conseillers en exercice : 37

Présents : 28

Nombre de pouvoirs : 5

Mme Marine MICHEL est nommée secrétaire de séance.

**Sont présents :** M. Arnaud MURGIA, Mme Catherine VALDENAIRE, M. Éric PEYTHIEU, Mme Claire BARNÉOUD, M. Richard NUSSBAUM, Mme Émilie DESMOULINS, M. Christian JULLIEN, Mme Annie ASTIER CONVERSE, M. Jean-Marc CHIAPPONI, Mme Élisabeth FAURE, M. André MARTIN, Mme Michèle SKRIPNIKOFF, M. Patrick MICHEL, M. Jean-Franck VIOUJAS, M. Jean-Pierre PIC, M. Jean-Marie REY, M. Pierre LEROY, M. Vincent FAUBERT, Mme Corinne CHANFRAY, Mme Catherine BLANCHARD, Mme Marine MICHEL, M. Emeric SALLE, M. Gilles PERLI, M. Thierry AIMARD, M. Olivier FONS, M. Sébastien FINE, M. Jean-Pierre MASSON, Mme Patricia ARNAUD.

**Ont donné pouvoir :** M. Elie HAMDANI à M. Vincent FAUBERT,  
Mme Maryse XAUSA FRANÇOIS à M. Jean-Marc CHIAPPONI,  
M. Thomas SCHWARZ à M. Sébastien FINE,  
M. Guy HERMITTE à M. Arnaud MURGIA,  
Mme Claudine CHRÉTIEN à M. Thierry AIMARD.

**Monsieur le Conseiller délégué ayant exposé les motifs conduisant à l'examen de la présente,**

**Vu le Code des transports**, et notamment son article L1211-4 relatif à l'organisation du transport public par l'AOM et son article L1112-2 relatif au rôle de chef de file pour la mise en accessibilité des transports ;

**Vu le Code de la voirie routière**, et notamment ses articles L111-1 et L141-1 définissant le domaine public routier communal, et ses articles L115-1 et L131-7 relatifs à la coordination des travaux exécutés sur les voies publiques ;

**Vu le Code Général des Collectivités Territoriales**, et notamment son article L2213-1 relatif au pouvoir de police de circulation et de stationnement ;

**Vu la délibération n°2020-4 en date du 16 février 2021 de la CCB** relative à la prise de compétence mobilité et à la modification de ses statuts ;

**Vu l'arrêté préfectoral n° 05-2021-06.25.00002 en date du 25 juin 2021** approuvant les statuts de la CCB, notamment en matière de mobilité ;

**Vu l'avis favorable du Bureau exécutif** du 21 octobre 2021 ;

**Vu l'avis favorable de la commission Attractivité et Compétitivité** du 26 octobre 2021 ;

**Considérant** que la CCB est AOM sur son ressort territorial et qu'elle est responsable à ce titre de la détermination de la localisation des points d'arrêt des véhicules de transport public et l'information des usagers sur ces points d'arrêts, hors gares routières et pôles d'échanges multimodaux ;

**Considérant** qu'un cadre d'intervention et de coopération entre les différents gestionnaires du domaine public, de la voirie et du titulaire de pouvoirs de police est à définir par l'AOM locale afin de clarifier le rôle de chaque acteur dans l'implantation et l'entretien des points d'arrêt sur le territoire de la CCB ;

**Considérant** que le cadre d'intervention relatif aux points d'arrêt de la CCB identifie l'intervention de la CCB lors des travaux d'aménagement des points d'arrêt nécessaires aux transports en commun, lors des opérations de maintenance et d'entretien ;

**Considérant** que le cadre d'intervention relatif aux points d'arrêts de la CCB encadre la participation de la CCB concernant le financement de mobiliers complémentaires aux points d'arrêt ;

**Considérant** le cadre d'intervention joint aux présentes ;

**Le Conseil Communautaire à l'unanimité :**

- **Approuve** le cadre d'intervention relatif aux points d'arrêts de la CCB ;
- **Autorise Monsieur le président** à signer toute pièce nécessaire à l'exécution de la présente délibération.

Ainsi fait et délibéré les : jour, mois et an susdits.

Pour copie conforme  
Le Président,

**Arnaud MURGIA**



Date de transmission au contrôle de légalité : **08 NOV. 2021**

Date affichage : **08 NOV. 2021**

Le délai de recours contentieux contre la présente décision peut être déféré dans un délai de 2 mois au Tribunal Administratif de Marseille à compter de sa notification ou de sa publication.



# Communauté de communes du Briançonnais

Gestion du service public de transport du Briançonnais

CADRE D'INTERVENTION RELATIF AUX POINTS D'ARRET

## SOMMAIRE

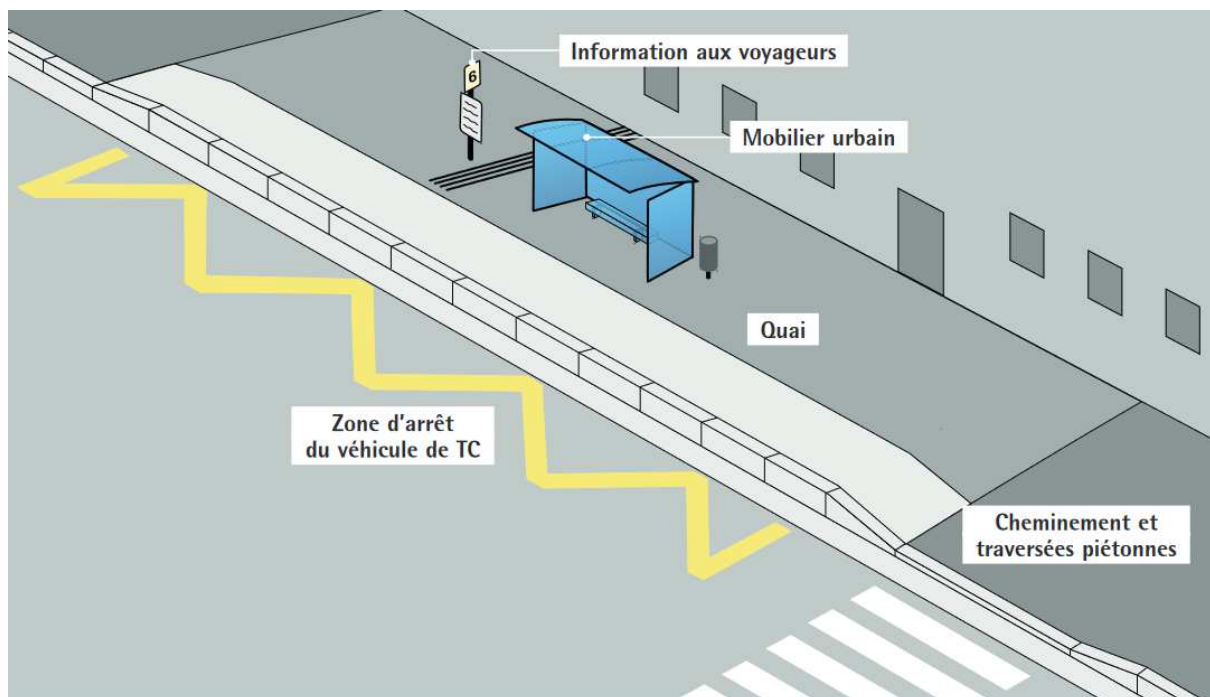
|   |                                                                                                |   |
|---|------------------------------------------------------------------------------------------------|---|
| 1 | OBJET .....                                                                                    | 3 |
| 2 | ROLE RESPECTIFS DES PARTENAIRES.....                                                           | 4 |
| 3 | DISPOSITIONS RELATIVES AUX OPERATIONS D'AMENAGEMENT ET D'EQUIPEMENT .....                      | 4 |
| 4 | DISPOSITIONS RELATIVES AU MOBILIER .....                                                       | 5 |
| 5 | DISPOSITIONS RELATIVES A LA MAINTENANCE PREVENTIVE ET CURATIVE, ET L'INFORMATION VOYAGEUR..... | 5 |

# 1 OBJET

Un point d'arrêt est susceptible d'intégrer plusieurs composantes, illustrées par le schéma ci-dessous :

- ✓ La zone d'arrêt sur la chaussée, matérialisée a minima par une signalisation horizontale.
- ✓ Le quai d'accostage en fonction des situations.
- ✓ L'aire d'attente des usagers, matérialisée a minima par un poteau d'information des voyageurs, avec parfois l'implantation d'un abri voyageurs et de mobiliers complémentaires (assise, corbeille, stationnement vélo).

Il peut être relié au réseau viaire par des cheminements piétonniers et des traversées piétonnes.



*Les composantes d'un point d'arrêt.*

Source Cerema. Points d'arrêts de bus et de cars accessibles à tous. De la norme au confort. Bron : Cerema, 2018. Collection Références. ISBN : 978-2-37180-260-5

Par nature, la mise en place et la gestion d'un point d'arrêt fait ainsi intervenir plusieurs partenaires, au titre de leurs compétences respectives.

En l'espèce, plusieurs compétences se recoupent : celles de l'autorité organisatrice de la mobilité locale (AOM-L), du gestionnaire de voirie et de l'autorité de police.

Par ailleurs, certains points d'arrêts peuvent mutualisés avec ceux mis en place par l'AOM régionale, qui dispose depuis avril 2021 d'un cadre d'intervention relatif aux points d'arrêts du réseau régional, présenté en annexe.

> Le présent document définit les modalités d'intervention de la communauté de communes du Briançonnais (CCB) relatives aux points d'arrêt relevant de l'exercice de sa compétence d'AOM-L sur son ressort territorial.

Ces dispositions sont limitées aux arrêts courants supportant les services de transport organisés par la CCB. Elles ne s'appliquent pas aux cas d'opérations d'aménagement d'ensemble ni aux pôles d'échanges, qui feront l'objet de coopérations particulières entre la CCB, les communes et leurs partenaires.

Ces dispositions visent également à mettre en cohérence le cadre d'intervention de la CCB avec celui de l'AOM régionale.

Toute entité de transport souhaitant faire un usage partagé régulier du point d'arrêt pourra informer la CCB afin de définir des modalités d'usage partagé.

## 2 ROLE RESPECTIFS DES PARTENAIRES

Le rôle de la CCB en tant qu'AOM-L consiste à définir la localisation des points d'arrêt qu'elle utilise pour desservir le territoire avec son réseau. Elle peut en outre réaliser les investissements sous couvert d'une permission de voirie délivrée par l'autorité de police spéciale de la circulation<sup>1</sup> et d'une autorisation d'occupation du domaine public du gestionnaire de voirie.

En tant qu'AOM, la CCB prend en charge les aménagements nécessaires aux transports en commun.

Le gestionnaire de voirie prend en charge les éventuelles continuités piétonnes à partir du point d'arrêt : traversées piétonnes, cheminements latéraux.

L'AOM régionale définit la localisation des points d'arrêt du réseau régional, qui peuvent être mutualisés avec ceux du réseau organisé par la CCB.

## 3 DISPOSITIONS RELATIVES AUX OPERATIONS D'AMENAGEMENT ET D'EQUIPEMENT

La CCB intervient en tant que maître d'ouvrage, grâce à l'obtention d'une permission de voirie délivrée par l'autorité compétente. Elle peut partager la participation des aménagements avec tout financeur désireux de le faire. Elle établit son projet en concertation avec le gestionnaire de voirie et le détenteur du pouvoir de police.

La CCB prend en charge les seuls aménagements nécessaires aux transports en commun : aire d'attente des usagers, quais d'accostage des véhicules, accessibilité et information des usagers sur l'offre de

---

<sup>1</sup> La police de la circulation fait partie intégrante de la police de l'ordre public, et vise à assurer la sécurité et la commodité de passage sur les voies publiques. Elle relève du code de la route et du code général des collectivités territoriales. Elle est de la compétence du maire, du conseil général ou du préfet suivant le type de voirie concernée et la localisation, en ou hors agglomération.

transport, signalisation horizontale et verticale (en accord avec le gestionnaire de voirie). La CCB prend également en charge les études techniques liées au périmètre strict du point d'arrêt.

Concernant la continuité des cheminements piétons, la CCB peut participer au financement du raccordement de ce cheminement dans la limite d'un plafond de 5.000 €HT. La décision de financement est prise par la CCB après instruction d'un dossier technique soumis par le gestionnaire de voirie, qui mentionnera :

- ✓ La nature de l'équipement, avec une vue en plan.
- ✓ Une notice explicitant l'objectif poursuivi, et les liaisons établies par cet aménagement.

Les autres aménagements périphériques au point d'arrêt (dont éclairage public, stationnement automobile...) ne sont pas pris en charge par la CCB.

Les aménagements se font sur domaine public uniquement. Dès lors qu'un aménagement nécessite une intervention sur domaine privé, le terrain sera acquis par l'institution publique compétente qui le versera au domaine public et le mettra à disposition à titre gratuit à la CCB. La CCB ne prend en charge ni ne subventionne des acquisitions foncières.

En cas d'opération de réhabilitation globale d'un secteur, la CCB pourra confier au maître d'ouvrage de l'opération globale, l'aménagement du point d'arrêt.

## 4 DISPOSITIONS RELATIVES AU MOBILIER

La CCB prend en charge les mobiliers nécessaires au point d'arrêt : poteaux d'arrêt, cadres et mobilier d'affichage à intégrer aux abris voyageurs.

En vue de favoriser l'intermodalité par l'usage du vélo, la CCB prend en charge les mobiliers nécessaires lorsque l'opportunité s'en fait ressentir et que la configuration du point d'arrêt le permet.

La CCB ne prend pas en charge les abris voyageurs. Par extension, elle ne prend pas en charge les mobiliers de confort et de propreté (assises, poubelles).

Cependant les collectivités qui le souhaitent peuvent réaliser l'implantation de mobilier non prévus après information et accord de la CCB, en respectant les prescriptions techniques et fonctionnelles définies par la CCB. Les collectivités devront les financer, en assurer la maintenance et l'entretien.

Dans ces conditions, la CCB pourra intervenir en tant que co-financeur des abris voyageurs des collectivités par voie de subvention à hauteur de 50 % dans la limite d'un plafond de 2.000 € HT, et procéder aux démarches nécessaires en matière de commande publique, en tant que coordonnateur d'un groupement de commande.

## 5 DISPOSITIONS RELATIVES A LA MAINTENANCE PREVENTIVE ET CURATIVE ET L'INFORMATION VOYAGEUR

La CCB assure la mise à jour de l'information voyageur, ainsi que la maintenance préventive et curative des mobiliers supports de l'information voyageurs.

Elle peut confier tout ou partie de cette maintenance à un partenaire disposant des moyens humains et matériels pour le faire.

Les autres interventions de maintenance sont prises en charge par les communes : abris voyageurs, nettoyage des zones d'attente et des abords, signalisation horizontale et verticale, revêtement de surface, déneigement, débroussaillage, fleurissement.



## DELIBERATION N° 21-287

23 AVRIL 2021

### TRANSPORTS

Proposition du cadre d'intervention régional relatif aux points d'arrêts du réseau ZOU!

**VU le Code général des collectivités territoriales ;**

**VU la délibération n°17-1165 du 15 décembre 2017 du Conseil régional modifiant la délégation d'attributions du Conseil régional à la Commission permanente approuvée par délibération n°16-4 du 15 janvier 2016 du Conseil régional ;**

**VU le Code des transports ;**

**VU le Code de la route ;**

**VU le Code la voirie routière ;**

**VU la loi n°2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République, dite loi NOTRe ;**

**VU la n°2019-1428 du 24 décembre 2019 de l'orientation des mobilités ;**

**VU l'avis de la commission "Transport et Ports" réunie le 20 avril 2021 ;**

**La Commission permanente du Conseil régional Provence-Alpes-Côte d'Azur réunie le 23 Avril 2021.**

**CONSIDERANT**

- que le paysage institutionnel de la compétence mobilité est en évolution avec la prise de compétence mobilité par des communautés de communes dans le cadre de la Loi d'orientation sur la mobilité ;
- que la priorité d'intervention de la Région sur l'achèvement des programmes « Agenda d'accessibilité partagée » hérités des départements arrive à son terme en fin d'année ;
- que la Région a développé progressivement ses propres marchés d'intervention en complément des dispositions conventionnelles en cours avec les départements ;
- que la Région souhaite cadrer ses dispositions d'intervention sur les points d'arrêt nécessaires à l'exploitation du réseau de transport routier ZOU !, et qu'un cadre d'intervention relatif aux modalités de financement et de suivi de l'exploitation des points d'arrêts sur le territoire régional est défini à cet égard en annexe à la présente délibération ;
- que ce cadre d'intervention s'inscrit dans une logique de clarification des rôles d'intervention avec les Autorités organisatrices de la mobilité locales (AOML), d'autonomie d'intervention de la Région pour plus de réactivité et de partenariat avec les Autorités organisatrices de la mobilité locales et les gestionnaires de voiries en tant que de besoin ;
- que ce cadre d'intervention de la Région s'applique à des points d'arrêt à usage exclusif de la Région qui peuvent se situer dans ou hors de territoires Autorités organisatrices de la mobilité locales et à des points d'arrêt à usage partagé entre la Région et des Autorités organisatrices de la mobilité locales situés dans des territoires Autorités organisatrices de la mobilité locales qui auront ou non sollicité le transfert des services exercés par la Région ;
- que sont exclus du présent dispositif les gares routières et les pôles d'échanges multimodaux qui relèvent d'autres dispositions d'intervention ;
- que ce cadre régional prévoit d'une part que la Région intervienne sur les travaux d'aménagement, les mobiliers, la maintenance et l'entretien des points d'arrêt, et d'autre part, soutienne par voie de subvention des travaux des points d'arrêt à usage partagé, des abris bus et des audits de sécurisation sur points d'arrêt à usage partagés ;

005-240500439-20211102-2021\_128-DE  
Reçu le 08/11/2021  
Publié le 08/11/2021

**DECIDE**

- d'approuver les termes du cadre d'intervention qui entrera en vigueur à compter du 1<sup>er</sup> juillet 2021, dont un exemplaire est annexé à la présente délibération.

Le Président,

Signé Renaud MUSELIER



## Cadre d'intervention relatif aux points d'arrêt

### 1 - Objet

Le présent cadre définit les modalités d'intervention de la Région relatives aux points d'arrêt (PA) relevant de l'exercice de sa compétence d'autorité organisatrice de transport routier interurbain et scolaire pour desservir le territoire régional avec son réseau ZOU.

Ces dispositions sont limitées aux arrêts de Service Régulier Ordinaire et de Service Affecté à Titre Principal aux Scolaires. Sont exclus de ces dispositions :

- Les arrêts mentionnés dans les Agendas d'Accessibilité Programmés, lesquels font l'objet de dispositions spécifiques traités dans le cadre des conventions de transferts et/ou de partenariat entre la Région et les Départements.
- Les gares routières et autres pôles d'échanges multimodaux qui font ou feront l'objet d'un conventionnement spécifique avec les autres utilisateurs de ces équipements.

### 2 - Rôle de la Région

En matière de points d'arrêt, plusieurs compétences se recoupent : celles de l'Autorité Organisatrice de transport, du gestionnaire de voirie et de l'autorité de police.

La Région, en sa qualité d'autorité organisatrice des transports routiers interurbains et scolaires, exécute des missions de service public parmi lesquelles *la réalisation et la gestion d'infrastructures et d'équipements affectés au transport et leur mise à la disposition des usagers dans des conditions normales d'entretien, de fonctionnement et de sécurité* (Article L1211-4 du Code des transports). *Elle fonde ses choix d'investissement sur leur efficacité économique et sociale, lesquels tiennent compte des besoins des usagers, des impératifs de sécurité [...], du coût financier [...]* (Article L1511-1 du Code des transports).

Le rôle de la Région consiste donc à définir la localisation des points d'arrêt qu'elle utilise pour desservir le territoire avec son réseau. Elle peut en outre réaliser les investissements sous couvert d'une permission de voirie délivrée par l'autorité de police spéciale de la circulation et d'une autorisation d'occupation du domaine public du gestionnaire de voirie.

La Région est amenée dans le cadre de la desserte du territoire régional à utiliser des points d'arrêt de manière exclusive ou partagée, situés dans des territoires où elle est Autorité Organisatrice de Mobilité (AOM) et hors AOM, la Région sera dans ce cas AOM de substitution conformément à la LOM.

### 3 - Points d'arrêt à usage exclusif de la Région

La Région utilise des points d'arrêt à usage exclusif de son réseau situé sur des :

- Territoires pour lesquels elle est Autorité Organisatrice de Mobilité locale (AOML) de substitution
- Territoires qui sont AOML n'ayant pas sollicités le transfert des services exercés par la Région tels que définis par la LOM
- Territoires qui sont AOML ayant sollicités le transfert des services exercés par la Région

Les points d'arrêts relevant uniquement de l'usage exclusif de la Région ne sont pas transférés dans le cadre de la LOM et relèvent de la gestion de la Région.

Toute entité de transport souhaitant faire un usage partagé régulier du point d'arrêt pourra informer la Région afin de définir des modalités d'usage partagé (cf. chapitre 4).

### 3.1 - Dispositions relatives aux opérations d'aménagement et d'équipement

La Région intervient en tant que maître d'ouvrage, grâce à l'obtention d'une permission de voirie délivrée par l'autorité compétente. Elle peut partager la participation des aménagements avec tout financeur désireux de le faire. Elle établit son projet en concertation avec le gestionnaire de voirie et le détenteur du pouvoir de police.

En tant qu'Autorité Organisatrice des Transports, la Région prend en charge les seuls aménagements nécessaires aux transports en commun : aire d'attente des usagers, quais d'accostage des véhicules, accessibilité et information des usagers sur l'offre de transport, signalisation horizontale et verticale (en accord avec le gestionnaire de voirie).

Concernant la continuité des cheminements piétons, la Région peut participer au financement du raccordement de ce cheminement dans la limite d'un plafond de 5.000 €HT.

Le stationnement des véhicules légers, de personnes handicapées ou non, n'est pas pris en charge par la Région, tout comme l'éclairage public de l'arrêt.

La Région prend en charge les études des arrêts à usage exclusif pour lesquels elle est maître d'ouvrage, c'est-à-dire quand elle est AOML de substitution ou si elle est utilisatrice exclusive d'un point d'arrêt dans le périmètre d'une AOML tiers.

### 3.2 - Dispositions relatives au mobilier

La Région prend en charge les mobiliers nécessaires au point d'arrêt (poteaux d'arrêt, cadres d'affichage à intégrer aux abris voyageur, mobilier permettant de transmettre l'information sur son plan de transport, potelet, barrière...).

En vue de favoriser l'intermodalité par l'usage du vélo, la Région prend en charge les mobiliers nécessaires lorsque l'opportunité s'en fait ressentir et que la configuration du point d'arrêt le permet.

La Région ne prend pas en charge les abris voyageurs sauf maintien ou redéploiement d'abris existants. Par extension, elle ne prend pas en charge les mobiliers de confort et de propreté (banc, assis-debout, poubelle...). Cependant les collectivités qui le souhaitent peuvent solliciter et réaliser l'implantation de mobilier non prévus (abris voyageur, corbeille, banc...) par la Région après information et concertation de cette dernière. Les collectivités devront les financer, en assurer la maintenance et l'entretien. Dans ces conditions, la Région pourra intervenir en tant que co-financeur des abris-bus des collectivités par voie de subvention à hauteur de 50% dans la limite d'un plafond de 2 000 €.

### **3.3 - Dispositions relatives à la maintenance préventive et curative, et l'information voyageur du PA**

La Région assure la maintenance préventive et curative, et l'information voyageur. Elle peut confier tout ou partie de cette maintenance à un partenaire disposant des moyens humains et matériels pour le faire.

## **4 - Points d'arrêt à usage partagé**

La Région utilise des points d'arrêt à usage partagé avec une AOML situés sur des :

- Territoires qui sont AOML n'ayant pas sollicités le transfert des services exercés par la Région tels que définis par la LOM
- Territoires qui sont AOM ayant sollicités le transfert des services exercés par la Région

Au sein du périmètre d'une AOML, les points d'arrêt à usage partagé, ainsi que leur sécurisation, leur aménagement et leur mise aux normes d'accessibilité sont sous la responsabilité de l'AOML, la responsabilité incombant à l'AOM qui détient une permission de voirie valant autorisation d'occupation du domaine public. (Cerfa 14023\*01)

### **4.1 - Disposition relative aux audits territoriaux de sécurisation**

La Région pourra participer par voie de subvention à des audits territoriaux de sécurisation des points d'arrêt menés à l'échelle d'une AOML à hauteur de 50% maximum du coût de l'audit pour les points d'arrêt qu'elle utilise.

### **4.2 - Dispositions relatives aux opérations d'aménagement et d'équipement**

La Région intervient en tant que partenaire et co-financeur des investissements de l'AOML maître d'ouvrage. La Région participe par voie de subvention, à hauteur de :

- 20% maximum à l'aménagement des points d'arrêt situés dans une AOML de type communauté d'agglomération, métropole, syndicat mixte de transport
- 40% maximum à l'aménagement des points d'arrêt situés dans une AOML de type communauté de communes

La Région prend en charge les seuls aménagements nécessaires aux transports en commun : aire d'attente des usagers, quais d'accostage des véhicules, accessibilité et information des usagers sur l'offre de transport, signalisation horizontale et verticale (en accord avec le gestionnaire de voirie).

Concernant la continuité des cheminements piétons, la Région peut participer au financement du raccordement de ce cheminement dans la limite d'un plafond de 5.000 €HT.

Le stationnement des véhicules légers, de personnes handicapées ou non, n'est pas pris en charge par la Région, tout comme l'éclairage public de l'arrêt.

La Région peut participer au financement des études pré opérationnelles réalisés par les AOML maître d'ouvrage. Sur demande, elle apporte des éléments et avis techniques aux études menées par d'autres maîtres d'ouvrage.

Les aménagements se font sur domaine public uniquement. Dès lors qu'un arrêt situé sur domaine privé nécessite un aménagement, le terrain sera acquis par l'institution publique compétente qui le versera au domaine public. La Région ne procède ni ne subventionne des acquisitions foncières.

**4.3 - Dispositions relatives au mobilier**

La Région intervient selon les mêmes dispositions que pour les points d'arrêt à usage exclusif (cf 3.2) avec son mobilier standard.

Si une AOML souhaite installer son propre mobilier, la Région pourra retirer son mobilier sous réserve que l'AOML prévoit un mobilier permettant la double reconnaissance des réseaux desservant le point d'arrêt partagé (tête de poteau à double reconnaissance et double cadre d'affichage à intégrer aux poteaux...). A cet égard, la Région pourra conditionner l'octroi de ses subventions relatives aux opérations d'aménagement et d'équipement telles que prévues à l'article 4.2, à l'installation par l'AOML de ce mobilier à double reconnaissance.

Dans le cas contraire la Région pourra conserver l'implantation de son mobilier préexistant ou implanter son propre mobilier après concertation entre les parties.

**4.4 - Dispositions relatives à la maintenance préventive et curative et l'information voyageur du PA**

Chaque AOM assure la maintenance préventive et curative, et l'information voyageur de son propre mobilier. Elle peut confier tout ou partie de cette maintenance à un partenaire disposant des moyens humains et matériels pour le faire.

La maintenance préventive et curative autre que celle relative au mobilier est du ressort de l'AOML tiers (nettoyage des abords, petit entretien, signalisation horizontale et verticale, revêtement de surface...)