

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

## Mayenne

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 .....	<a href="#">63</a>
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
<b>Programmation du Sd'AP Régional sur le territoire de Mayenne .....</b>	<b>9</b>
1. Les points d'arrêt ferroviaires prioritaires en Mayenne .....	9
2. Les points d'arrêt ferroviaires non-prioritaires, avec personnel .....	9
3. Les points d'arrêt routiers régionaux prioritaires de Mayenne .....	12

# 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 transport (AOT) 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 (la Région) 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 ont l'obligation d'être mis en accessibilité dans la durée du Sd'AP, au regard d'un des critères fixés par le décret n°2014-1323 du 4 novembre 2014 :

- **Si la fréquentation du point d'arrêt ferroviaire est supérieure à 1 000 voyageurs par jour**
- **Si 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 > 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'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, aménagé 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 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 22 points d'arrêt ferroviaires avec personnel, non-prioritaires.

Une estimation financière évalue à plus de 600.000 € 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 régional 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 Mayenne

La Mayenne est desservie par 9 points d'arrêt ferroviaires et 3 points d'arrêt routiers régionaux.

## 1. Les points d'arrêt ferroviaires prioritaires en Mayenne

En Mayenne, la gare d'Évron est la seule gare régionale avec personnel. Elle est fréquentée en moyenne par 661 voyageurs TER par jour en 2015. Elle n'est donc pas prioritaire.

Seule la gare de Laval est prioritaire. Sa mise en accessibilité est traitée dans le Sd'AP National.

## 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 Mayenne, une gare avec personnel n'est pas accessible et ne répond pas aux critères de priorité, elle est donc classée « non-prioritaire ». Il s'agit de la gare d'Évron.**

Dans le cas d'une mobilisation de la part des collectivités parties prenantes, ce point d'arrêt ferroviaire non-prioritaire, avec personnel pourrait faire l'objet de travaux d'accessibilité d'ici la fin du Sd'AP. Des estimations financières des travaux d'accessibilité sur les périmètres SNCF Réseaux et SNCF Mobilité ont été réalisées, elles restent à approfondir.

L'accessibilité de cette gare en toute autonomie pour les PMR ne pourra être opérationnelle que si les collectivités locales communales et/ou intercommunales concernées souhaitent s'engager financièrement pour les travaux d'accessibilité de la gare.

- **ÉVRON**

La gare d'Évron a fait l'objet d'études préliminaires en 2012 pour sa mise en accessibilité sur les périmètres SNCF mobilité (bâtiment voyageur) et SNCF réseau (quais).

Elle est actuellement équipée d'une passerelle sans ascenseur pour franchir les voies. (Cf. photo, ci-dessous)



Sur le périmètre SNCF Réseau, les travaux de mise en accessibilité pourraient être les suivants :

- La création d'une passerelle piétonne PMR pour le franchissement des voies 1 et 2
- la mise en place d'ascenseur à chaque extrémité
- le réhaussement des quais sur 230 m et l'adaptation des accès par des rampes
- la mise aux normes PMR de l'éclairage
- l'adaptation de la signalétique
- la dépose de la passerelle existante après la mise en service de la nouvelle

Sur le périmètre SNCF Mobilité, les travaux de mise en accessibilité pourraient être les suivants :

- la mise en place de balises sonores (guichet et accès)
- la mise en place de panneaux signalétiques aux accès principaux
- la mise en place de signalétiques de civilités
- la mise en place de portes automatiques
- le réhaussement du sol du hall du bâtiment voyageur
- la mise en place d'une sonorisation
- l'installation d'une banquette et la création d'une zone d'attente PMR
- le remplacement du guichet par un guichet conforme aux normes d'accessibilité et d'une interphonie
- la mise en place de supports fiches horaires et information accessibles aux PMR

A ce jour, aucun plan de financement des travaux d'accessibilité n'est validé.

Les coûts des travaux d'accessibilité mentionnés ci-dessus, ont été estimés comme suivant :

- Sur le périmètre SNCF Réseau : 2.797.000 €
- Sur le périmètre G&C / TER : 270.100 €
- Soit un montant total estimé à environ : **3.067.100 €**

Le financement de la mise en accessibilité de la gare pourrait se baser sur une participation régionale de 50 % du coût sur le périmètre SNCFR et 30 % du coût sur le périmètre G&C/TER, soit une participation régionale d'environ **1.479.530 €**.

Dans le cas où cette gare ne ferait pas l'objet de travaux permettant un accès au service de transport ferroviaire régional en toute autonomie pour les personnes à mobilité réduite, elle devra alors offrir un service de substitution d'ici l'échéance de la réalisation du Sd'AP.

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 complémentaires à celles réalisées en 2012, 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 Mayenne

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 Mayenne, à la date de la rédaction du Sd'AP, (sur 3 points d'arrêt routiers régionaux comptabilisés sur le Département), **3 points d'arrêt routiers régionaux sont prioritaires** et desservis par un autre réseau de transport (notamment le Département de Mayenne).

Il s'agit des points d'arrêt suivants : Laval « Centre » (double direction), Laval « Gare SNCF » (double direction), Château-Gontier « avenue Joffre » (double direction).

Ces points d'arrêt régionaux **sont conformes** aux critères minimaux d'accessibilité pour les personnes qui se déplacent en fauteuil roulant.

Quelques aménagements sont néanmoins prévus dans le cadre d'un aménagement urbain sur les arrêts suivants :

- L'aménagement de l'arrêt « Laval - Gare SNCF » est inclus dans le projet de PEM de la gare (financement prévu).
- L'aménagement de l'arrêt « Laval Centre » est prévu dans le réaménagement de la place du 11 novembre (gare routière comprise).

Un réaménagement de l'arrêt « Château-Gontier – Joffre » pourrait être envisagé suivant des études complémentaires qui seraient faites (notamment concernant la largeur du quai).

#### Contexte législatif à venir

---

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.