

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

## Vendée

---

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 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 Vendée.....</b>	<b>9</b>
1. Les points d'arrêt ferroviaires prioritaires et complémentaires en Vendée .....	9
Challans .....	9
Les Sables d'Olonne.....	13
Montaigu .....	17
2. Les points d'arrêt ferroviaires non-prioritaires, avec personnel .....	22
3. Les points d'arrêt routiers régionaux prioritaires en Vendée.....	24

# 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 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 de préparation au 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 seront 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 Vendée

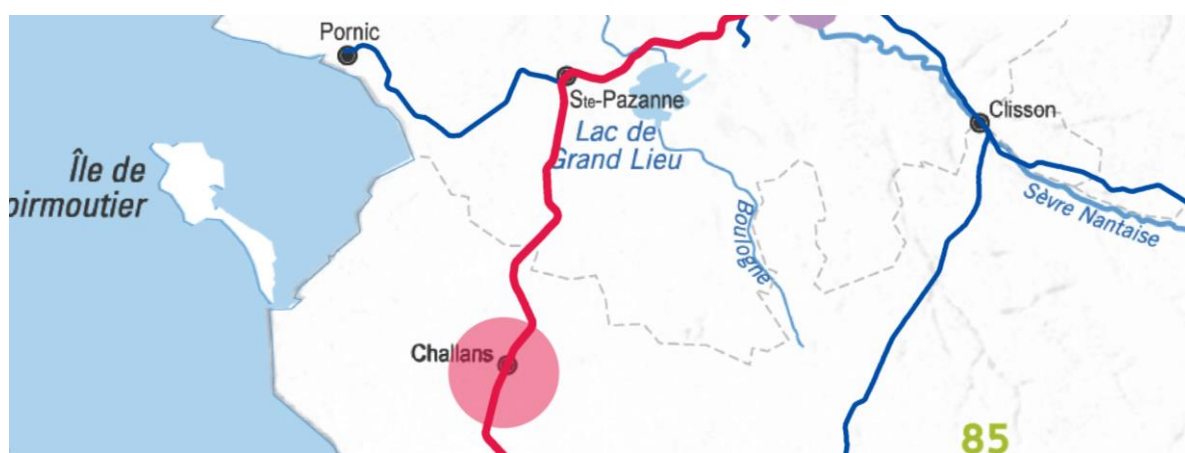
La Vendée est desservie par 17 points d'arrêt ferroviaires et 50 points d'arrêt routiers régionaux.

## 1. Les points d'arrêt ferroviaires prioritaires et complémentaires en Vendée

2 gares avec personnel répondent à au moins un des critères et sont donc prioritaires, une gare avec personnel est complémentaire à cette liste :

- **Challans** : gare prioritaire par le critère de proximité (dans un rayon de 200 mètres) d'une structure d'accueil pour personnes handicapées
- **Les Sables d'Olonne** : gare prioritaire par le critère de fréquentation
- **Montaigu** : gare complémentaire en raison de sa fréquentation proche du seuil de 1000 voyageurs par jour, et du maillage territorial.

### Challans



Cette gare est située sur la ligne Nantes-Saint-Gilles-Croix-de-Vie et est desservie par la ligne autocar régionale Nantes Saint Jean de Monts. Elle comprend un bâtiment voyageurs avec personnel. Cet établissement recevant du public est classé en 5ème catégorie<sup>3</sup>

En 2012-2013, la gare accueille quotidiennement 480 voyageurs.

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

Elle se situe dans un rayon de 200 mètres d'un établissement spécialisé (Etablissement et Service d'Aide par le Travail), ce qui la rend prioritaire.

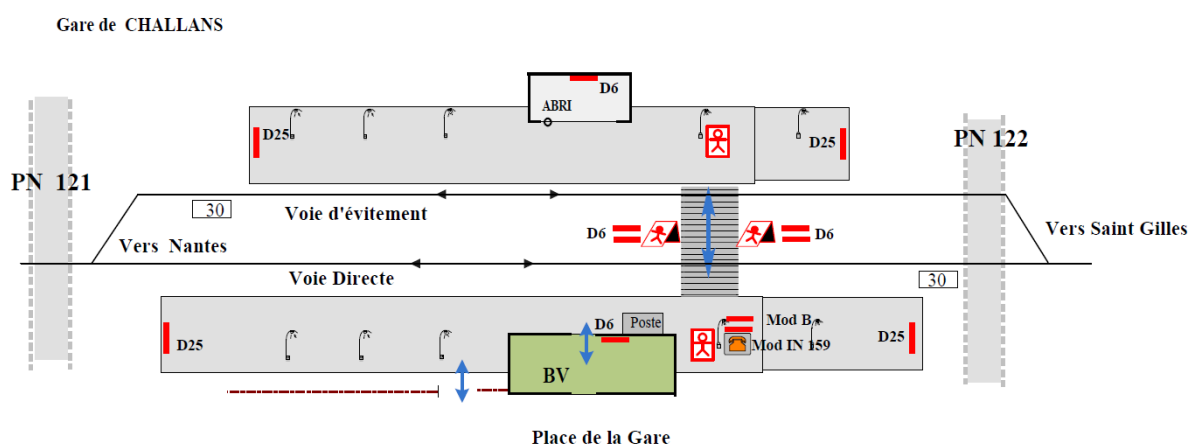
Elle est desservie par le TER, les cars régionaux et les cars départementaux.

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

---



Le franchissement des voies se fait par un passage piéton à niveau desservant deux quais.

## Etat des lieux de l'accessibilité de la gare régionale

---

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

- **Sur le périmètre SNCF Réseau** : les travaux sont achevés, 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 sont achevés et sont conformes à la STI PMR.
- **Sur le périmètre de la collectivité** : les travaux sont achevés, des petites adaptations seraient 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 :

Les travaux d'accessibilité concernent :

- La pose de clôtures et de portillons en fin de quais.
- L'état des lieux réalisé au 1<sup>er</sup> semestre 2015 par SNCF a fait ressortir que le passage piéton à niveau (passage planchéié des voies) du point d'arrêt ferroviaire de Challans ne disposait pas de dispositif de signalisation sonore pour les personnes malvoyantes.

La SNCF et l'Etat ont confirmé qu'il n'existait d'impossibilité technique avérée sur ce point d'arrêt ferroviaire.

Dans l'attente d'un dispositif technique permettant aux mal-voyants d'assurer la traversée de voie piétonne en toute autonomie, la mise en accessibilité de ce point d'arrêt ferroviaire est programmée en dernière période du Sd'AP.

### ➤ Sur le périmètre SNCF Mobilité

Les travaux d'accessibilité sont achevés depuis le printemps 2015. L'attestation handicapée (« Atthand ») du 26 août 2015 ne met en évidence aucune non-conformité.

### ➤ Sur le périmètre tiers

Une analyse de terrain permettra de confirmer les éventuels besoins d'adaptation suivant les normes en vigueur concernant l'installation de bandes d'éveil à la vigilance depuis les autres modes de transports jusqu'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					Adaptations à prévoir	50.000 €
					50.000 €	
SNCF Mobilité					Adaptations à prévoir	10.000 €
					10.000 €	
Tiers					Adaptations à prévoir	5.000 €
					5.000 €	
<b>TOTAL</b>					<b>65.000 €</b>	<b>65.000 €</b>

## Concours financiers prévisionnel des partenaires, état des concertations

Périmètre de Maîtrise d'ouvrage	Financeurs	Principes	Participation
SNCF Réseau 50.000 €	Région	50 %	25.000 €
	Etat	25 % maximum (plafonné à 2millions d'euros)	12.500 €
	SNCF Réseau	25 %	12.500 €
	SNCF Mobilité	0 %	0 €
	Autres financeurs	reste à financer*	0 €
SNCF Mobilité 10.000 €	Région	30 %	3.000 €
	Etat	0 %	0 €
	SNCF Réseau	0 %	0 €
	SNCF Mobilité	25 %	2.500 €
	Autres financeurs	reste à financer*	4.500 €
Tiers 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

## Les Sables d'Olonne

---



Cette gare est la gare terminus des lignes Nantes-La-Roche-sur-Yon-Les Sables d'Olonne et Saumur-Thouars-Bressuire-La Roche sur Yon-Les Sables d'Olonne. Elle comprend un bâtiment voyageurs avec du personnel. Cet établissement recevant du public est classé en 5<sup>ème</sup> catégorie<sup>4</sup>

En 2012-2013, la gare accueille quotidiennement 1023 voyageurs. Ce critère de fréquentation rend prioritaire sa mise en accessibilité.

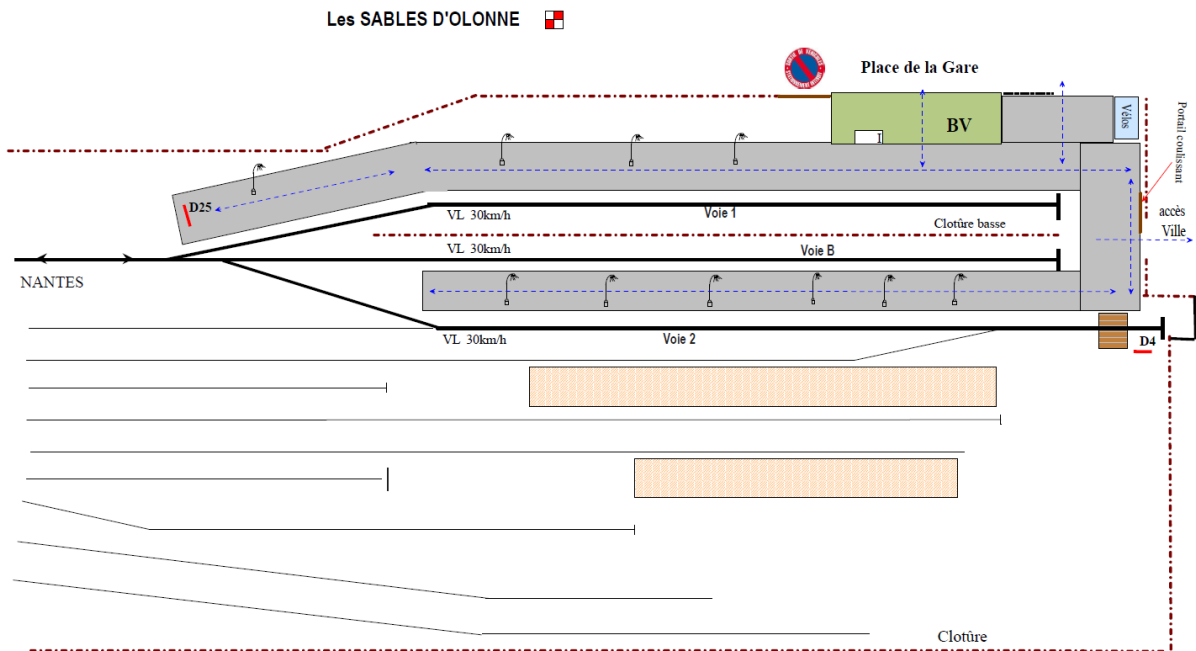
Elle est desservie par le TGV, le TER. La gare est également desservie par les cars départementaux et les bus urbains.

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

---

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

## Schéma d'accès à la gare



Le franchissement des voies se fait en bout de quai (gare terminus) 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 partiellement achevés, des adaptations sont à prévoir afin d'être conforme à la STI PMR 2015
- **Sur le périmètre SNCF Mobilité :** les travaux d'accessibilité sont partiellement achevés
- **Sur le périmètre de la collectivité :** les travaux d'accessibilité sont achevés, des adaptations sont à prévoir afin d'être conforme à la STI PMR 2015

### 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 bande d'éveil à la vigilance sur le quai n°1 et la pose d'une clôture et d'un portillon en fin de quais.
- **Sur le périmètre SNCF Mobilité :**  
La mise en conformité concerne le marquage double hauteur sur la porte automatique d'entrée au bâtiment voyageur, la mise en place d'une bande de guidage dans le hall, la mise en place de balises sonores dans le hall d'attente, la mise en conformité du mobilier dans le bâtiment voyageur et sur les quais, la mise à niveau de la signalétique, l'adaptation des guichets aux normes PMR (tablette), l'adaptation des WC aux normes d'accessibilité.

➤ **Sur le périmètre tiers :**

Une analyse de terrain permettra de confirmer les éventuels besoins d'adaptation suivant les normes en vigueur (pose de bandes d'éveil à la vigilance du parking au bâtiment voyageur).

**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)
<b>SNCF Réseau</b>			<i>Etudes + REA</i>			<b>40.000 €</b>
			40.000 €			
<b>SNCF Mobilité</b>			<i>Etudes + REA</i>			<b>70.000 €</b>
			70.000 €			
<b>Tiers</b>			<i>Etudes + REA</i>			<b>10.000 €</b>
			10.000 €			
<b>TOTAL</b>			<b>120.000 €</b>			<b>120.000 €</b>

## Concours financiers prévisionnel des partenaires, état des concertations

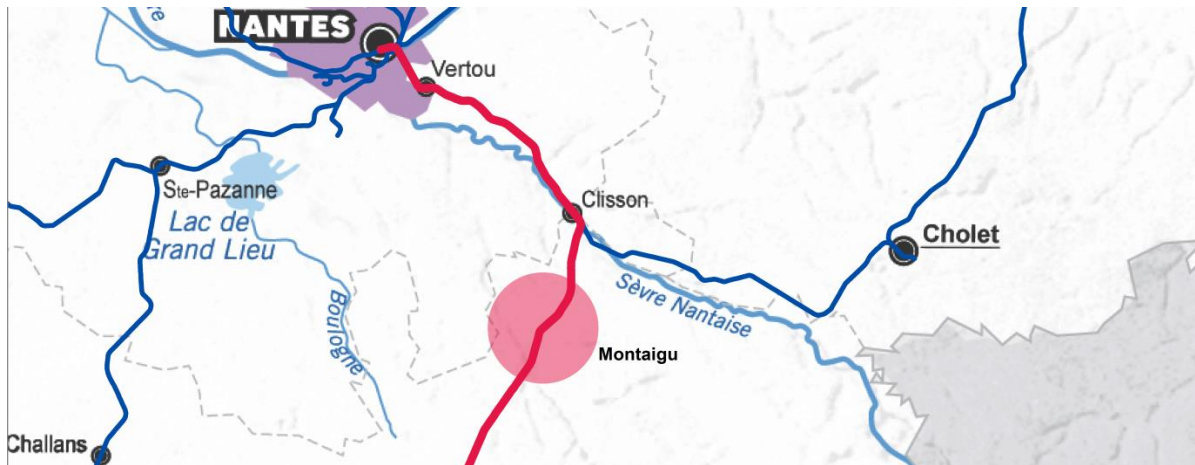
Périmètre de Maîtrise d'ouvrage	Financeurs	Principes	Participation
<b>SNCF Réseau</b> 40.000€	Région	50 %	20.000 €
	Etat	25 % <i>maximum (plafonné à 2millions d'euros)</i>	10.000 €
	SNCF Réseau	25 %	10.000 €
	SNCF Mobilité	0 %	0 €
	Autres financeurs	<i>reste à financer*</i>	0 €
<b>SNCF Mobilité</b> 70.000 €	Région	30 %	21.000 €
	Etat	0 %	0 €
	SNCF Réseau	0 %	0 €
	SNCF Mobilité	25 %	17.500 €
	Autres financeurs	<i>reste à financer*</i>	31.500 €
<b>Tiers</b> 10.000 €	Région	30 %	3.000 €
	Autres financeurs	<i>reste à financer</i>	7.0

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



## Montaigu

---



Cette gare est située sur la ligne Nantes-La-Roche-sur-Yon- Les Sables d’Olonne. Elle comprend un bâtiment voyageurs avec du personnel. Cet établissement recevant du public est classé en 5ème catégorie<sup>5</sup>

En 2012-2013, la gare accueille quotidiennement 819 voyageurs. Cette forte fréquentation se rapproche du critère de classification rendant prioritaire certaines gares régionales. Aussi la Région a souhaité engager des travaux de mise en accessibilité de façon prioritaire dans cette gare, en l’inscrivant sur la liste des gares régionales complémentaires.

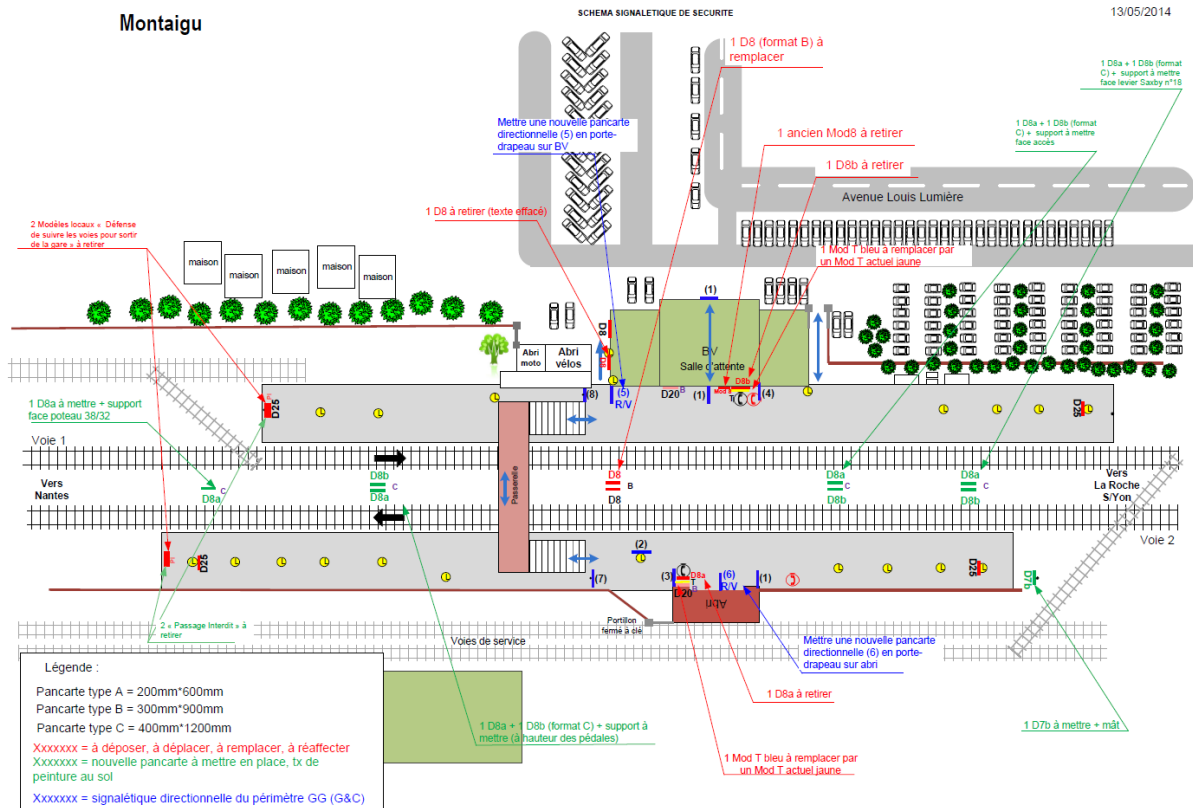
Elle dispose de la prestation de base mais pas ne dispose pas du service d’Accès+.

Elle est desservie par le TER et les cars départementaux.

---

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

## Schéma d'accès à la gare



Le franchissement des voies est assuré par une passerelle permettant d'accéder aux deux quais.

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

- Sur le périmètre SNCF Réseau : l'étude de faisabilité a été validée
- Sur le périmètre SNCF Mobilité : l'étude de faisabilité a été validée
- Sur le périmètre de la collectivité : l'étude de faisabilité a été validée

## Nature des travaux d'accessibilité restant à réaliser

---

La mise en accessibilité de la gare de Montaigu est prévue dans le cadre de la réalisation d'un pôle d'échange multimodal.

➤ **Sur le périmètre SNCF Réseau :**

Les adaptations à prévoir pour la mise en conformité consistent à mettre en accessibilité PMR les quais et à réaliser un accès aux quais par passerelle avec ascenseurs ou par souterrain avec ascenseurs ou rampes.

➤ **Sur le périmètre SNCF Mobilité :**

La mise en conformité consiste à mettre en accessibilité le bâtiment voyageur et son interface avec les quais.

➤ **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 mise en accessibilité des parkings nord et sud, ainsi que les parvis nord et sud.

## Calendrier prévisionnel et programmation prévisionnelle des investissements

Les estimations indiquées ci-dessous devront être affinées dans le cadre des études à venir (Études préliminaires, avant-projet, projet).

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)
<b>SNCF Réseau</b>	<i>Etudes préliminaires + avant- projet</i>	<i>Etudes avant- projet</i>	<i>Etude PRO</i>		<i>Réalisation</i>	<b>8.380.000 €</b>
	480.000 €		400.000 €		7.500.000 €	
<b>SNCF Mobilité</b>					<i>Réalisation</i>	<b>426.000 €*</b>
					426.000 €	
<b>Tiers</b>					<i>Réalisation</i>	<b>3.801.000 €*</b>
					3.801.000 €	
<b>TOTAL</b>	<b>480.000 €</b>		<b>400.000 €</b>		<b>11.727.000 €</b>	<b>12.607.000 €</b>

\*Ces montants prévisionnels s'entendent aux conditions économiques 2014.

## Concours financiers prévisionnel des partenaires, état des concertations

Périmètre de Maîtrise d'ouvrage	Financeurs	Principes	Participation
<b>SNCF Réseau</b> 8.380.000 €	Région	50 %**	4.190.000 €
	Etat	25 % <i>maximum (plafonné à 2millions d'euros)</i>	2.095.000 €
	SNCF Réseau	25 %	2.095.000 €
	SNCF Mobilité	0 %	0 €
	Autres financeurs	<i>reste à financer*</i>	0 €
<b>SNCF Mobilité</b> 426.000 €	Région	30 %**	127.800 €
	Etat	0 %	0 €
	SNCF Réseau	0 %	0 €
	SNCF Mobilité	25 %	106.500 €
	Autres financeurs	reste à financer	191.700 €
<b>Tiers</b> 3.801.000 €	Région	30 %**	1.140.300 €*
	Autres financeurs	reste à financer	2.660.700 €

\* Ce montant recouvre l'ensemble des travaux sur le périmètre tiers, lié au PEM (accessibilité et hors accessibilité).

\*\* Ce taux d'aide régionale s'applique sur les seuls travaux d'accessibilité PMR.

## 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 Vendée, 3 gares avec personnel ne sont pas accessibles et ne répondent pas aux critères de priorité, elles sont donc classées « non-prioritaires » :**

- Chantonnay
- Luçon
- Saint-Gilles-Croix-de-Vie

Dans le cas d'une mobilisation de la part des collectivités parties prenantes, ces points d'arrêt ferroviaires non-prioritaires, avec personnel pourraient faire l'objet de travaux d'accessibilité d'ici la fin du Sd'AP. Des estimations financières ont été réalisées et restent à approfondir.

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.

#### • CHANTONNAY

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

Les coûts des travaux d'accessibilité ont été estimés, dans le cadre d'études préliminaires aux conditions économiques de 2013, comme suivants :

- Sur le périmètre SNCF Réseau : 1.253.108 €
- Sur le périmètre G&C / TER : 446.000 €
- ➔ Soit un montant total estimé à environ : **1.699.108 €**

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 **133.800 €**.

#### • LUÇON

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

Les coûts des travaux d'accessibilité ont été estimés, dans le cadre d'études préliminaires aux conditions économiques de 2013, comme suivants :

- Sur le périmètre SNCF Réseau : 1.077.000 €
- Sur le périmètre G&C / TER : 680.000 €

→ Soit un montant total estimé à environ : **1.757.000 €**.

Le financement de la mise en accessibilité de la gare pourrait se baser sur une participation régionale de 50 % du coût sur le périmètre SNCFR et 30 % du coût sur le périmètre G&C/TER, soit une participation régionale d'environ **204.000 €**

- **SAINT-GILLES-CROIX-DE-VIE**

Les travaux d'accessibilité sur le périmètre SNCF Réseau ont été réalisés à l'occasion des travaux de modernisation de la ligne ferroviaire.

Les coûts des travaux d'accessibilité sur le périmètre SNCF G&C /TER ont été estimés à **323.800 €**

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 **97.140 €**.

Dans le cas où ces gares 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.**

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 en Vendée

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 Vendée, (sur 50 points d'arrêt routiers régionaux comptabilisés en Vendée), **19 points d'arrêt routiers régionaux prioritaires** ont été répertoriés comme ne répondant pas aux critères minimaux de largeur de trottoir ou de quai (3m) 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
<b>Challans</b>	Challans- Champ de foire <i>(double direction)</i>	non	Oui, en amont	Région et Département
<b>Saint-Hilaire-de-Riez</b>	Saint-Hilaire-de- Riez- Gare SNCF <i>(direction Saint Gilles)</i>	oui	/	Région et Département
<b>Le Perrier</b>	Le Perrier <i>(direction Saint-Jean-de-Monts)</i>	oui	/	Région et Département
<b>Barbâtre</b>	Barbâtre – rond point du Gois <i>(direction Noirmoutier)</i>	oui	/	Région
<b>Beauvoir-sur-Mer</b>	Beauvoir – Saint Nicolas <i>(direction Nantes)</i>	oui	/	Région
<b>Beauvoir-sur-Mer</b>	Beauvoir-sur-Mer – Hélicoptère <i>(direction Noirmoutier)</i>	oui	/	Région et Département
<b>Beauvoir-sur-Mer</b>	Beauvoir-sur-Mer – Hélicoptère <i>(direction Nantes)</i>	oui	/	Région et Département
<b>Bouin</b>	Bouin <i>(direction Noirmoutier)</i>	oui	/	Région
	Bouin <i>(direction Nantes)</i>	oui	/	Région
<b>Nalliers</b>	Nalliers <i>(direction La Roche-sur-Yon)</i>	oui	/	Région et autre (reste à déterminer)
<b>Nalliers</b>	Nalliers <i>(direction Fontenay-Le-Comte)</i>	non	oui, en amont	Région
<b>Benet</b>	Benet- Centre <i>(double direction)</i>	non	non	Région



Commune	Nom du point d'arrêt routier	Aménagement possible Sur place	Déplacement possible	AOT effectuant la desserte
Benet	Benet – Richebone (direction Niort)	oui	/	Région et Département
Benet	Benet- Richebone (direction Fontenay)	oui	/	Région
Vix	Vix (double direction)	oui	/	Région
Pouzauges	Pouzauges – Centre (double direction)	oui	/	Région
Pouzauges centre	Pouzauges – Centre (double direction)	oui	/	Région
La Roche	La Roche – Gare SNCF (double direction)	oui	/	Région et Département
Luçon	Luçon – Gare SNCF (double direction)	oui	/	Région et 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

Tous les points d'arrêt routiers non-conformes au critère minimum de largeur de quai sont aménageables sur place, excepté le point d'arrêt « Benet -centre » (cf. photos ci-dessous).



## **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 Vendée, on peut estimer le coût des travaux d'accessibilité des 19 points d'arrêt routier régionaux prioritaires à environ : 285.000 €.

***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 :

- ***10 points d'arrêt desservis par le seul réseau régional : 75.000 € de subvention régionale correspondant à 50 % de financement sur un investissement de 150.000 €***
- ***9 points d'arrêt desservis par le réseau régional et celui du Département : 67.500 € de subvention régionale correspondant à un financement à parité, sur un investissement de 135.000 € 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 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 3 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.