

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

Bilan 2008 / 2015  
Stratégie régionale 2015 / 2024



Ce schéma, piloté par la Région et préparé en partenariat avec l'Etat et les maîtres d'ouvrage SNCF Réseau et Mobilités, a été approuvé par le Préfet de Loire-Atlantique le 29 avril 2016, suite à l'avis favorable des sous-commissions départementales d'accessibilité des cinq départements de la région.

Nicole KLEIN



Préfète de la région Pays de la Loire, préfète de la Loire-Atlantique

Bruno RETAILLEAU



Président du conseil régional des Pays de la Loire

Stéphanie DOMMANGE



Directrice Régionale  
SNCF Mobilités

Romain DUBOIS



Directeur Général Adjoint  
Accès au Réseau  
SNCF RÉSEAU

Emmanuel CLOCHET



Directeur de l'agence Gares  
Centre Ouest  
SNCF Gares & Connexions

<b>GLOSSAIRE .....</b>	<b>5</b>
<b>LEXIQUE.....</b>	<b>7</b>
<b>LA DEMARCHE D'ELABORATION DU SD'AP DU RESEAU DE TRANSPORT REGIONAL DES PAYS DE LA LOIRE .....</b>	<b>8</b>
<b>LES ACTEURS DE L'ELABORATION DU Sd'AP.....</b>	<b>8</b>
<b>LES ETAPES DE L'ELABORATION .....</b>	<b>9</b>
<b>LE CONTEXTE.....</b>	<b>11</b>
Le cadre législatif national en matière d'accessibilité des services de transport collectif.....	11
La réglementation européenne.....	13
La population concernée plus particulièrement par le Sd'AP, ses besoins.....	15
<b>CHAPITRE 1 : BILAN DU SCHEMA DIRECTEUR D'ACCESSIBILITE DU RESEAU DE TRANSPORT REGIONAL DES PAYS DE LA LOIRE (SDRA) .....</b>	<b>17</b>
I.1. Présentation du service de transport régional ferroviaire et routier .....	18
I.2. Bilan de la politique régionale de mise en accessibilité du matériel roulant.....	20
I.2.1. Etat des lieux de l'accessibilité du matériel roulant ferroviaire.....	20
I.2.2. Etat des lieux de l'accessibilité du matériel roulant routier .....	33
Les autocars .....	33
Les lignes autocars du service régional.....	36
I.2.3. Le service d'aide humaine régional à bord du matériel roulant autocar et dans les points d'arrêt ferroviaires .....	43
I.3 Etat des lieux de l'accessibilité des points d'arrêt du réseau de transport régional .....	44
I.3.1. L'accessibilité des points d'arrêt ferroviaires régionaux.....	44
Le service d'aide humaine en gare .....	50
I.3.2 L'accessibilité des points d'arrêt routiers régionaux .....	52
I.4. Etat des lieux de l'accessibilité de l'information des voyageurs .....	54
I.4.1. Les services à distance .....	54
Site Internet Destineo.....	54
Sites Internet SNCF d'information auprès des usagers .....	57
I.4.2 Les équipements délivrant des informations à l'utilisateur au sein des gares et haltes .....	58
Les afficheurs légers : écrans d'information dynamique délivrant les horaires de train en temps réel .....	58
Les distributeurs de billets de voyages .....	59
I.4.3 Les services d'informations aux voyageurs à bord des matériels roulants ferroviaires .....	60

## **CHAPITRE 2 : STRATEGIE GENERALE DE LA MISE EN ACCESSIBILIE DU SERVICE REGIONAL DES TRANSPORTS – SD’AP 2015-2024 ..... 61**

### **II.1. La mise en accessibilité des points d’arrêt ferroviaires régionaux prioritaires..... 62**

II.1.1. Critères de priorisation de la mise en accessibilité d’une gare régionale..... 62

II. 1.2 Etat de la programmation financière relative à la mise en accessibilité des gares régionales prioritaires..... 66

II.1.3 Principes de financement des travaux de mise en accessibilité des gares régionales prioritaires..... 67

II.1.4. Dérogations à la mise en accessibilité d’un arrêt ferroviaire prioritaire ..... 68

II.1.5. Calendrier indicatif de la mise en accessibilité des gares régionales prioritaires..... 69

I.1.6. Plan de financement prévisionnel des coûts de mise en accessibilité des gares régionales prioritaires..... 70

### **II.2. La mise en accessibilité des points d’arrêt routiers régionaux prioritaires ..... 71**

II. 2.1 Critères d’accessibilité d’un point d’arrêt routier du réseau de transport régional des Pays de La Loire ..... 71

II.2.2 Critères de priorisation de la mise en accessibilité d’un point d’arrêt routier régional ..... 71

II.2.3 Travaux à mener afin d’assurer l’accessibilité de ces points d’arrêt routiers prioritaires..... 72

II.2.4 Principe de financement de la mise en accessibilité des arrêts routiers prioritaires ..... 72

II.2.5. Calendrier indicatif de la mise en accessibilité des arrêts routiers prioritaires..... 73

II.2.6. Coûts estimatifs des travaux ..... 74

### **II.3 Les services de substitution au sein des gares ferroviaires non prioritaires, avec personnel ..... 75**

II.3.1. Liste des points d’arrêt ferroviaires non-prioritaires, avec personnel..... 75

I.3.2. Calendrier indicatif ..... 77

I.3.3. Plan de financement prévisionnel des coûts des services de substitution ..... 77

### **II.4. La formation des personnels en contact avec le public et l’information délivrée au public relatives au service de transport accessible à toutes les formes de handicap ..... 78**

II.4.1 La formation des personnels en contact avec le public ..... 78

II.4.1.1. La formation du personnel ferroviaire..... 78

II.4.1.2. La formation du personnel routier..... 78

II.4.2. L’information au voyageur par le développement des informations à distance ..... 79

II.4.3. L’information au voyageur à bord des trains ..... 79

II.4.4. Le déploiement des écrans d’information visuelle et sonore en gare..... 80

## **L’ADOPTION, LA MISE EN ŒUVRE ET L’ACTUALISATION DU SD’AP ..... 81**

I. L’instruction réglementaire du Sd’AP par l’autorité compétente..... 81

II. La durée de mise en œuvre du Sd’AP..... 81

III. L’actualisation du Sd’AP ..... 81

IV. La diffusion du Sd’AP ..... 82

## **ANNEXES.....83**

# GLOSSAIRE

**ADAPEI 49** : Association départementale des amis et parents d'enfants inadaptés du Maine-et-Loire

**AFITF** : Agence de financement des Infrastructures de transport de France

**AFM** : Association française contre les myopathies

**AGC** : Autorail de grande capacité

**AOT** : Autorité organisatrice de transport

**APF** : Association des paralysés de France

**AVP** : Avant-projet

**BEV** : Bande d'éveil à la vigilance

**BV** : Bâtiment voyageurs

**CARENE** : Communauté d'agglomération de la région nazairienne et de l'estuaire

**COFIL** : Comité de pilotage

**COTECH** : Comité technique

**CPER** : Contrat de Plan Etat Région

**DBR** : Distributeurs de billets régionaux

**DREAL** : Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement

**EP** : Etudes préliminaires

**EPCI** : Etablissement public de coopération intercommunale

**ERP** : Etablissement recevant du public

**FNTV** : Fédération nationale des transports de voyageurs

**G&C** : Gares et Connexion

**IOP** : Installations ouvertes au public

**PEM** : Pôle d'échanges multimodal

**PMR** : Personne à mobilité réduite

**PRO** : Projet

**REA** : Réalisation

**SNCF R** : Société nationale des chemins de fer français - réseau (précédemment dénommée Réseau ferré de France (RFF))

**SNCF M** : Société Nationale des Chemins de fer français - Mobilité (comprenant les branches « Gares et Connexion », SNCF voyage et SNCF proximité)

**Sd'AP** : Schéma directeur d'accessibilité – Agenda d'Accessibilité Programmée

**SDRA** : Schéma directeur régional d'accessibilité

**STI** : Spécification technique d'interopérabilité

**TC** : Transport en commun ou transport collectif

**TER** : transport express régional

**TGV** : Train à grande vitesse

**UFR** : Usager en fauteuil roulant

# LEXIQUE

***Point d'arrêt routier*** : désigne chaque point de desserte routière (prise ou dépose d'un voyageur) assurée par les autocars régionaux ou SNCF.

***Rame*** : désigne un ensemble constitué de plusieurs voitures (caisses) ou éléments.

***Installations ouvertes au public*** : dans ce document, il est question des espaces publics ou privés qui desservent les ERP, les équipements qui y sont installés dès lors qu'ils ne requièrent pas, par conception, des aptitudes particulières. C'est le cas des quais ferroviaires.

# LA DEMARCHE D'ELABORATION DU SD'AP DU RESEAU DE TRANSPORT REGIONAL DES PAYS DE LA LOIRE

En tant qu'autorité compétente pour l'organisation du transport public régional au sens de la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, la Région des Pays de la Loire doit, depuis la mise en application de la loi du 11 février 2005, dans un délai de 10 ans, avoir rendu accessible aux personnes handicapées et à mobilité réduite l'ensemble de son réseau de transports collectifs ferroviaire et routier.

Ces délais étant très difficiles à tenir pour l'ensemble des collectivités, l'**ordonnance n°2014-1090 du 26 septembre 2014** permet aux autorités organisatrices de transport de bénéficier d'un délai de 3 ans supplémentaires pour le transport routier urbain, six ans pour le transport routier interurbain et neuf ans pour le transport ferroviaire et de certains aménagements pour atteindre leurs objectifs en matière d'accessibilité au service du transport public dont elles ont la responsabilité, cela en dérogeant au délai fixé par la loi du 11 février 2005.

Dans le cadre de l'élaboration de son Sd'AP, qui est un document de programmation des opérations de mise en accessibilité, la Région Pays de la Loire énonce les conditions de détermination des points d'arrêt à rendre accessibles de manière prioritaire, le phasage et la programmation financière prévisionnelle des opérations permettant à chacun des acteurs du système de transport d'engager les actions et financements de son ressort.

L'élaboration du Schéma Directeur d'Accessibilité – Agenda d'Accessibilité Programmée du réseau de transport régional des Pays de la Loire (Sd'AP) s'inscrit dans le cadre de l'ordonnance du 26 septembre 2014 relative notamment à la mise en accessibilité des transports publics, pour les personnes handicapées. La loi n°2015-988 ratifiant l'ordonnance sur l'accessibilité a été promulguée le 5 août 2015.

---

## LES ACTEURS DE L'ELABORATION DU SD'AP

La mise en accessibilité de l'ensemble de la chaîne de déplacement telle que prévue par la loi implique plusieurs acteurs :

- SNCF MOBILITE : propriétaire des bâtiments voyageurs des gares ferroviaires et des équipements sur les quais, et exploitant du réseau ferroviaire (l'établissement TER)
- SNCF RESEAU : propriétaire des quais et leurs accès,
- Les communes et intercommunalités : propriétaires ou aménageurs des abords de gares et de certains arrêts routiers
- Les autorités organisatrices de transports (la Région, les Départements, les Agglomérations urbaines, l'Etat)

L'élaboration du présent schéma s'est faite en concertation avec l'ensemble de ces acteurs ainsi qu'avec les associations représentatives des personnes handicapées et à mobilité réduite<sup>1</sup>.

## **SNCF MOBILITE ET SNCF RESEAU**

7 réunions techniques se sont tenues avec SNCF Réseau et SNCF Mobilité afin d'une part d'élaborer l'état des lieux de l'accessibilité de l'ensemble des composantes du réseau et d'autre part de concevoir la programmation de mise en accessibilité des gares prioritaires. 4 comités de pilotage (COFIL) ont été l'occasion de présenter l'avancée du Sd'AP et de mettre en commun les réflexions et programmations à envisager à l'horizon de la mise en œuvre du Sd'AP.

## **LES AUTORITES ORGANISATRICES DE TRANSPORT (AOT)**

Des rencontres lors des Comités de pilotage ou de points téléphoniques ont été organisées avec les AOT en 2015, ce qui a permis de solliciter régulièrement leur avis sur l'élaboration du schéma et d'échanger sur l'avancée de leur Sd'AP.

## **LES TRANSPORTEURS**

Les comités de pilotage ont permis de partager leur retour d'expérience sur l'accessibilité au niveau des réseaux de transports régionaux ferroviaires et routiers.

## **LES ASSOCIATIONS**

Une vingtaine d'associations représentatives des Personnes à Mobilité Réduite et handicapés usagers<sup>2</sup> du transport collectif ferroviaire et routier à l'échelle régionale et nationale a été invitée aux comités de pilotage du Sd'AP au cours desquels ont été présentées les étapes de l'élaboration du Schéma et définies les priorités de la Région en matière d'accessibilité du réseau pour les usagers PMR et handicapés.

## **LES ETAPES DE L'ELABORATION**

### **Le Comité de pilotage (COFIL)**

Instance de décision et de validation, les COFIL ont réuni, sous la présidence de la Région, les représentants des AOT, de SNCF Réseau, SNCF Mobilité, des transporteurs, des associations, des collectivités disposant d'un point d'arrêt de transport ferroviaire et/ou routier desservi par le réseau de transport régional.

Un COFIL s'est déroulé le 2 septembre dernier afin de déterminer les principes de répartition des financements sur chacun des points d'arrêt prioritaires à rendre accessible avant 2024.

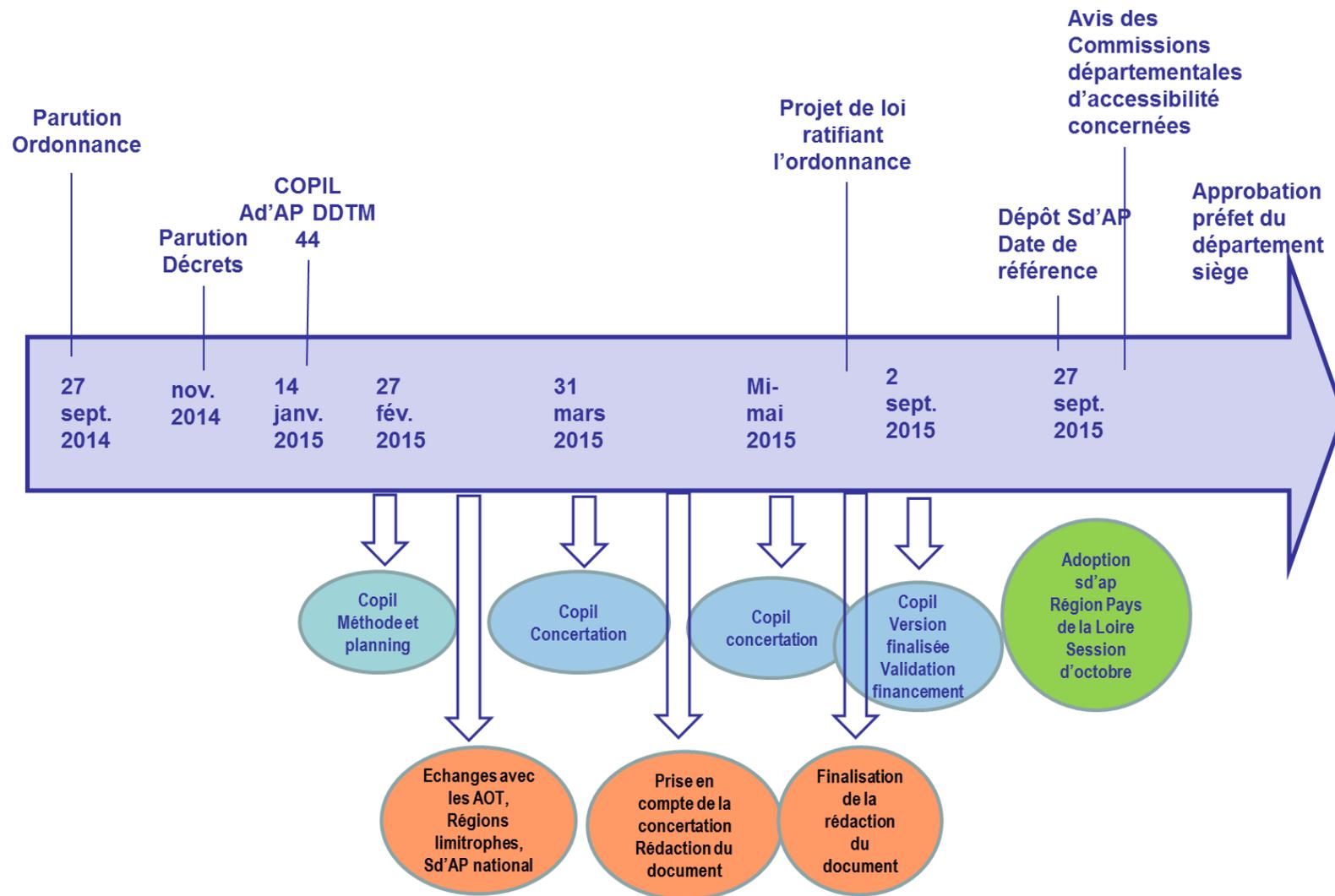
### **Les réunions techniques ou comités techniques (COTECH)**

Tout au long de l'élaboration de ce schéma, 7 comités techniques ont eu lieu entre la Région, l'Etat, SNCF RESEAU, SNCF MOBILITE.

---

<sup>1</sup> Comités de pilotage des 31 mars 2015 et 20 mai 2015.

<sup>2</sup> Liste en annexe



# LE CONTEXTE

## Le cadre législatif national en matière d'accessibilité des services de transport collectif

---

### La loi d'Orientation en faveur des personnes handicapées : 1975

La prise en compte de l'accessibilité dans les services de transport collectif découle de la loi de 75-534 du 30 juin 1975 d'orientation en faveur des personnes handicapées (cf. article L 114-4 du Code de l'Action Sociales et des Familles). L'accessibilité concerne deux volets : les bâtiments et les transports publics. Au niveau des transports, des dispositions ont été prises pour adapter les services de transports collectifs, les normes de construction des véhicules et pour faciliter la création et le fonctionnement des services de transports spécialisés.

### La loi d'orientation des Transports intérieurs : 1982

Cette loi élargit le public ciblé en prenant en compte, à égalité, les personnes valides, à mobilité réduite et handicapées. Elle instaure un « droit au transport » pour tous qui doit permettre « aux usagers de se déplacer dans des conditions raisonnables d'accès, de qualité et de prix ainsi que de coût pour la collectivité. [...] Des mesures peuvent être prises en faveur des personnes à mobilité réduite ». En parallèle, les associations de personnes handicapées développent l'idée d'une accessibilité profitable à tous et des aménagements à réaliser permettant d'apporter un meilleur confort d'utilisation à l'ensemble des usagers.

### La loi du 11 février 2005 : pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, et ses décrets d'application

La loi prend désormais en compte les personnes en situation de handicap, élargissant la définition de la personne handicapée et en précisant la notion de personne à mobilité réduite.

L'action en termes d'accessibilité doit donc désormais prendre en compte tous les publics, toute personne pouvant se retrouver dans une situation de gêne de mobilité à un moment donné de sa vie.

Cette loi a créé une obligation d'accessibilité complète des services de transports collectifs ferroviaires et routiers s'appliquant aux infrastructures, au matériel roulant et aux services à l'utilisateur.

L'accessibilité de chaque étape du déplacement du voyageur est essentielle. Aussi, la loi comprend des dispositions en matière de cadre bâti, de voirie, d'espace public et de transports impliquant l'intervention de l'ensemble des propriétaires et gestionnaires des divers équipements.

Les services de transport routier de voyageurs ont inscrit leurs activités dans ce cadre réglementaire qui visait à :

- Produire un Schéma Directeur d'Accessibilité des services de transports (SDA) avant le 12 février 2008
- Atteindre l'objectif d'une accessibilité généralisée de l'ensemble de leur service pour le 13 février 2015, incluant si nécessaire un service de substitution
- Acquérir uniquement du matériel roulant accessible à l'occasion de son renouvellement ou de l'extension des réseaux

Un délai de 10 ans a été fixé aux autorités compétentes pour la mise en accessibilité de l'ensemble de la chaîne de déplacements, comprenant le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transport et leur intermodalité.

La loi prévoit plusieurs cas pour lesquels les autorités organisatrices de transports peuvent demander des dérogations. Elle rappelle cependant qu'une impossibilité de mise en accessibilité pour un type de handicap n'entraîne pas nécessairement une impossibilité pour les autres types de handicap.

Dans le cas d'une impossibilité technique avérée de mise en accessibilité d'une gare, la mise en place d'un service de substitution est obligatoire (transport de substitution ou mesures de substitution pouvant être une aide humaine) afin d'assurer la continuité de la chaîne de déplacement.

**L'ordonnance n°2014-1090 du 26 septembre 2014 relative à la mise en accessibilité des établissements recevant du public, des transports publics, des bâtiments d'habitation et de la voirie pour les personnes handicapées, le décret du 05 novembre 2014, arrêté du 27 avril 2015.**

L'obligation d'accessibilité en matière de transport public a été renforcée par cette ordonnance et complète la loi de 2005 en permettant de sécuriser juridiquement la programmation financière pour la mise en accessibilité des transports publics au-delà de février 2015.

Plusieurs décrets d'application sont parus début novembre 2014. Ils précisent notamment les modalités d'élaboration d'un Schéma Directeur d'Accessibilité - Agenda d'Accessibilité Programmée (Sd'AP), son contenu et définissent les conditions de détermination des points d'arrêt à rendre accessibles de manière prioritaire.

Il est désormais obligatoire pour les AOT de rendre accessible, non pas la totalité des points d'arrêt routiers et ferroviaires régionaux, mais les points d'arrêt ferroviaires et routiers identifiés comme étant « prioritaires ».

La Région des Pays de la Loire est désignée chef de file du Sd'AP dans le secteur des transports régionaux et a en charge l'élaboration de cet agenda d'accessibilité programmé.

## **La réglementation du Code de la construction et de l'habitation**

Les bâtiments des gares relèvent de la réglementation des établissements recevant du public (ERP), ils sont soumis à la réglementation du Code de la Construction et de l'habitation (art. L 111-7-3 et R.123-2 (sécurité incendie)).

Les quais ferroviaires sont de la responsabilité de SNCF Réseau (SNCFR). Ils sont considérés comme des installations ouvertes au public (IOP) et soumis à la même réglementation que les ERP.

## **La réglementation européenne**

---

### **Le règlement (UE) sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires**

Le règlement (CE) n°1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires, entré en vigueur le 3 décembre 2009, exige que les entreprises ferroviaires et les gestionnaires des gares tiennent compte des besoins des personnes handicapées ou à mobilité réduite. Ce texte réaffirme également le droit, pour les personnes handicapées ou à mobilité réduite « à la libre circulation, à la liberté de choix et à la non-discrimination ».

Il indique notamment qu'en cas de présence humaine, une assistance doit pouvoir être offerte aux voyageurs qui en auront préalablement fait la demande.

Par ailleurs, la diffusion d'informations doit faire l'objet d'une attention particulière. En effet, il est exigé un renseignement des voyageurs sur l'accessibilité des services ferroviaires ainsi que sur les conditions d'accès au matériel roulant et les équipements à bord.

### **La Spécification Technique d'Interopérabilité relative aux personnes à mobilité réduite (STI-PMR) :**

Applicable depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2008, elle détaille les dispositions relatives à « l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite » avec l'objectif d'harmoniser, autant que possible, les transports ferroviaires européens.

Elle concerne les gares, quais et matériel roulant neuf, renouvelés ou réaménagés (art. 7.1.1 et 7.3.1 de la STI-PMR) du réseau ferroviaire transeuropéen conventionnel et à grande vitesse.

Elle énonce des mesures en faveur des personnes à mobilité réduite en accordant une attention particulière « aux problèmes posés par l'interface quai/train » et aux « impératifs d'évacuation en cas de danger ».

## **La nouvelle Spécification Technique d'Interopérabilité relative aux personnes à mobilité réduite (STI-PMR)**

Issue du règlement de la Commission européenne n°1300-2014 du 18 novembre 2014, elle élargit les spécifications à l'ensemble du système ferroviaire de l'Union européenne. Entrée en vigueur au 1 er janvier 2015, la nouvelle STI-PMR indique que l'inventaire des actifs liés à l'accessibilité devra être réalisé pour les gares et les matériels roulants et que ces informations devront être fournies au public.

# La population concernée plus particulièrement par le Sd'AP, ses besoins

---

## Définition des usagers à mobilité réduite

---

Selon l'arrêté du 3 mai 2007, et le règlement européen, la personne à mobilité réduite désigne :

« Toutes personnes ayant des difficultés pour utiliser les transports publics, telles que, par exemple, les personnes handicapées (y compris les personnes souffrant de handicaps sensoriels et intellectuels et les personnes en fauteuil roulant), les personnes handicapées des membres, les personnes de petite taille, les personnes transportant des bagages lourds, les personnes âgées, les femmes enceintes, les personnes ayant un caddie et les personnes avec enfants (y compris enfants en poussette) ».

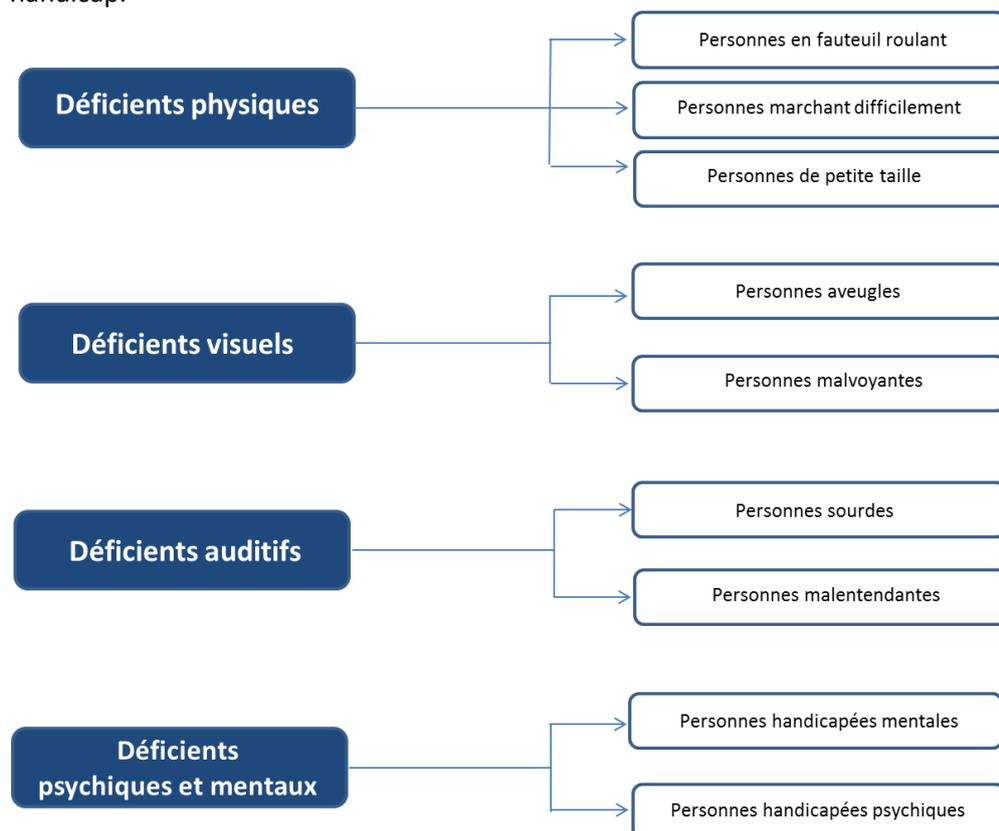
## Définition du handicap

---

La loi du 11 février 2005 considère comme handicap :

« Toute limitation ou restriction de participation à la vie en société subie dans un environnement par une personne en raison d'une altération substantielle, durable ou définitive d'une ou plusieurs fonctions physiques, sensorielles, mentales, cognitives ou psychiques, d'un polyhandicap ou d'un trouble de santé invalidant. ».

La possibilité de se déplacer se trouve alors affectée à des degrés variables, selon le type de handicap.



Les conséquences en termes de mobilité sont différentes en fonction du handicap et peuvent nécessiter des solutions adaptées au cas par cas. Sans exhaustivité, l'analyse des types de handicap permet de cerner les principaux besoins.

**Une personne en fauteuil roulant** peut circuler librement sur des espaces plans, des pentes aux normes, et sur plusieurs étages lorsque des ascenseurs existent.

Les informations visuelles, les tablettes et claviers doivent se trouver à une hauteur confortable pour une personne en position assise comme pour une personne de petite taille.

**Les personnes éprouvant des difficultés pour marcher** recherchent des distances courtes et préfèrent un escalier (mécanique), voire un ascenseur, aux rampes longues.

**Pour les personnes aveugles et malvoyantes**, il convient d'éviter les obstacles sur les cheminements et de faciliter le repérage dans l'espace. L'information doit être disponible sous différentes formes (audio, relief, braille, contrastes, adaptation de la taille des caractères, etc.).

**La déficience auditive** requiert que toute information sonore d'usage courant ou de sécurité soit doublée par une information visuelle sous forme de textes, pictogrammes, etc.

**Les personnes malentendantes** demandent par ailleurs un environnement sonore « calme » et des équipements spécifiques (boucle magnétique).

**Les personnes souffrant d'une déficience intellectuelle, mentale ou de troubles psychiques** sont particulièrement sensibles à la clarté des informations, à la facilité de se repérer dans l'espace et aux ambiances générales. L'orientation et l'information doivent être aisées (pictogrammes, lumières, etc.), les manipulations complexes sont à éviter.

**Les personnes se trouvant ponctuellement dans une situation de gêne lors de déplacements** (personnes âgées, femmes enceintes, personnes transportant des bagages lourds et personnes avec enfants y compris en poussette, etc.) souhaitent principalement des solutions qui s'apparentent à celles des personnes ayant des difficultés pour marcher.

Intégrer les besoins des personnes à mobilité réduite dès la conception des espaces permet d'apporter des réponses globales et améliore le confort d'usage pour l'ensemble des voyageurs. Néanmoins, des solutions techniques particulières peuvent être nécessaires afin de permettre aux personnes handicapées de se déplacer avec la plus grande autonomie possible.

Par ailleurs, les études et enquêtes nationales menées sur les besoins et attentes en termes de déplacement des personnes à mobilité réduite sont similaires à celles des personnes valides.

# CHAPITRE 1 : BILAN DU SCHEMA DIRECTEUR D'ACCESSIBILITE DU RESEAU DE TRANSPORT REGIONAL DES PAYS DE LA LOIRE (SDRA)

**Autorité organisatrice du transport régional de voyageurs, la région des Pays de la Loire définit et finance les dessertes, décide de certaines tarifications, achète de nouveaux trains, fixe les objectifs de qualité de service à l'exploitant ferroviaire et aux autocaristes, participe au développement de l'intermodalité et de la mise en accessibilité des points d'arrêt routiers et ferroviaires.**

Aussi, le 26 juin 2008, la Région a adopté, après concertation, son Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA), afin de programmer la mise à niveau de l'accès pour les personnes à mobilité réduite (PMR) du réseau régional de transports collectifs. Ce document a fixé pour la période 2008-2015, les objectifs d'accessibilité du réseau de transports collectifs régional, déterminé la nature et le montant des travaux à réaliser et planifié les investissements de ces travaux.

Le SDRA prévoyait de 2008 à 2015 :

- La mise en accessibilité du matériel roulant ;
- La mise en place de services à distance accessibles ;
- La mise en accessibilité des points d'arrêt autocars régionaux ;
- La mise en accessibilité des 39 gares régionales du réseau.

Suite à l'adoption de ce schéma, un règlement d'intervention spécifique a été voté par le Conseil Régional afin de permettre un co-financement régional des travaux de mise en accessibilité du réseau régional de transports collectifs ferroviaires et routiers.

Depuis l'adoption du SDRA, la Région a co-financé la réalisation d'études préliminaires, Avant-Projet et Projet, sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau et SNCF Gares et Connexions. Certaines de ces études, réalisées dans une trentaine de gares régionales, se sont concrétisées par la réalisation d'aménagements adaptés. Le co-financement régional des Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM) a également permis la mise en œuvre du programme du SDRA.

## **I.1. Présentation du service de transport régional ferroviaire et routier**

---

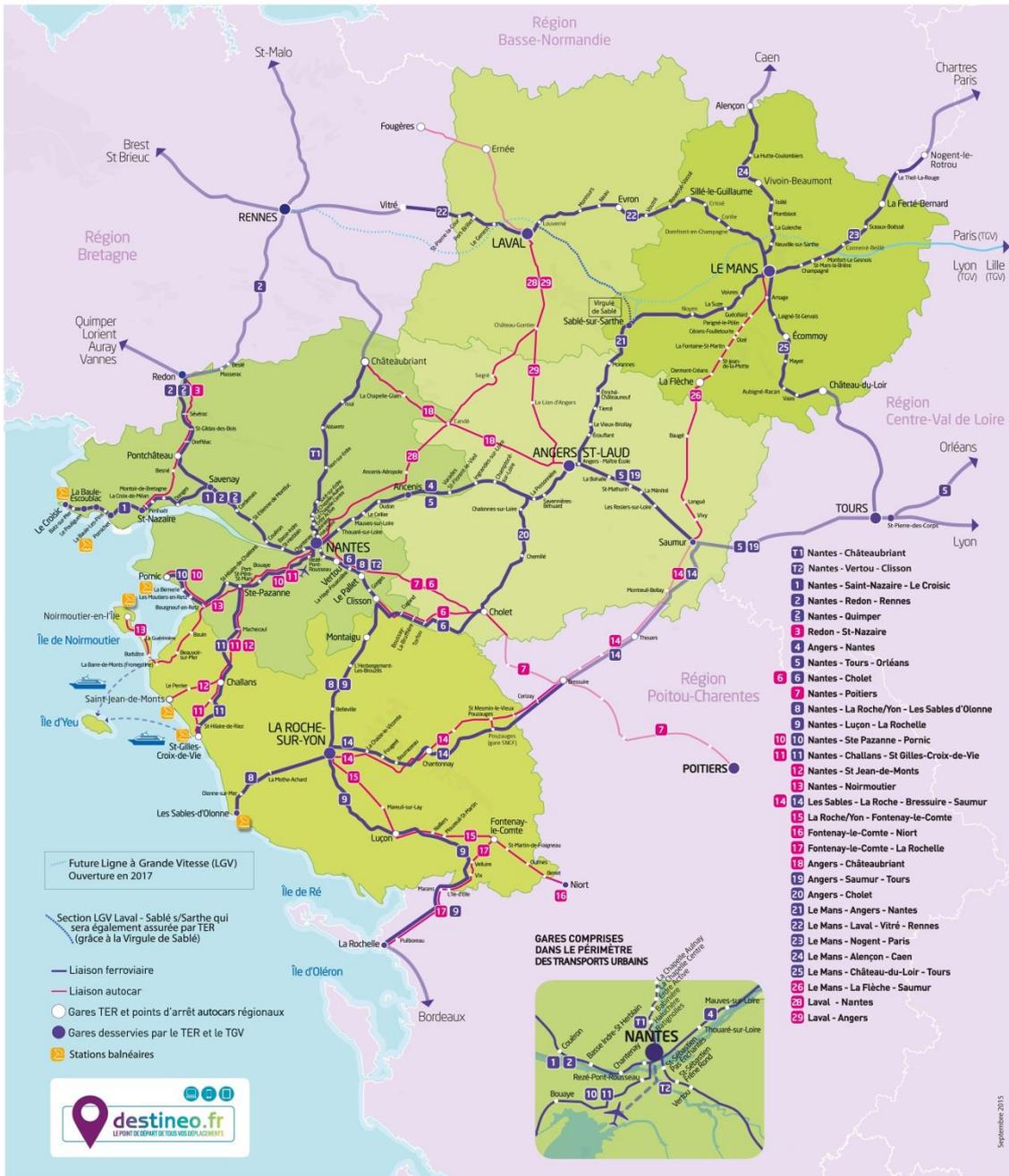
Le réseau de transport régional dessert **131 points d'arrêt ferroviaires et 134 points d'arrêt routiers**.

Les lignes de transport collectif régional comptent **20 lignes ferroviaires TER** (dont 4 sont complétées par des autocars), et **11 lignes autocars régionales**.

En 2015, on compte **464 trains et 115 cars circulant quotidiennement** sur le réseau régional.

Environ **45 700 voyages quotidiens** (moyenne 2013) ont été assurés à bord des trains et autocars régionaux.

# CARTE DU RÉSEAU DE TRANSPORT DE LA RÉGION DES PAYS DE LA LOIRE



Réseau exploité par



## I.2. Bilan de la politique régionale de mise en accessibilité du matériel roulant

---

### I.2.1. Etat des lieux de l'accessibilité du matériel roulant ferroviaire

---

La Région a fortement investi dans le matériel roulant ferroviaire, à travers le renouvellement et l'acquisition de matériel : **112 nouveaux engins ont été commandés depuis 2004, pour un montant de 734 millions d'euros.**

Elle finance à 100 % l'achat de ces matériels roulants et co-décide des investissements et de l'exploitation de ces matériels. La maîtrise d'ouvrage sur le matériel roulant ferroviaire est assurée par la SNCF.

En novembre 2014, un état des lieux de l'accessibilité a été réalisé par la SNCF<sup>3</sup>. Il apparaît que près de **90 % du parc régional est accessible aux personnes se déplaçant en fauteuil roulant.**

L'analyse effectuée par la SNCF est une analyse d'usages. Elle se fonde à la fois sur des critères d'accessibilité établis par la STI PMR et la réglementation française et sur des demandes d'associations de personnes handicapées et à mobilité réduite. Le niveau de conformité des équipements des matériels roulants est évalué au-delà des obligations de la STI PMR de 2008, avec la prise en compte de plus de 250 critères.

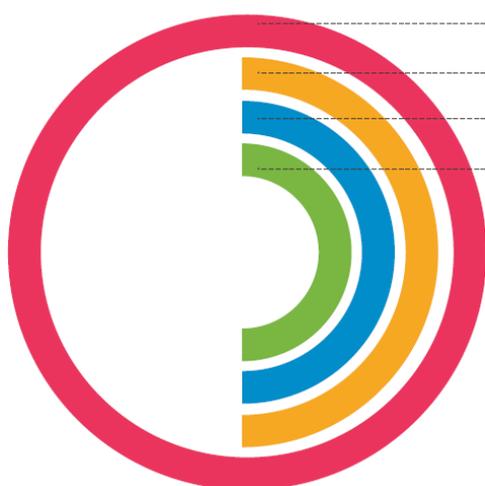
Parmi les critères listés relatifs à l'accessibilité d'un matériel roulant, une distinction est faite selon le type de handicap :



---

<sup>3</sup> Cf. Etat des lieux de l'accessibilité des matériels roulants ferroviaires. Délégation à l'accessibilité et aux voyageurs handicapés. SNCF. Novembre 2014

Chaque matériel est classé selon une classification en 4 catégories (critères « Essentiels », « Très importants », « Importants », « Complémentaires »). Cette classification permet une analyse comparative des différents matériels roulants ferroviaires. Elle permet également de constater les progrès accomplis et l'évolution des différents parcs de matériels roulants. Elle ne se substitue pas aux exigences de la STI PMR, ni aux diverses normes en vigueur.



**CRITÈRES ESSENTIELS**

**CRITÈRES TRÈS IMPORTANTS**

**CRITÈRES IMPORTANTS**

**CRITÈRES COMPLÉMENTAIRES**

Un cercle complet indique que 100 % des critères sont respectés ou que ces critères sont non applicables pour ce handicap.



## NIVEAU 1 – ESSENTIEL

Si un critère de niveau 1 n'est pas respecté par un matériel roulant, pour une catégorie de handicap, le matériel roulant sera considéré comme inadapté pour cette catégorie : le voyageur pourra rencontrer des difficultés pour la montée à bords et le déroulement du trajet sur ce matériel roulant.

Le non-respect d'un critère de niveau 1 n'engendre pas d'interdiction de voyager, ni la mise en place automatique de mesures de substitution.

Lorsqu'un matériel roulant est classifié en Niveau 1 – Essentiel, cela signifie que l'ensemble des critères listés ci-dessous, sont respectés :



### POUR LE HANDICAP VISUEL

- Portes côté voie bloquées à l'arrêt.
- Signal sonore de fermeture des portes, conforme ou non à la STI PMR.
- Système de sonorisation intérieure, manuel ou automatique, conforme ou non à la STI PMR.



### POUR LE HANDICAP MOTEUR CONCERNANT LES UTILISATEURS DE FAUTEUIL ROULANT

Les critères ci-dessous garantissent la présence d'un espace pour les personnes en fauteuil roulant et le fait de pouvoir y accéder :

- Une place réservée aux personnes utilisant un fauteuil roulant, conforme ou non à la STI PMR.
- Une porte d'accès extérieur de largeur libre utile supérieure à 800 mm.
- Des ouvertures de porte intérieure menant de l'accès extérieur à l'espace dédié présentant une largeur libre utile d'au moins 700 mm.
- Des couloirs d'accès aux places pour fauteuils roulants, d'une largeur minimale de 700 mm en tout point jusqu'à une hauteur minimale de 1450 mm.



### POUR LE HANDICAP MOTEUR AUTRE QUE CELUI DES PERSONNES UTILISANT UN FAUTEUIL ROULANT

- Présence d'une main courante, conforme ou non à la STI PMR, pour faciliter la montée et la descente du train.



## **NIVEAU 2 – TRÈS IMPORTANT**

Le niveau 2 est attribué lorsque le degré d'accessibilité maximum du niveau 1 n'est pas atteint, mais qu'un confort d'usage dans le matériel roulant peut être amélioré, tel que : pouvoir monter à bord, accéder à sa place dans de meilleures conditions, bénéficier des services à bord, se déplacer, se localiser, s'orienter et disposer de l'information nécessaire au bon déroulement de son voyage.



## **NIVEAU 3 – IMPORTANT**

Le niveau 3 est attribué dans deux cas :

- Lorsque le degré d'accessibilité maximum n'est pas déjà atteint par les niveaux 1 et 2 et peut encore être amélioré
- Lorsqu'un critère n'est ni Essentiel, ni Très important pour une catégorie de handicap, mais uniquement important.



## **NIVEAU 4 – COMPLÉMENTAIRE**

Pour certains critères, le niveau 4 complète le niveau 3, lorsque les équipements proposent un niveau d'accessibilité supérieur.

Fin 2014, le réseau de transport régional ferroviaire des Pays de la Loire compte 8 séries de matériels roulants TER, dont l'accessibilité a été analysée comme suivant :

- **Autorail Grande Capacité (AGC X76500) : 35 rames**



Il s'agit d'engins récents, polyvalents, offrant un bon niveau de confort. En 2012, 2,1 millions d'euros ont été investis par la Région pour la mise en conformité des 35 AGC.



#### Lignes parcourues<sup>4</sup>

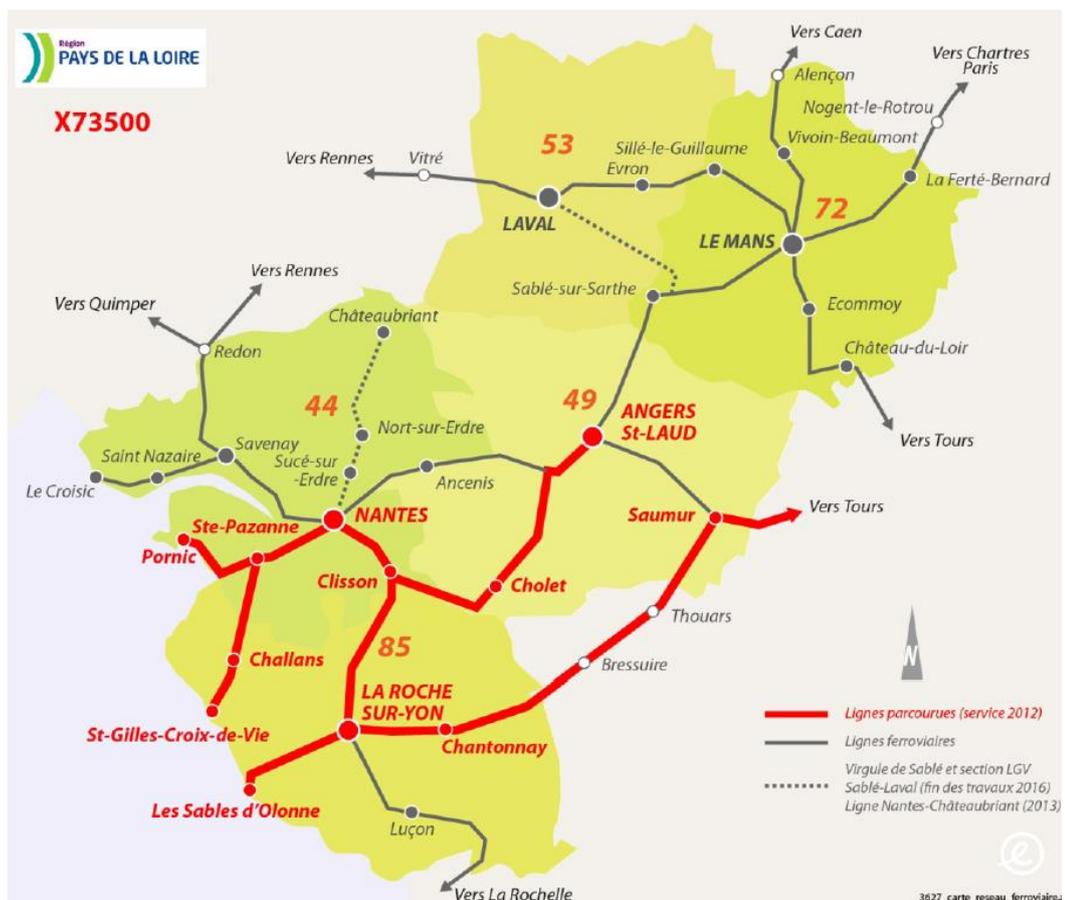
➔ Tous les critères Essentiels sont respectés pour tous les handicaps.

<sup>4</sup> Cartographie réalisée dans le cadre de l'étude prospective sur le parc de matériels roulants ferroviaires affectés au réseau de transports collectifs de la Région Pays de la Loire en décembre 2012.

- **ATER** : 15 rames



Les ATER (X73500) sont surtout destinés aux lignes à faible niveau de trafic ou aux dessertes terminales. Ils offrent cependant un confort apprécié des voyageurs.



### Lignes parcourues<sup>5</sup>

→ Tous les critères Essentiels sont respectés pour tous les handicaps.

<sup>5</sup> Cartographie réalisée dans le cadre de l'étude prospective sur le parc de matériels roulants ferroviaires affectés au réseau de transports collectifs de la Région Pays de la Loire en décembre 2012.

- TER 2N NG : 13 rames



NIVEAU 1 – ESSENTIEL



Les TER 2N Nouvelle génération (Z24500) constituent une série récente (2007-2010) et la plus capacitaire du parc TER Pays-de-la-Loire avec 2 niveaux.



### Lignes parcourues<sup>6</sup>

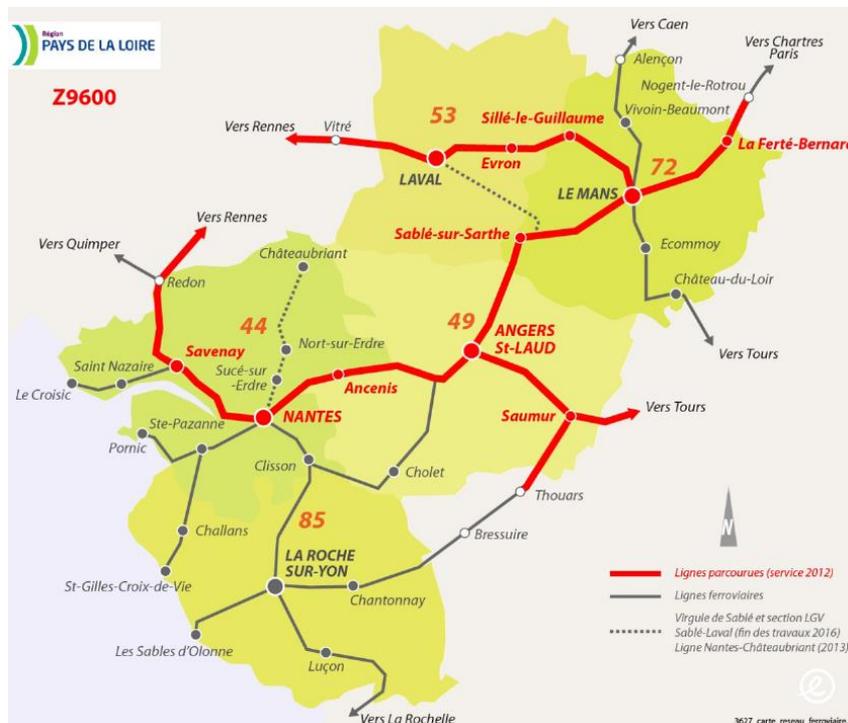
➔ Tous les critères « Essentiels » sont respectés pour tous les handicaps

<sup>6</sup> Cartographie réalisée dans le cadre de l'étude prospective sur le parc de matériels roulants ferroviaires affectés au réseau de transports collectifs de la Région Pays de la Loire en décembre 2012.

- Z2 : 16 rames



Il s'agit d'un matériel apparu dans les années 1980. Les Z2 (Z9600) ont fait l'objet d'une rénovation. Elles se caractérisent par de bonnes capacités d'accélération et de décélération et par un confort d'un assez bon niveau. Elles pâtissent cependant de l'absence de climatisation et d'une accessibilité médiocre due notamment à la hauteur élevée du plancher.



### Lignes parcourues<sup>7</sup>

➔ Pour les personnes utilisant un fauteuil roulant, un critère « Essentiel » n'est pas respecté : les portes d'accès au train présentent une largeur libre utile de 740 mm, donc inférieure à 800 mm préconisés. La hauteur de plancher est également une difficulté majeure pour les personnes à mobilité réduite.

Dès 2017, la Région ne comptera plus de trains Z2 sur son réseau de transport ferroviaire. Ils disparaîtront au profit de matériel roulant avec un haut niveau d'accessibilité.

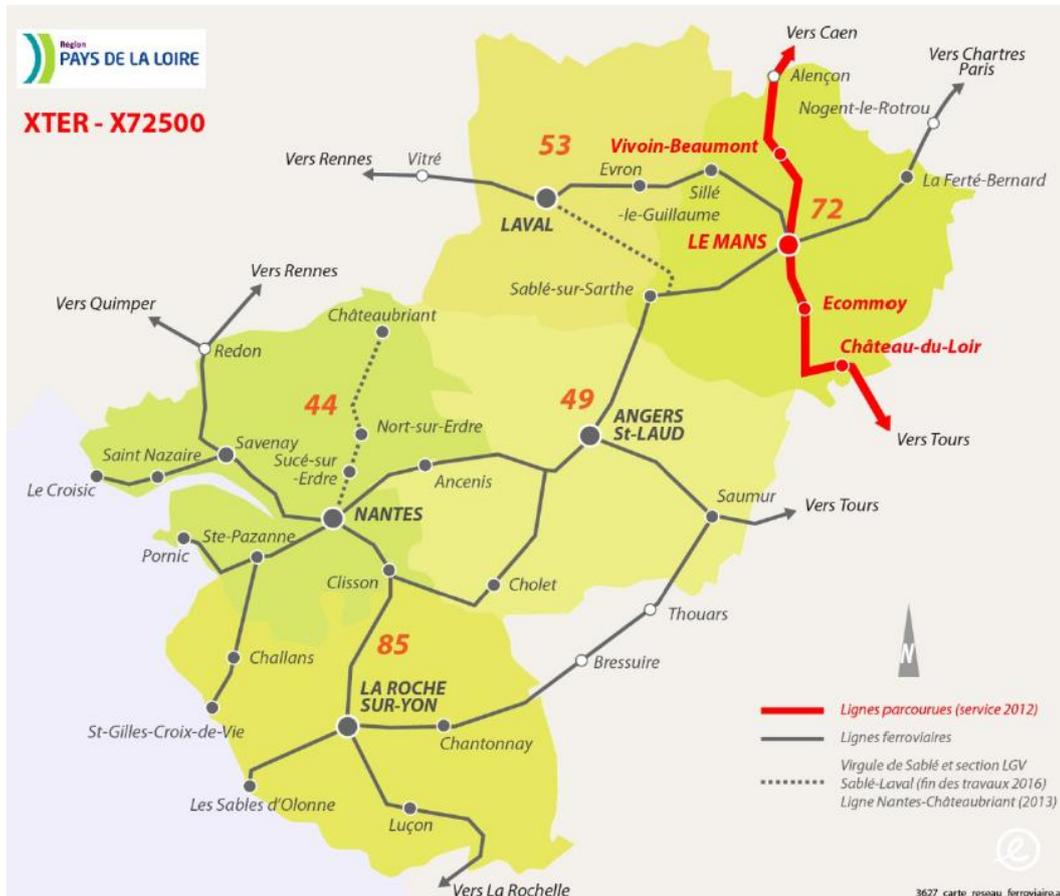
<sup>7</sup> Cartographie réalisée dans le cadre de l'étude prospective sur le parc de matériels roulants ferroviaires affectés au réseau de transports collectifs de la Région Pays de la Loire en décembre 2012.

- XTER : 10 rames



NIVEAU 1 – ESSENTIEL

Les automoteurs XTER (X 72500) ont marqué le début du renouvellement des parcs de matériels TER à la fin des années 1990, avec un confort inédit et un design moderne.



### Lignes parcourues<sup>8</sup>

➔ Tous les critères « Essentiels » sont respectés pour tous les handicaps.

Les 10 automoteurs X72500 Pays de la Loire ont été rénovés en 2013 pour un montant de 500 000 €.

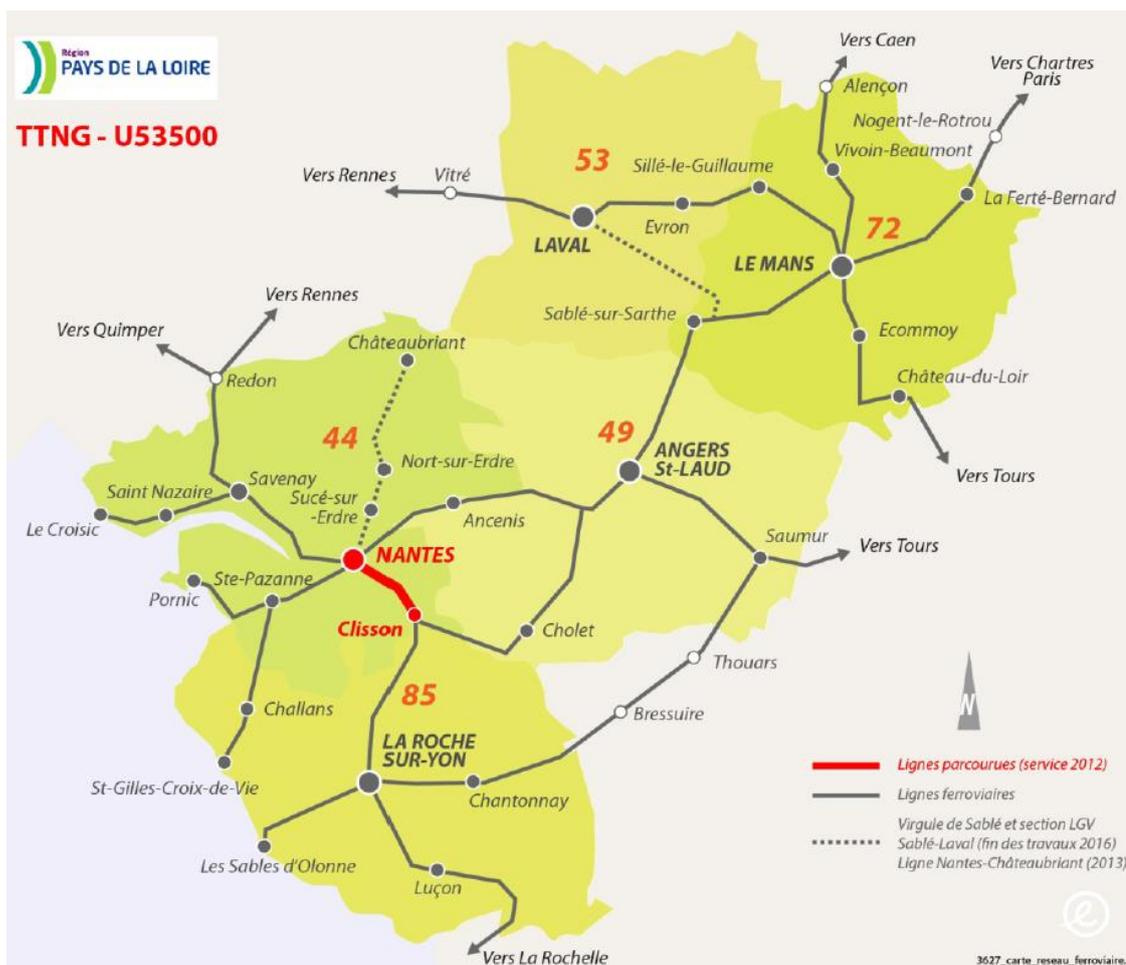
<sup>8</sup> Cartographie réalisée dans le cadre de l'étude prospective sur le parc de matériels roulants ferroviaires affectés au réseau de transports collectifs de la Région Pays de la Loire en décembre 2012.

- Tram-train : 24 rames



NIVEAU 1 – ESSENTIEL

Les trams-trains (U 53 500) de la Région Pays de la Loire sont les premiers exemplaires d'une série de véhicules nouveaux qui ont pour objectifs de faire le lien entre les milieux urbains et périurbains. Le parc commandé totalise 24 éléments et assure une desserte entre Nantes et Châteaubriant ainsi qu'entre Nantes et Clisson (navettes omnibus).



### Lignes parcourues<sup>9</sup>

La carte ci-dessus illustre la situation en 2012.

**La section Nantes-Châteaubriant est aujourd'hui desservie par le tram-train.**

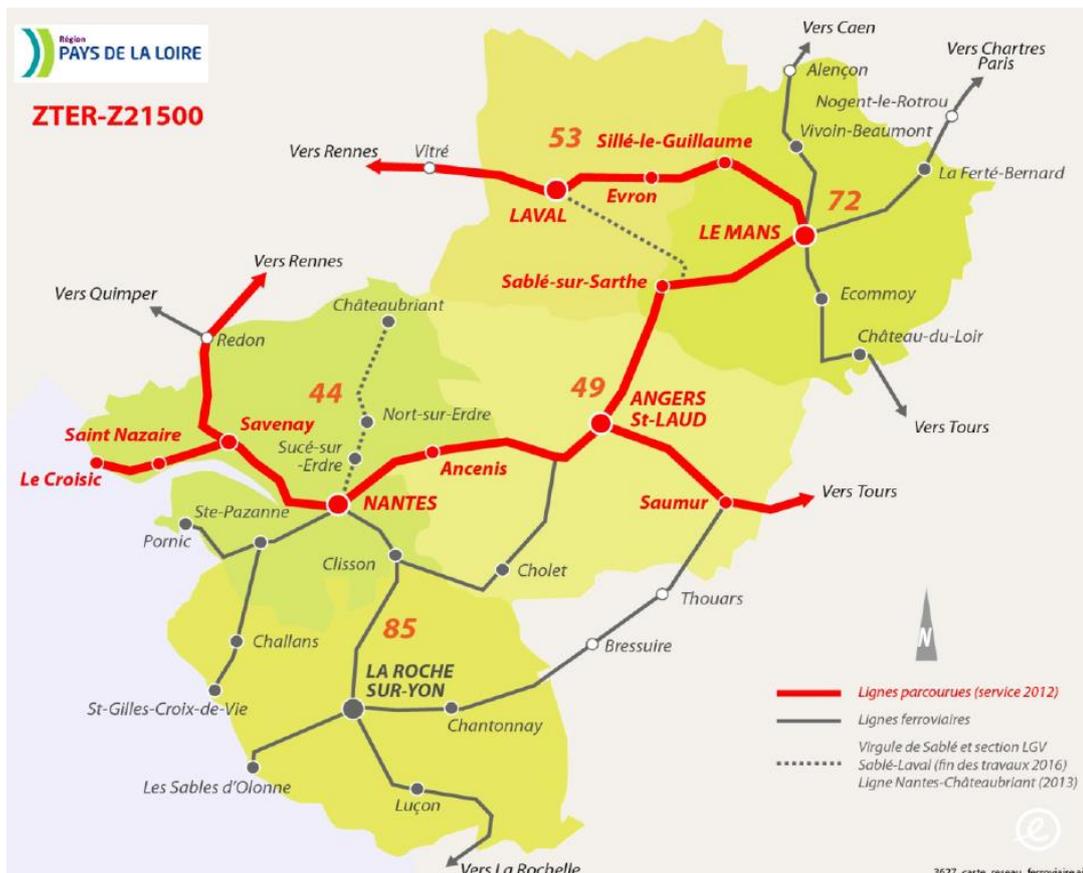
➔ Tous les critères « Essentiels » sont respectés pour tous les handicaps

<sup>9</sup> Cartographie réalisée dans le cadre de l'étude prospective sur le parc de matériels roulants ferroviaires affectés au réseau de transports collectifs de la Région Pays de la Loire en décembre 2012.

- ZTER : 21 rames



Les Z TER (Z 21500) ont été produits entre 2002 et 2004, dans le même élan que les XTER (X 72500). Cette série se caractérise par un très haut niveau de confort. La remorque intermédiaire comporte un plancher bas, de manière à favoriser l'accessibilité. Il n'est présent que dans un nombre restreint de régions (Bretagne, Pays de la Loire et Centre).



### Lignes parcourues<sup>10</sup>

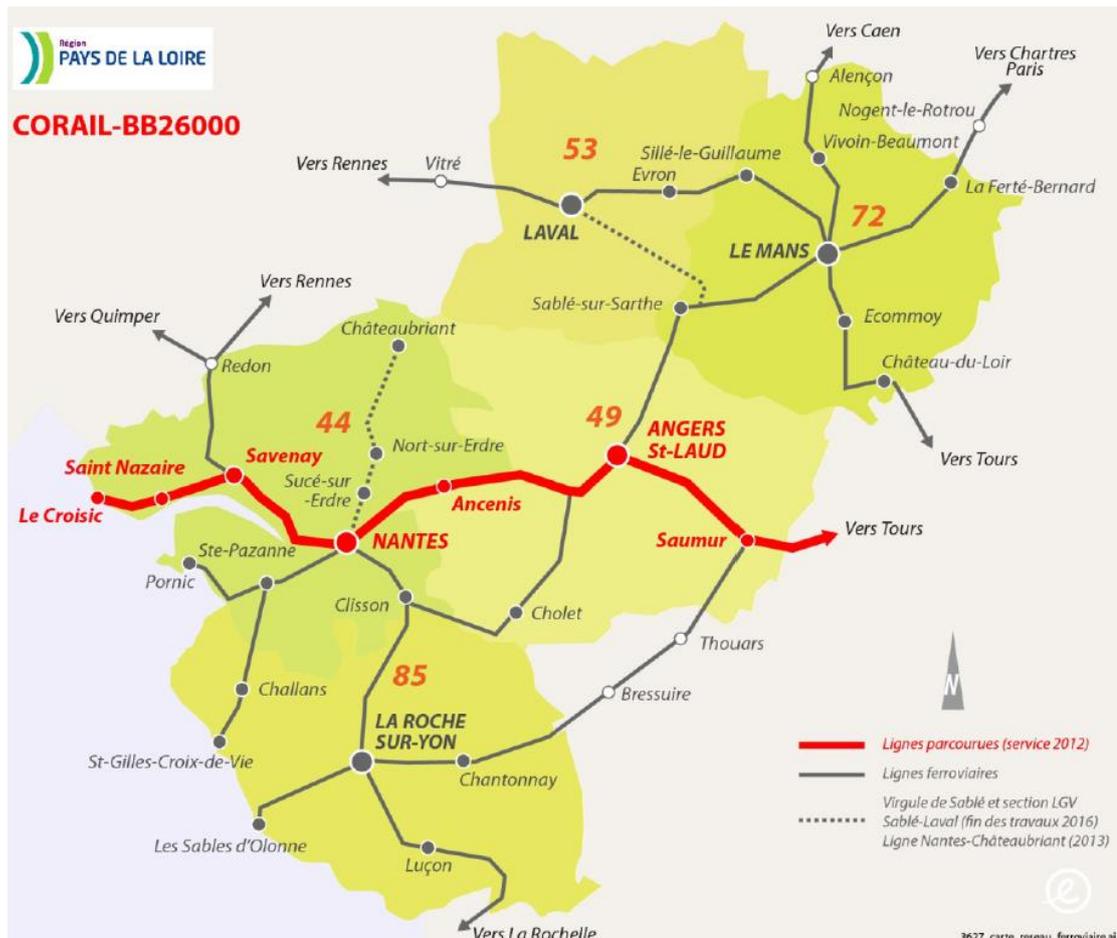
➔ Tous les critères « Essentiels » sont respectés pour tous les handicaps

<sup>10</sup> Cartographie réalisée dans le cadre de l'étude prospective sur le parc de matériels roulants ferroviaires affectés au réseau de transports collectifs de la Région Pays de la Loire en décembre 2012.

- **CORAIL** : 10 rames

➔ Les trains Corail n'ont pas fait l'objet d'analyse dans l'étude réalisée par SNCF en novembre 2014.

Les voitures CORAIL sont des voitures du parc Grandes Lignes datant des années 1970-1980. Climatisées, elles demeurent un matériel bien conçu et très confortable. L'accessibilité à ces voitures est cependant un point faible.



**Lignes parcourues<sup>11</sup>**

**Dès 2017, le réseau de transport ferroviaire des Pays de La Loire ne comptera plus de trains CORAIL.**

Ce matériel, qui est uniquement utilisé sur la ligne Interloire, disparaîtra du réseau régional des Pays de La Loire et sera remplacé par les ZTER dès septembre 2017, puis par du matériel neuf (rames Régio2N à V200) qui sera mis en service à partir de 2018 sur le réseau régional et propose un haut niveau d'accessibilité.

<sup>11</sup> Cartographie réalisée dans le cadre de l'étude prospective sur le parc de matériels roulants ferroviaires affectés au réseau de transports collectifs de la Région Pays de la Loire en décembre 2012.

- : 10 rames bi-modes, 10 rames électriques d'ici 2017



Destinés à assurer l'ensemble des déplacements régionaux moyennement denses, les ont été mis en service sur le réseau régional en 2015. 10 BiBi (B84500) ont été mis en service en 2014-2015 et 10 électriques (Z51500) seront mis en service entre 2016 et 2017.

- ➔ Offrant un confort important (climatisation, sièges ergonomiques équipés de repose-pieds, une prise électrique par paire de siège, liseuse individuelle, plancher chauffant), les REGIOLIS prennent en compte tous les handicaps.

Les desservent et desserviront les 6 lignes suivantes :

- Nantes-Angers
- Cholet-Angers
- Cholet-Nantes
- Nantes Les Sables d'Olonne
- Nantes-La Rochelle
- Saumur-Bressuire-La Roche-sur-Yon-Les Sables d'Olonne

### En résumé

**L'ensemble du matériel roulant ferroviaire de la Région des Pays de La Loire actuel est accessible pour l'ensemble des handicaps, excepté les CORAIL et les Z2 qui présentent des obstacles en termes d'accessibilité notamment pour les UFR. Néanmoins, ces deux séries de matériels roulants ferroviaires sont amenées à disparaître à court terme (2 à 3 ans) sur le réseau régional pour laisser place, à partir de 2017, à un parc de matériel roulant ferroviaire entièrement accessible.**

## **I.2.2. Etat des lieux de l'accessibilité du matériel roulant routier**

---

### Les autocars

Le parc de véhicules utilisé pour les dessertes régionales exploité par diverses entreprises de transports comprend 27 autocars réguliers.

Les 11 lignes routières régionales font l'objet de contrats entre la Région des Pays de la Loire et les transporteurs d'autocars (par délégation de service public ou marchés publics).

Chaque contrat reprend les principes d'accessibilité décrits ci-après.

**Les principes de mise en accessibilité du matériel roulant régional consistent à :**

- **Etre informé de l'accessibilité de l'autocar :**
  - des girouettes (bande d'information défilante) latérales sont situées sur le côté droit extérieur de l'autocar. Des girouettes frontales situées dans l'autocar, à l'avant et à l'arrière, permettent d'identifier le numéro et le nom de la ligne autocar à partir du point d'arrêt.
  - un pictogramme est posé à l'avant-droit de l'autocar et sur la porte accessible aux UFR.
  
- **Monter/descendre de l'autocar :**
  - un comble-lacune de type élévateur, palette d'accès, rampe manuelle ou semi-automatique, marchepied extérieur est mis en place
  - la porte de l'autocar permet le passage d'un fauteuil roulant. Son ouverture est semi-automatique ou automatique. Une main courante facilite la montée.

Les personnes ayant des difficultés à se déplacer, notamment pour monter ou descendre de l'autocar peuvent être aidées par les conducteurs, si elles en font la demande ; les hauteurs et largeurs du giron des marches à l'avant de l'autocar sont conformes (hauteur et giron de marches conformes, nez de marche et contremarches contrastés, main courante contrastée, à deux hauteurs différentes, dont une accessible aux personnes de petite taille, éclairage sur les marches en évitant la réflexion et l'éblouissement.)

## Dispositif spécifique pour l'utilisation de l'élévateur

Les conducteurs sont formés pour la manipulation d'équipements spécifiques comme l'élévateur.



Les personnes en fauteuil roulant sont encouragées à réserver l'un des 2 espaces disponibles par véhicule. L'élévateur nécessite une manipulation particulière sur l'autocar. La réservation est donc nécessaire si le voyageur souhaite la garantie de pouvoir se déplacer dans les conditions envisagées. Cette réservation permet une anticipation de la régulation du service par les transporteurs. Le temps de prise en charge d'un UFR est de 7 minutes.

- **Etre informé des différentes étapes du voyage :**
  - Des panneaux d'information dynamique situés à l'avant de l'autocar et au milieu du véhicule informent les passagers sur la ligne et la destination de l'autocar ; la ligne est aussi indiquée à l'arrière du véhicule. Le nom du prochain arrêt est fourni sous forme sonore et visuelle. En cas de situation perturbée, une annonce sonore, doublée d'un signal lumineux doivent être assurés.
  - Un système d'information sonore permet de doubler ces informations. Pour permettre une diffusion de l'information homogène, plusieurs sorties audio sont installées dans l'autocar (ex : une à l'avant, une au milieu et une au fond). Un micro est à disposition du conducteur et lui permet d'informer les passagers en cas de situations perturbées.
  - Des fiches horaires sont disponibles à l'avant de l'autocar. Des schémas de la ligne sont situés sur les vitres ou sur le plafond du véhicule (suivant les mêmes dispositions que dans les bus en milieu urbain). La durée entre deux arrêts est précisée.

▪ **Repérer et se stationner aux places réservées ou prioritaires :**

- Chaque autocar dispose au moins d'une place pour les fauteuils roulants équipée d'un appui-tête et d'un dossier. Lorsque cette place n'est pas utilisée, un strapontin peut être aisément installé puis désinstallé. Un pictogramme avec des explications écrites permet de comprendre comment positionner le fauteuil. Ces places ont un dispositif d'alerte et un bouton de demande d'arrêt, la prise en compte de la demande d'arrêt est fournie sous une forme sonore et visuelle.
- L'autocar dispose de 4 places réservées prioritairement pour les autres catégories de personnes à mobilité réduite. Ces places sont :
  - situées à proximité d'une porte d'entrée, dans le sens de la route
  - signalées par des pictogrammes à partir de l'entrée dans l'autocar, sur la porte ou sur les marches s'il y en a
  - signalées par des pictogrammes de position sur l'appui-tête ou sur l'accoudoir des places réservées. Le pictogramme sera visible quelle que soit la position de l'accoudoir.

▪ **Accéder aux services :**

Le SDRA avait équipé de WC accessibles aux handicapés les véhicules de trois lignes régionales. Un bilan de l'utilisation de ce service par les UFR a permis de révéler la non-utilisation de ces toilettes. Suite à une concertation entre la Région et les associations d'usagers handicapés et UFR, la Région a décidé de ne plus intégrer cette exigence dans ses contrats avec les transporteurs.

Lorsque la configuration le permet, la mise en place de sanitaires accessibles aux UFR est privilégiée à proximité des arrêts autocars.

## Les lignes autocars du service régional

La Région comprend 15 lignes routières régionales dont 4 lignes mixtes sur lesquelles est proposée une offre routière qui vient en complément de l'offre ferroviaire.

Le tableau ci-dessous fait figurer l'ensemble des lignes autocars régionales en service en septembre 2015.

	Plateforme élévatrice pour les Personnes à Mobilité Réduite	Espaces réservés aux Personnes à Mobilité Réduite	Toilettes	Informations visuelles et sonores pour personnes malvoyantes ou malentendantes	Réservation préalable Personnes à Mobilité Réduite (N° de tel et conditions)
Redon - Saint-Nazaire (L3)		2			0 810 00 66 92 (Numéro Azur)
Nantes - Cholet (L6)		2			0 800 584 260
Nantes - Poitiers (L7)		2			0 810 00 66 92 (Numéro Azur)
Nantes - Challans - Saint-Gilles-Croix-de-vie (L11)		1			0 800 584 260
Nantes-St-Jean-de-Monts (L12) et Nantes - Noirmoutier (L13)		2			0 810 00 66 92 (Numéro Azur) ou www.cta44.fr
Les Sables d'Olonne - La Roche-sur-Yon - Bressuire - Saumur (L14)		1			0 800 584 260
La Roche-sur-Yon Fontenay-le-Comte (L15), Fontenay-le-Comte-Niort (L16) et Fontenay-le-Comte-La Rochelle (L17)		1			0 810 00 66 92 (Numéro Azur)
Angers-Châteaubriant (L18)		1			02 99 47 42 42
Le Mans-La Flèche-Saumur (L26)		2			0 810 00 66 92 (Numéro Azur)
Laval - Nantes (L28) et Laval - Angers (L29)		1			02 99 47 42 42

A partir du 1er oct 2015 : 0 800 584 260  
 Réservation à effectuer 24 h avant l'heure du début du voyage auprès de Contact TER  
 Ouvert de 7 h à 20 h du lundi au vendredi

0 810 00 66 92 (Numéro Azur)  
 La veille avant 17 h pour un départ du mardi au samedi.  
 Avant 17 h pour un départ le dimanche ou lundi.

02 99 47 42 42  
 La veille pour un départ du mardi au samedi.  
 Avant vendredi 17 h pour un départ le dimanche ou lundi

**Sur les 15 lignes autocars régionales, 11 lignes autocars sont confiées à des exploitants routiers :**

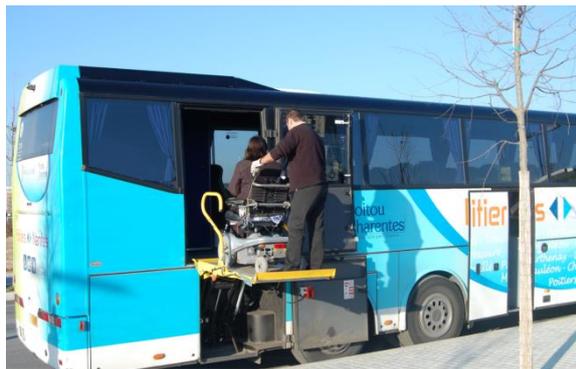
**Ligne 3 « Redon-Saint Nazaire » :** les véhicules offrent de 47 à 49 places et d'une place UFR.

Elle dessert 14 points d'arrêt routiers.



**Ligne 7 « Nantes-Poitiers » :** les véhicules offrent 45 à 53 places et disposent de 2 places UFR

Elle dessert 5 points d'arrêt routiers.



**Ligne 12 « Nantes-Saint Jean de Monts » et ligne 13 « Nantes-Noirmoutier »**

La ligne 12 « Nantes-Saint Jean de Monts » dessert 11 points d'arrêt routiers.

La ligne 13 « Nantes-Noirmoutier » dessert 23 points d'arrêt routiers.

Les services sont assurés par des autocars accessibles depuis juin 2010. Les autocars disposent d'une ou deux places UFR selon la taille des véhicules (45 à 49 places).



**Ligne 15 « La Roche sur Yon – Fontenay », ligne 16 « Fontenay-Niort », ligne 17 « Fontenay le Comte - La Rochelle » :**

Les services offrent 27 à 43 places et disposent chacun d'une place UFR.

La ligne 15 « La Roche-sur-Yon –Fontenay » dessert 13 points d'arrêt routiers.

La ligne 16 « Fontenay-Niort » dessert 8 points d'arrêt routiers.

La ligne 17 « Fontenay-Le-Comte – La Rochelle » dessert 5 points d'arrêt routiers.



**Ligne 26 « Le Mans - La Flèche – Saumur »** : dessert 35 points d'arrêt routiers.

Les véhicules disposent de 51 à 52 places et dispose d'une place UFR.



**Ligne 18 « Angers-Châteaubriant », ligne 28 « Laval-Nantes » et ligne 29 « Laval-Angers »** :

La ligne 18 « Angers-Châteaubriant » dessert 7 points d'arrêt routiers.

La ligne 28 « Laval-Nantes » dessert 8 points d'arrêt routiers.

La ligne 29 « Laval-Angers » dessert 5 points d'arrêt routiers.

Les véhicules circulant sur ces lignes disposent de 45 à 53 places et d'une à deux places UFR.



## Sur les 15 lignes autocars régionales, 4 lignes mixtes sont gérées par la SNCF :

Ces lignes « mixtes » proposent, sur certains horaires une offre « routière » qui vient en complément de l'offre « fer » :

- Ligne 6 « Nantes – Cholet » complétée par la Ligne 6 bis « Clisson – Cholet »
- Ligne 10 « Nantes – Pornic »
- Ligne 11 « Nantes – Saint-Gilles-Croix-de-Vie »
- Ligne 14 « La Roche sur Yon – Saumur »

Un état des lieux de l'accessibilité des autocars régionaux SNCF desservant ces lignes régionales régulières, a été réalisé par la SNCF au premier semestre 2015.

### ▪ Ligne 6 bis « Clisson – Cholet »

La ligne 6 dessert 8 points d'arrêt.

En juillet 2015, le véhicule qui avait été mis en service en 2012 (Master Renault de 5,54 mètres de longueur) a été remplacé par un mini-car de 25 places.

Ce véhicule est accessible aux PMR et peut accueillir un UFR.

### ▪ Lignes 11 « Nantes – Saint-Gilles Croix de Vie » et 10 « Nantes-Pornic »



La ligne 11 « Nantes – Saint-Gilles-Croix-de-Vie » dessert 12 points d'arrêt.

La ligne 10 « Nantes–Pornic » dessert 2 points d'arrêt.

Un véhicule est dédié à assurer la desserte sur ces 2 lignes. 2 autocars de réserve peuvent également en assurer la desserte. Ces véhicules ont chacun une longueur de 13,50 mètres.

Ils sont accessibles aux PMR et disposent de 2 réserves pour UFR. Ils disposent d'un système de sonorisation (radio et micro-conducteur), de 3 girouettes à LED (frontale, latérale et arrière, dont 2 réserves : frontale et latérale), et d'une réserve permettant la mise en place d'un dispositif sonore.

- **Ligne 14 « La Roche-sur-Yon – Saumur »**



Elle dessert 6 arrêts routiers sur le périmètre de la Région Pays de la Loire et 4 points d'arrêt sur le périmètre du TER de la Région Poitou-Charentes.

Le véhicule dédié à assurer cette desserte a une longueur de 12,80m, est accessible aux PMR et dispose de 2 places pour les UFR. Il est équipé d'une sonorisation (radio et micro-conducteur) et de deux girouettes électroniques directionnelles (2 girouettes à LED : frontale et latérale).

## En résumé

**Les autocars régionaux sont tous accessibles à tous types de handicaps** (excepté pour le service de doublage sur les lignes 12 et 13, en période d'été, sur certains horaires moins fréquentés).

Les autocars régionaux sont tous équipés de :

- plateformes élévatrices pour les PMR
- d'espaces réservés aux PMR
- d'informations visuelles et sonores pour personnes malvoyantes ou malentendantes (système d'annonces sonore et de girouettes (bande d'information) dynamiques situées à l'extérieur et à l'intérieur de l'autocar.)

Les conducteurs ont à leur disposition une liste d'opérations à effectuer lors d'une prise en charge. Des fiches d'information sur les différents types de fauteuils et leurs techniques d'amarrages sont à leur disposition.

### **I.2.3. Le service d'aide humaine régional à bord du matériel roulant autocar et dans les points d'arrêt ferroviaires**

---

Les conducteurs d'autocars assurent une aide humaine sur demande des voyageurs handicapés.

L'agent d'escale en gare ou le conducteur d'autocar des lignes autocar régionales assistent les utilisateurs de fauteuil roulant à la montée et à la descente des matériels. Ils bénéficient d'une formation à l'aide humaine aux quatre types de handicap, pour renseigner en vis-à-vis les passagers sur le trajet et la localisation des places réservées.

Ils accueillent la personne à mobilité réduite. Ils contrôlent leur billet avant le départ pour vérifier qu'elle est bien à sa place et savoir où elle se trouve tout en s'assurant de son confort.

Les agents d'accompagnement des trains et les conducteurs de cars disposent d'un livret de pictogrammes et d'un support pour écrire et communiquer avec les déficients auditifs. La proximité des places assises à bord de l'autocar avec l'entrée et le poste de conduite facilite l'échange entre la personne à mobilité réduite et le conducteur qui rassure cette dernière.

Le personnel de bord dispose d'un support pour écrire : stylo et papier ou ardoise blanche ; un livret de pictogrammes illustrant les principales fonctions du déplacement (par exemple, le dessin d'une horloge pour informer d'un retard).

## I.3 Etat des lieux de l'accessibilité des points d'arrêt du réseau de transport régional

---

### I.3.1. L'accessibilité des points d'arrêt ferroviaires régionaux

La Région compte au total 131 points d'arrêt ferroviaires dont :

- 7 gares d'intérêt national : Angers, La Baule-Escoublac, La Roche-sur-Yon, Laval, Le Mans, Nantes, Saint-Nazaire. L'état des lieux de l'accessibilité de celles-ci sera traité dans le Sd'AP national.
- **124 points d'arrêt ferroviaires d'intérêt régional**, objet du présent Sd'AP dont :
  - 39 gares ferroviaires dotées d'un bâtiment de gare avec du personnel de vente.
  - 85 haltes ferroviaires ne disposant pas de bâtiment de gare ni de personnel.

A la date de rédaction du Sd'AP, toutes les gares régionales avec personnel de vente (39) ont fait l'objet d'études d'accessibilité (sur au moins un des périmètres SNCF), 21 gares ont fait l'objet d'aménagement d'accessibilité (sur au moins un périmètre SNCF), et 10 ont fait l'objet d'aménagement sur les périmètres SNCF Réseau et SNCF Mobilité.

3 gares régionales ont fait l'objet de travaux de mise en accessibilité, dans le cadre d'un projet de Pôle d'échanges multimodal ou de la mise en service de la ligne Nantes – Châteaubriant.

Gare	Date de mise en service périmètre SNCF Réseau	Date de mise en service périmètre SNCF Mobilité (Bâtiment Voyageurs)
Châteaubriant *	2014	2014
La Chapelle-Centre *	2014	2014
Saumur *	2012	2012

*\*dans ces gares, des petits travaux d'adaptation complémentaires restent à programmer.*

6 gares régionales font actuellement l'objet d'un projet de Pôle d'échanges multimodal ou d'un programme de travaux.

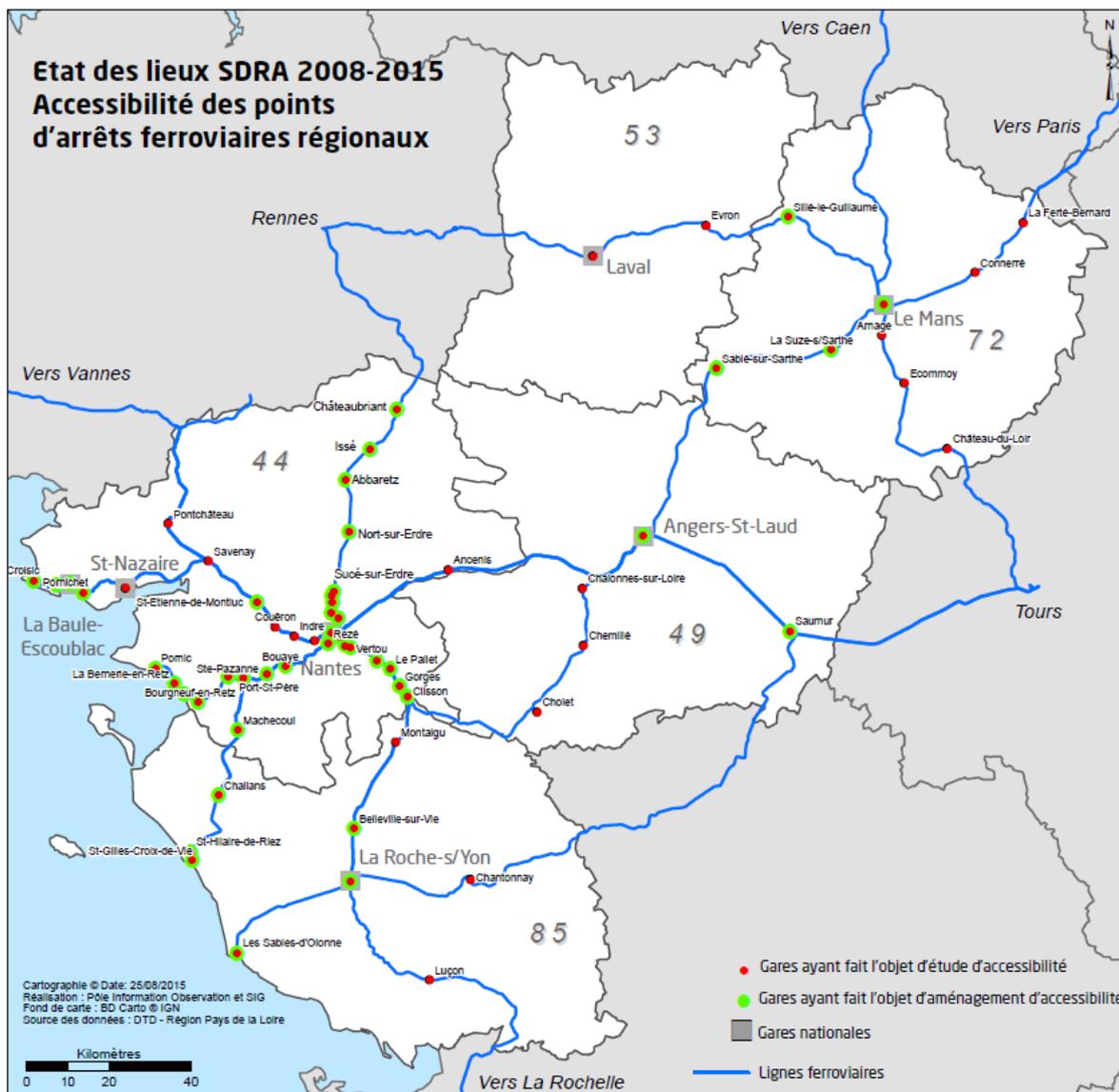
<b>Gare</b>	<b>Date de mise en service estimée ou réalisée périmètre SNCF Réseau</b>	<b>Date de mise en service estimée ou réalisée périmètre SNCF Mobilité (Bâtiment Voyageurs)</b>
<b>Ancenis</b>	Travaux 2018-2019	Travaux 2016
<b>Challans</b>	2006	2015
<b>Clisson</b>	2014	Etudes en cours
<b>Montaigu</b>	Etude préliminaire en cours	Etude en cours
<b>Sablé-sur-Sarthe</b>	2014	Travaux 2016
<b>Savenay</b>	Travaux 2017-2018	Travaux 2016

2 gares régionales ne font actuellement l'objet d'aucun projet de Pôle d'échanges multimodal néanmoins des études ont été menées :

<b>Gare</b>	<b>périmètre SNCF Réseau</b>	<b>périmètre SNCF Mobilité (Bâtiment Voyageurs)</b>
<b>Cholet</b>	Etude préliminaire (janvier 2014). Travaux 2018-2019	Etude préliminaire (septembre 2013). Travaux 2018-2019
<b>Les Sables d'Olonne</b>	2008	Etude de faisabilité (novembre 2013). Travaux 2018.

Equipements et services à disposition des personnes à mobilité réduite (PMR) en gare ferroviaire régionale et nationale avec personnel (en juin 2015) :

	Accès +	Emplacements parking aménagés	Ascenseurs	Rampes d'accès ou itinéraire sans marche	Bande d'éveil de vigilance	Guichets aménagés	Guichets boudes magnétiques	Portes automatiques	Toilettes aménagées
Ancenis									
Angers-Saint-Laud									
Challans									
Châteaubriant									
Château-du-Loir									
Cholet									
Clisson									
La Baule-Escoublac									
La Roche-sur-Yon									
Laval									
Le Croisic									
Le Mans									
Le Pallet									
Les Sables d'Olonne									
Luçon									
Nantes									
Nort-sur-Erdre									
Pornic									
Sablé-sur-Sarthe									
Saint-Nazaire									
Saumur									
Savenay									
Sillé-le-Guillaume									
Sainte-Pazanne									
Saint-Gilles-Croix-de-Vie									
Vertou									



La mise en accessibilité des gares régionales est systématiquement traitée dans le cadre des projets de Pôles d'échanges multimodaux (PEM). La région compte 12 PEM réalisés et 11 PEM en cours d'études, de travaux ou en émergence.

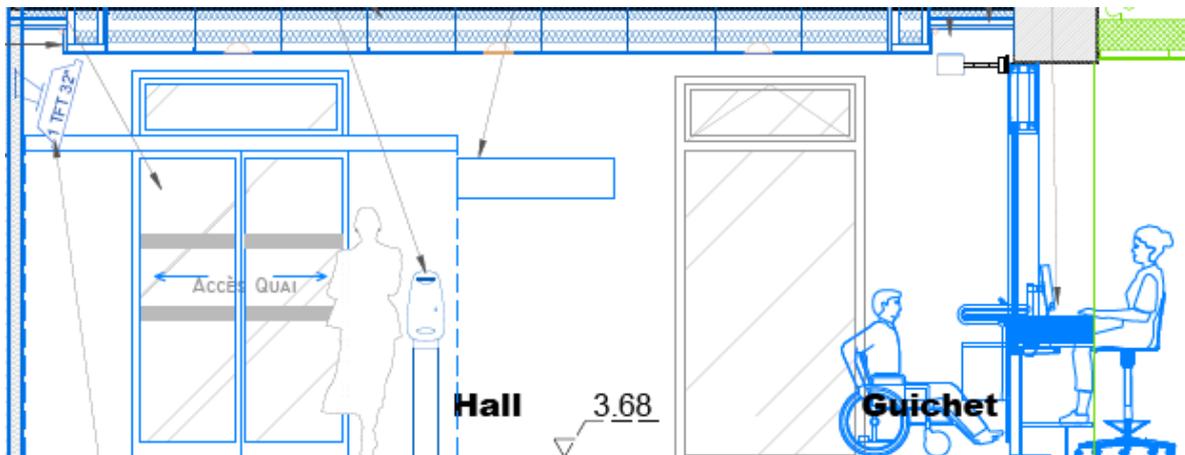
Exemples de travaux d'accessibilité réalisés sur le périmètre SNCF Réseau (quais)

Avant les travaux

Pendant les travaux



Exemple de travaux réalisés sur le périmètre SNCF Mobilité (bâtiment voyageurs)



L'ensemble des gares desservies par le tram-train des lignes Nantes-Clisson et Nantes-Châteaubriant ont fait l'objet d'aménagement d'accessibilité qui répondent à la STI-PMR 2008, normes existantes lors de la notification des marchés.

Par ailleurs, certaines haltes ferroviaires font l'objet d'un programme régional d'allongement des quais (financé à 100 % par la Région), rehaussés à cette occasion.

### En résumé

En septembre 2015 la Région Pays de la Loire compte :

**31 points d'arrêt ferroviaires ayant fait l'objet d'études préliminaires sur au moins un des périmètres SNCF.**

Le montant de ces travaux s'élève à 715.000 euros, dont 50 % est financé par la Région.

**28 points d'arrêt ferroviaires accessibles** (gares avec personnel et haltes ferroviaires sans personnel)

**12 points d'arrêt ferroviaires partiellement accessibles,**

dont 7 gares dans lesquelles les travaux de mise en accessibilité sont programmés ou en cours :

Dans le Département de La Sarthe :

- La Suze
- Sillé-Le-Guillaume

Dans le Département de Loire-Atlantique :

- Le Croisic
- Le Pouliguen
- Pornichet
- Saint-Etienne-de-Montluc

Dans le Département de Vendée :

- Challans

Les travaux dans ces 7 gares sont estimés à environ 10 millions d'euros.

Le co-financement de la Région s'élèverait à plus de 4,7 millions d'euros.

## Le service d'aide humaine en gare

### ▪ **La prestation de base**

Il s'agit des services nécessaires à l'accueil des voyageurs et à l'accès des voyageurs aux trains. Ces services aux voyageurs sont assurés dans l'ensemble des espaces publics de la gare.

#### ***L'accueil général***

Il regroupe les missions d'orientation dans la gare, information sur les services présents en gare, sur l'intermodalité et sur la desserte ferroviaire de la gare. L'accueil général peut être effectué par des agents dédiés à cette mission, ou par des agents qui effectuent aussi d'autres missions.

L'information multimodale consiste à orienter et informer les voyageurs vers les autres modes de transport possibles au départ de la gare, pour leur assurer la continuité du voyage.

***Le service de prise en charge des personnes à mobilité réduite*** en gare, au titre des exigences du Règlement européen en matière de droits et obligations des voyageurs ferroviaires.

Le service prévu dans la prestation de base recouvre l'accompagnement de toute personne handicapée ou à mobilité réduite qui en fait la demande, depuis un lieu de rendez-vous déterminé dans la gare jusqu'au train (ou car conventionné TER), ceci pour un départ.

De la même manière, à l'arrivée, la prestation d'accompagnement s'effectue du train (ou car conventionné TER) vers la sortie de la gare, ou le lieu de rendez-vous déterminé en gare, ou la station de taxi, ou vers le train ou le car conventionné TER en correspondance, pour lequel la personne possède un titre de transport.

La consistance de la prestation pour les personnes à mobilité réduite dépend, dans chacune des gares concernées, du niveau des installations et équipements disponibles.

### ▪ **Accès Plus**

Ce service d'accueil et d'accompagnement en gare et jusque dans le train est destiné à faciliter le voyage des personnes handicapées ou à mobilité réduite.

Ce service est développé en Pays de la Loire dans 21 gares avec personnel (7 gares d'intérêt national, 14 gares d'intérêt régional).

#### **Les bénéficiaires :**

- Les personnes titulaires d'une carte d'invalidité civile, de priorité ou de stationnement, ou d'une carte de réformé/pensionné de guerre
- Les personnes voyageant avec le fauteuil roulant qu'elles utilisent au quotidien
- La personne accompagnant une personne handicapée civile peut bénéficier de tarifs spéciaux. Le chien guide ou accompagnant, voyage gratuitement à bord.

**Une réservation est nécessaire et doit se faire au moins 48h avant le voyage :**

- par téléphone au **0 890 640 650** (0,11 €/min) ou au **36 35**, dire « Accès Plus » (0,34 € la 1<sup>ère</sup> minute et 0,11 € les suivantes)
- par fax : **0 825 825 957** (0,15 €/min)
- par courriel : **accesplus@sncf.fr**
- sur **www.accesplus.sncf.com**

L'utilisateur est attendu 30 minutes avant le départ du train et doit être muni(e) de son billet.

Dans la gare de départ, le personnel accompagne l'utilisateur jusqu'au quai de départ et l'aide à monter à bord du train.

Dans la gare d'arrivée, le personnel accompagne l'utilisateur à la descente du train.

Le service prévoit le portage d'un seul bagage de 15 kg maximum. Il est possible de bénéficier du service bagages à domicile avec une réduction de 25 % sur le 2<sup>ème</sup> bagage et les suivants.

Une étude réalisée par SNCF G&C sur les 7 gares nationales des Pays de la Loire indique que près de 51 000 prises en charge de personnes à mobilité réduite ont été réalisées en 2014. 60 % de ces prestations ont fait l'objet de réservation via le service Accès Plus. 48 % des prestations d'assistance ont été réalisées sans réservation. Celles-ci sont alors effectuées lorsque la disponibilité du personnel en gare le permet.

Plus de la moitié des prises en charge correspondent à des prestations d'assistance simple, 25 à 30 % nécessitent l'activation d'une rampe ou d'un élévateur, 15 à 30 % (selon les gares) d'un fauteuil roulant et 1 à 2 % impliquent l'utilisation d'une rampe ou d'un élévateur et le besoin d'un fauteuil roulant.<sup>12</sup>

Les données régionales ne sont pas encore disponibles. Elles pourront être mentionnées à l'occasion de l'actualisation du Sd'AP.

---

<sup>12</sup> Données issues de l'instance régionale de concertation, juillet 2015.

### I.3.2 L'accessibilité des points d'arrêt routiers régionaux

En 2015, le réseau de lignes routières régionales compte 134 points d'arrêt routiers.

Un état des lieux de l'accessibilité a été réalisé au 1<sup>er</sup> semestre 2015 sur les points d'arrêt autocars régionaux.

Cet audit a permis de contrôler, pour chaque arrêt, l'accessibilité des points d'arrêt pour les personnes se déplaçant en fauteuil roulant.

Afin de déterminer si un arrêt est accessible ou inaccessible pour un usager en fauteuil roulant (UFR), deux critères ont été retenus et analysés :

- **la largeur du trottoir ou du quai**  
Celle-ci est considérée « conforme » si elle est égale ou supérieure à 3 mètres.
- **le niveau de la pente**  
Celui-ci est considéré « conforme » s'il est inférieur à 5 %.

Sur l'ensemble du réseau routier régional :

- **Tous les arrêts présentent une pente conforme aux critères d'accessibilité pour une personne se déplaçant avec un fauteuil roulant.**
- **49 points d'arrêt routiers ne sont pas conformes au critère de largeur de quai ou trottoir (3 mètres minimum).**
- 83 points d'arrêt routiers régionaux sont mutualisés avec d'autres réseaux de transport publics (majoritairement avec un réseau de transport départemental), 60 d'entre eux sont conformes aux critères d'accessibilité indiqués ci-avant.

### Le niveau d'équipement

Les deux-tiers des points d'arrêt régionaux sont équipés de poteaux et délivrent une information sur les horaires de passage du service, le nom de l'arrêt, le nom de la ligne, une carte du réseau et un numéro de téléphone.

**Des aménagements d'accessibilité d'arrêts routiers ont été co-financés depuis la mise en œuvre du SDRA, en voici des exemples :**

- **Les gares routières dans les Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM) :** Fontenay-le-Comte (85), Saint-Jean-de-Monts (85), Challans (85), La Roche-sur-Yon (85), Angers (49), Saumur (49), Saint-Nazaire (44), Savenay (44), Le Mans (72)
- **Un arrêt mutualisé avec un autre réseau de transport public : La Fontaine St Martin (72), co-financé avec le Département de la Sarthe en 2012.**



## I.4. Etat des lieux de l'accessibilité de l'information des voyageurs

---

### I.4.1. Les services à distance

#### Site Internet Destineo

La Région, en partenariat avec les autorités organisatrices de transport en Pays de Loire, est dotée d'un outil pour préparer son voyage sur internet. Il s'agit de Destineo.

Ce service propose 3 fonctions principales :

- un calculateur d'itinéraires multimodal en porte à porte en transports publics,
- une recherche d'horaires,
- une carte permettant de visualiser les lieux publics et arrêts de transport à proximité d'une localisation donnée.

Destineo rassemble les données de 19 réseaux de transport.

Il s'agit des horaires théoriques (horaires prévus) et de l'information trafic pour les réseaux suivants :

- SNCF (TGV, TER, Intercités et lignes d'autocar régionales),
- LILA (département de Loire-Atlantique),
- Anjoubus (département du Maine et Loire),
- Pégase (département de la Mayenne), TIS (département de la Sarthe),
- Cap Vendée (département de la Vendée),
- Compagnie Vendéenne (ligne maritime vers l'Île d'Yeu),
- TAN (Nantes Métropole),
- Irigo (Angers Loire Métropole),
- Setram (Le Mans Métropole),
- TUL (Laval Agglomération),
- ImpulsYon (La Roche sur Yon Agglomération),
- Stran (CARENE),
- Choletbus (Communauté d'Agglomération du Choletais),
- Agglobus (Saumur Agglomération),
- Oléane (Communauté de Communes des Olonnes),
- Sablé-sur-Sarthe,
- TVF (Fontenay-le-Comte)
- les lignes desservant l'aéroport de Nantes Atlantique.

Le site Destineo a été réalisé en accord avec les normes d'accessibilité définies par le Référentiel Général d'Accessibilité pour les Administrations. Ce référentiel assure à tous l'accessibilité des services de communication publique en ligne, de l'État, des collectivités territoriales et des établissements publics qui en dépendent. Le site est entièrement accessible aux personnes malvoyantes et non-voyantes qui disposent d'un clavier braille ou d'un lecteur de synthèse vocale.

Depuis 2011, les informations sur l'accessibilité des transports sont peu à peu intégrées sur certains réseaux. Ainsi, lorsque les données sont disponibles, des pictogrammes indiquent l'information sur l'accessibilité du trajet aux différents types de handicap (moteur, visuel, auditif, cognitif). Les gares qui bénéficient du service « Accès + » sont également signalées.

La rubrique « Mobilité » liste les réseaux (classés par département) qui proposent des services de transport à la demande pour les personnes en situation de handicap. Les modalités d'accès sont expliquées. Un lien renvoie également l'utilisateur vers le site internet spécifique et indique le numéro de téléphone permettant d'obtenir plus de renseignements et d'effectuer les réservations.

**destineo.fr**  
LE POINT DE DÉPART DE TOUS VOS DÉPLACEMENTS  
EN RÉGION PAYS DE LA LOIRE

Accueil > Espace expérience > Itinéraires accessibles

## Itinéraires accessibles

Cet espace vous permet de tester la recherche d'itinéraires entièrement accessibles aux personnes en situation de handicap moteur (les handicaps visuel, sonore et cognitif ne sont pas pris en compte à ce stade). Les itinéraires accessibles proposés intègrent l'accessibilité des arrêts de départ et d'arrivée, des éventuels arrêts de correspondance et des véhicules.

Pour des raisons de disponibilité des données, l'ensemble des réseaux présents sur Destineo n'ont pas pu indiquer toute l'offre de transport accessible. Ces données seront introduites au fur et à mesure. Les réseaux qui ont, au moins partiellement, renseigné l'accessibilité sont :

- Aéroport de Nantes Atlantique
- Cap Vendée, réseau du département de la Vendée
- ImpulsYon, réseau de La Roche-sur-Yon Agglomération
- Oléane, réseau de la Communauté de Communes des Olonnes
- STRAN, réseau de Saint-Nazaire Agglomération (CARENE)
- TER Pays de la Loire (tram-train Nantes-Châteaubriant uniquement)
- TAN, réseau de Nantes Métropole
- Yeu Continent, réseau de transport maritime entre l'île d'Yeu et le continent)

Note attribuée : 0,0/5

**Espace expérience**

Cette rubrique vous propose de tester de nouvelles fonctionnalités dans un espace dédié, sans impacter la qualité du site Destineo classique, et de faire part de vos remarques et commentaires pour les améliorer.

Dans le futur, si ces fonctionnalités vous donnent satisfaction, elles seront intégrées dans la partie classique du site.

Deux fonctionnalités sont disponibles dans un premier temps : Itinéraires accessibles et Eco-comparateur.

A vous de tester, noter et commenter !

ITINÉRAIRES ACCESSIBLES

ECO-COMPARATEUR

ISOCHRONES

Tester ce service >

A propos de Destineo | Contactez-nous | Mentions légales | Aide | Plan du site | Espace partenaires | Page développeur

Région PAYS DE LA LOIRE



Depuis le 31 juillet 2015, le site internet [www.destineo.fr](http://www.destineo.fr) comprend un « Espace Expérience » (<http://www.destineo.fr/fr/Espace-experience>).

Cette rubrique propose aux utilisateurs de tester des fonctionnalités innovantes et de donner leurs avis.

## ITINÉRAIRES ACCESSIBLES

L'objectif est double :

- vérifier l'intérêt du public pour les fonctionnalités proposées
- améliorer les fonctionnalités de Destineo grâce aux commentaires des testeurs.

Si les fonctionnalités proposées donnent satisfaction, elles pourront par la suite être intégrées dans la partie classique du site destineo.

L'une des fonctionnalités proposées en test est un **calculateur d'itinéraires accessibles aux personnes en situation de handicap moteur**.

The screenshot displays the Destineo.fr website interface. At the top, there is a navigation menu with options like 'Itinéraires', 'Horaires', 'Cartes et plans', 'Etat du trafic', 'Actualités', 'Mobilité', 'Réseaux', and 'Tourisme'. Below this, a search bar is visible with the text 'Rechercher un itinéraire'. The search criteria are set to 'gare SNCF (Nantes)' and 'Châteaubriant (44110)'. The date and time of departure are set to '27/08/2015' at '16:40'. The search results show a route from 'gare SNCF (Nantes)' to 'Châteaubriant (44110)' via 'Train-Trajet T1 vers gare de Châteaubriant-TT (Châteaubriant)'. The duration is '1 h 07 min'. A blue icon indicates accessibility for wheelchair users. The interface also includes a search bar, filters, and a map view.

Les handicaps visuel, sonore et cognitif ne sont pas pris en compte à ce stade comme critère de recherche (évolution possible) mais un pictogramme d'information est affiché sur le détail du trajet si le trajet est accessible à l'un de ces 3 types de handicap.

Les itinéraires accessibles proposés intègrent l'accessibilité des arrêts de départ et d'arrivée, des éventuels arrêts de correspondance et des véhicules.

La vitesse moyenne de déplacement prise en compte à ce stade est de 4km/h, comme pour le calculateur d'itinéraires classique, mais cette moyenne pourra être revue à la baisse, en fonction du retour des utilisateurs.

Au lancement de l'Espace Expérience, des réseaux de transport ont, au moins partiellement, renseigné les données sur l'accessibilité. Il s'agit des réseaux suivants : Aéroport Nantes Atlantique, ImpulsYon (réseau de La Roche-sur-Yon Agglomération) Irigo (réseau d'Angers Loire Métropole), Oléane (réseau de la Communauté de Communes des Olonnes), TER Pays de la Loire (tram-train Nantes-Châteaubriant uniquement) et Tan (réseau de Nantes Métropole). Les autres réseaux partenaires de Destineo renseigneront progressivement les données sur l'accessibilité afin d'enrichir cette fonctionnalité.

### Sites Internet SNCF d'information auprès des usagers

#### **Le service téléphonique TER Pays de la Loire**

Il permet une mise en relation entre les usagers et des téléconseillers, du lundi au vendredi de 7h à 20h (hors jours fériés) au **0 800 584 260** (à partir du 1<sup>er</sup> octobre, gratuit depuis un poste fixe, mobile)

#### **Le service Internet TER**

Depuis le 15 mai 2014, TER rend accessible ses Centres de Relation Clientèle via les sites Internet TER, déjà labellisés niveau Argent depuis 2009. <https://www.ter.sncf.com/pays-de-la-loire/contacts>

## **I.4.2 Les équipements délivrant des informations à l'utilisateur au sein des gares et haltes**

### Les afficheurs légers : écrans d'information dynamique délivrant les horaires de train en temps réel

La Région a financé un programme d'équipement en afficheurs légers des 98 gares et haltes ferroviaires régionales les plus fréquentées du réseau. Ce déploiement à grande échelle fait suite à une expérimentation concluante menée depuis 2008, dans 9 gares. Les équipements d'informations répondent aux engagements pris dans le SDRA.

Les écrans assurent une information **visuelle** et **sonore** en temps réel sur les prochains trains et autocars SNCF au départ d'un point d'arrêt dont le nom est rappelé sur la partie haute de l'écran avec la date et l'heure de départ.

#### **L'afficheur léger présente les fonctionnalités suivantes :**

##### **> Les prochains départs des trains et autocars SNCF**

Cette fonctionnalité permet d'afficher sur une page, pour le jour en cours :

- les prochains départs trains et autocars SNCF par rapport à l'heure courante,
- pour chaque train ou autocar affiché :
  - l'heure de départ, la destination, les arrêts desservis, le logo du transporteur (SNCF-TER, SNCF-Intercités, etc.) et en option le numéro du train ou autocar,
  - les mentions « départ imminent » et en option « à l'heure »,
  - la nature (retard ou suppression), sa durée (supérieur à 5 minutes et par tranche de 5 minutes) et la cause de la perturbation s'il y a lieu,
  - les arrêts supplémentaires s'il y a lieu, sur une ligne distincte,
  - le quai/voie de départ si la signalétique du point d'arrêt reprend cette information par un chiffre ou une lettre et non par une direction.

Cette fonctionnalité est toujours active.

##### **> Les prochaines arrivées des trains et autocars SNCF**

##### **> Les messages conjoncturels et commerciaux**

Cette fonctionnalité permet de diffuser :

- des messages « texte » sur les pages « InfoTrafic » ;
- des images sur deux pages dont chacune est appelée « Région » et « Évènement ».

Cette fonctionnalité est active uniquement lorsqu'une page « InfoTrafic », « Région » ou « Évènement » est activée.

##### **> La multimodalité**

Cette fonctionnalité permet d'afficher sur une page, pour le jour en cours :

- les prochains départs urbains ou interurbains des réseaux qui desservent le point d'arrêt par rapport à l'heure courante ;
- pour chaque départ affiché, l'heure de départ, le nom ou le numéro de la ligne, la direction et le nom du réseau.

Liste des points d'arrêt équipés en afficheurs légers :

- 9 points d'arrêt (16 écrans) équipés avant 2014 (Champtocé-sur-Loire, Etriché-Châteauneuf, Oudon, Saint-Etienne-de-Montluc, Saint-Hilaire-de-Riez, Saint-Mars-la-Brière, Savenières-Béhuard, Tiercé, Varades-Saint-Florent-le-Vieil)
- 10 points d'arrêt (22 écrans) équipés dans le cadre de la réouverture de la ligne Nantes-Châteaubriant en 2014 (Abbaretz, Babinière, Châteaubriant, Erdre-Active, Haluchère-Batignolles, Issé, La Chapelle-Centre, La Chapelle-Aulnay, Nort-sur-Erdre et Sucé-sur-Erdre)
- 79 points d'arrêt (162 écrans) équipés dans le cadre de la programmation 2014-2015 (voir liste dans le tableau de programmation si besoin)

Equipement avec d'autres systèmes d'information TER :

- 13 points d'arrêt (28 écrans) équipés (Chalennes, Chemillé, Cholet, Clisson, Gorges, La Haie-Fouassière, La Possonnière, Le Pallet, Saint-Sébastien Frêne Rond, Saint-Sébastien Pas Enchanté, Vertou)
- 4 écrans seront prochainement posés en complément à Clisson dans le cadre du PEM
- 14 points d'arrêt équipés (Angers Saint-Laud, Challans, La Baule-Escoublac, La Roche-sur-Yon, Laval, Le Croisic, Le Mans, Les Sables-d'Olonne, Nantes, Saint-Nazaire, Saumur, Savenay, Sablé sur Sarthe)

Equipement en Sonorisation :

- 14 points d'arrêt équipés (Ancenis, Challans, Cholet, Clisson, La Possonnière, Le Croisic, Le Pouliguen, Les Sables-d'Olonne, Pornichet, Sablé-sur-Sarthe, Saint-Gilles-Croix-de-Vie, Saumur, Savenay, Sillé-le-Guillaume)

### Les distributeurs de billets de voyages

A partir de mai 2015, les distributeurs de billets régionaux (DBR) permettent de guider les non-voyants et malvoyants dans l'utilisation de l'automate. Un dispositif logiciel permet de vocaliser les instructions affichées sur les écrans.

La vocalisation est déclenchée soit par appui sur la touche audio (diffusion par haut-parleur) soit par le branchement d'un casque (prise jack).



### **I.4.3 Les services d'informations aux voyageurs à bord des matériels roulants ferroviaires**

Le personnel à bord délivre les informations aux voyageurs. Les trains sont aussi dotés de systèmes d'informations qui permettent de faciliter le voyage et complètent les informations délivrées par l'agent.

#### Le système d'information voyageurs embarqué (SIVE)

Le Système d'Information Voyageurs Embarqué (SIVE) participe à l'amélioration de l'accessibilité aux trains pour les personnes en situation de handicap, en contribuant à répondre à une des attentes principales des :

- Personnes malvoyantes ;
- Personnes aveugles ;
- Personnes malentendantes ;
- Personnes sourdes ;
- Personnes ayant des difficultés de communication, c'est-à-dire les personnes qui ont des difficultés à communiquer ou à comprendre la langue orale.

Le SIVE permet la diffusion d'une information double et cohérente dans les matériels qui en sont équipés. L'information peut être sonore, visuelle, renseigner sur la gare de destination, sur la gare d'arrêt, et délivrer des messages préenregistrés lors d'un arrêt en cas d'incident en pleine voie.

Au fil du parcours, les informations diffusées vont renseigner le voyageur.

Les informations sont générées selon deux modes différents :

- semi-automatique, en fonction du numéro de code SIVE ;
- manuel, au moyen du terminal.

Le conducteur a la responsabilité de la diffusion de l'Information Voyageurs dans les trains équipés de SIVE. Il génère les informations utiles aux voyageurs en commandant le système avant chaque départ de la gare d'origine. Le conducteur doit informer les voyageurs notamment lors d'un arrêt en cas d'incident et lorsqu'un message préenregistré est prévu, en commandant, suivant le cas, l'émission du message prévu.

Le parc TER Pays de la Loire peut disposer :

- d'afficheur extérieur latéral et frontal affichant la destination du train ;
- d'afficheur intérieur en bandeau affichant :
  - La destination du train, la desserte du train, sa destination, la prochaine gare d'arrêt et le terminus,
  - La gare de destination par saisie manuelle si le code SIVE est hors service ;
- d'annonce sonore, si le matériel est apte, pour :
  - La desserte du train, sa destination, la prochaine gare d'arrêt, le terminus,
  - Des messages spécifiques à certaines gares (voiture hors quai par exemple sur la ligne 23),
  - Des messages spécifiques conjoncture

## **CHAPITRE 2 : STRATEGIE GENERALE DE LA MISE EN ACCESSIBILITE DU SERVICE REGIONAL DES TRANSPORTS-SD'AP 2015-2024**

### **Les orientations régionales et le financement de mise en accessibilité de l'ensemble du réseau régional**

La mise en accessibilité des 7 gares ligériennes d'intérêt national est traitée dans le Sd'AP national. Celui-ci est mis en œuvre par le groupe public ferroviaire SNCF à qui l'Etat a confié le rôle de chef de file. La Région des Pays de la Loire sera concertée sur la mise en accessibilité de ces 7 gares, notamment en raison de sa participation financière sur ces projets.

## **II.1. La mise en accessibilité des points d'arrêt ferroviaires régionaux prioritaires**

---

### **II.1.1. Critères de priorisation de la mise en accessibilité d'une gare régionale**

Le décret n° 2014-1323 du 4 novembre 2014<sup>13</sup> définit les critères permettant d'identifier les gares à rendre accessibles de façon prioritaire. Seuls ces points d'arrêt ont l'obligation d'être mis en accessibilité dans la durée du Sd'AP, d'ici 2024.

Ainsi, un point d'arrêt ferroviaire existant (une halte ou une gare avec personnel de vente) est prioritaire s'il répond au moins à l'une des conditions suivantes :

- **La fréquentation y est supérieure à 1 000 voyageurs par jour ;**
- **Il est situé dans un rayon de 200 mètres autour d'une structure d'accueil pour personnes handicapées ou personnes âgées.**

Avec ces conditions, le réseau de transport régional des Pays de la Loire 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.

**En Pays de la Loire, 11 gares régionales sont prioritaires :**

- 7 gares en raison de leur fréquentation ;
- 2 gares en raison de leur proximité avec une structure d'accueil pour personnes handicapées ou personnes âgées ;
- 2 gares sont complémentaires en raison de leur fréquentation proche du seuil de 1000 voyageurs par jour ou du maillage territorial.

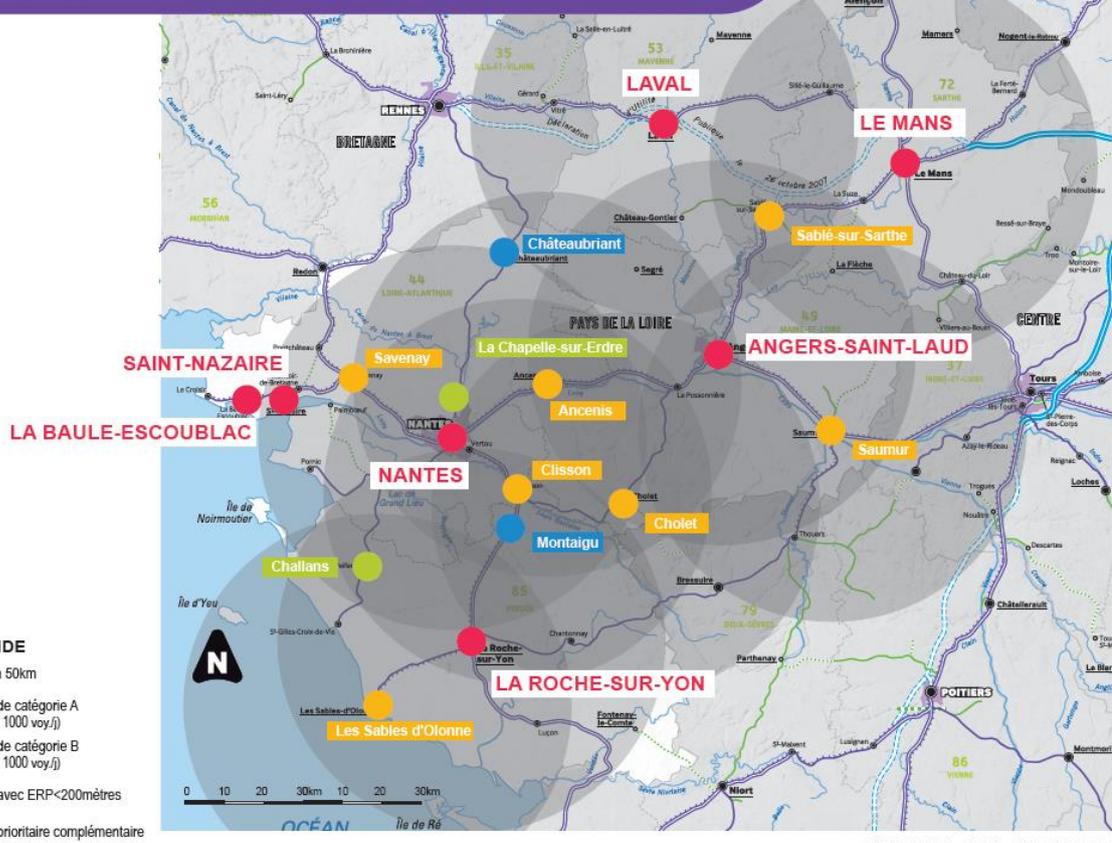
Suite aux réunions de concertation menées en 2014 et 2015 avec l'ensemble des partenaires et des associations, deux gares complémentaires s'ajoutent à la liste des gares régionales prioritaires.

La carte ci-après récapitule les gares ferroviaires prioritaires et complémentaires en Pays de la Loire.

---

<sup>13</sup> relatif aux points d'arrêt des services de transport public à rendre accessibles de façon prioritaire aux personnes handicapées et précisant la notion d'impossibilité technique avérée

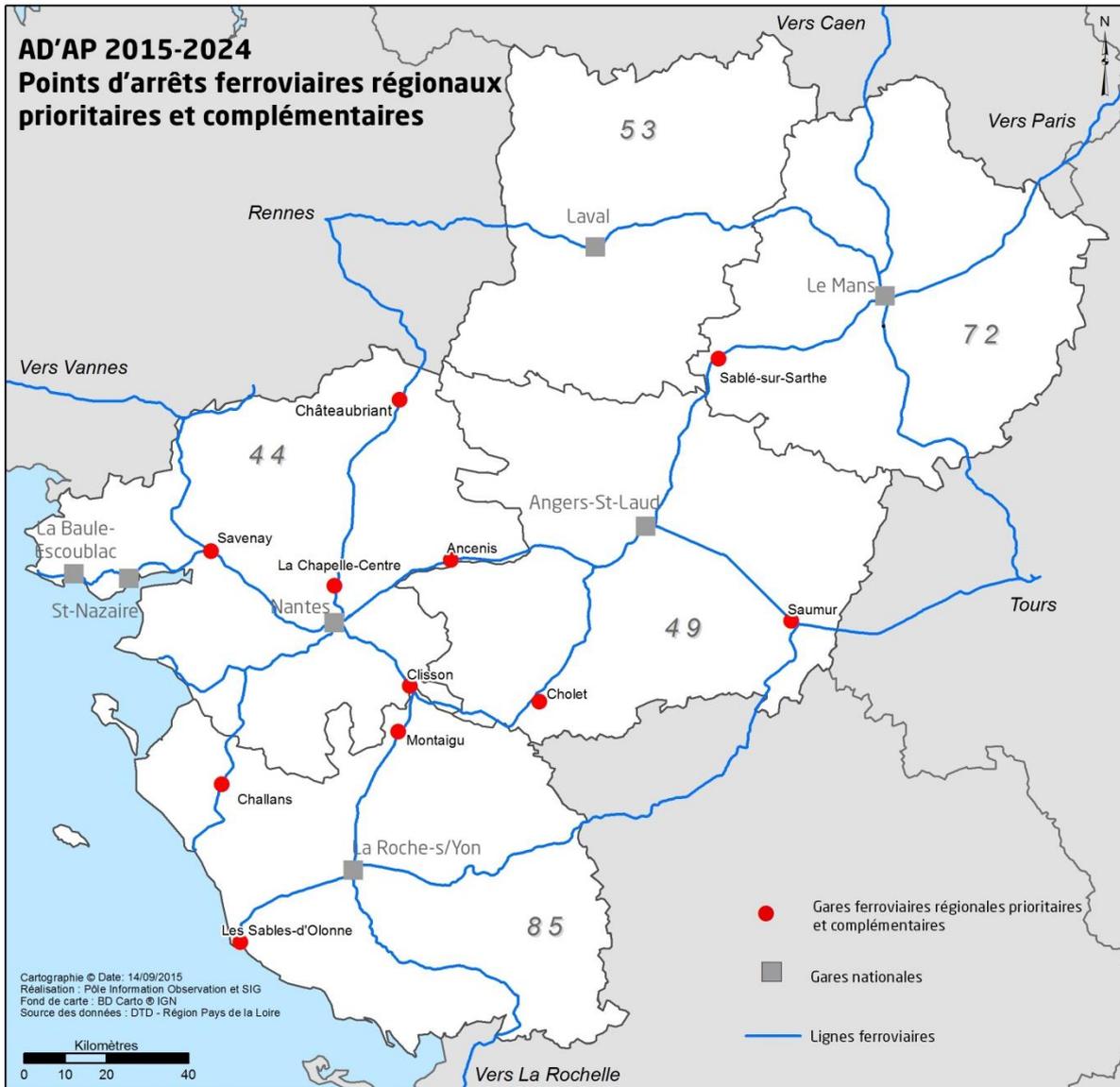
## Résultat de l'application des critères de priorisation des points d'arrêts à mettre en accessibilité selon l'Ad'Ap Région Pays de la Loire



Le tableau ci-après reprend la liste des 11 gares à rendre accessible d'ici 2024.

Gare	Voyages/jour <sup>14</sup>	Proximité avec une structure d'accueil pour personnes handicapées ou personnes âgées
Ancenis	2 066	
Challans	480	Section occupationnelle ESAT Challans
Châteaubriant	327 Tram train + 400 voyageurs par jour au 1 <sup>er</sup> trimestre 2015 (comptage TER Bretagne et TER Pays de La Loire).	
Cholet	1 602	
Clisson	1 855	
La Chapelle-Centre	403	Résidence Bel-Air
Les Sables d'Olonne	1 023	
Montaigu	819	
Sablé-sur-Sarthe	1 359	
Saumur	1 882	
Savenay	1 092	

<sup>14</sup> Données SNCF « Aristote », moyenne des années 2012 et 2013 divisée par 365. Sauf pour Chateaubriant et La Chapelle Centre, données de fréquentation / jour issues des comptages de la Région, 1<sup>er</sup> trimestre 2015 (réouverture de la ligne en février 2014).



## **II. 1.2 Etat de la programmation financière relative à la mise en accessibilité des gares régionales prioritaires**

Les plans de financement sont déjà finalisés ou à conforter pour les gares faisant l'objet de Pôles d'échanges multimodaux (PEM) en cours de projet :

- Ancenis (44) ;
- Clisson (44) ;
- Sablé-sur-Sarthe (72) ;
- Savenay (44).

Des protocoles d'accord et des conventions par périmètre de maîtrise d'ouvrage définissent les répartitions entre chaque financeur.

Des travaux d'accessibilité sont déjà réalisés et financés dans certaines gares :

- PEM de Saumur (49) ;
- PEM de Châteaubriant (44) ;
- Gare de Challans (85) ;
- Gare de La Chapelle-Centre (44).

Des plans de financement restent à construire dans les gares suivantes :

- Les Sables d'Olonne, qui a fait l'objet d'une étude de faisabilité ;
- Cholet, qui a fait l'objet d'une étude préliminaire ;
- PEM de Montaigu, qui a fait l'objet d'une étude de faisabilité en février 2015.

### **II.1.3 Principes de financement des travaux de mise en accessibilité des gares régionales prioritaires**

#### ***La participation financière de la Région des Pays de la Loire***

Afin de financer les projets de mise en accessibilité des gares régionales, la Région des Pays de la Loire s'est dotée dès 2010 d'un règlement d'intervention spécifique.

Celui-ci prévoit un cofinancement régional selon les modalités suivantes :

- 50 % sur le périmètre SNCF Réseau
- 30 % sur le périmètre SNCF Mobilité
- 30 % sur le périmètre collectivité

De plus, si les collectivités locales (Communes ou EPCI) participent au cofinancement de l'accessibilité de leur gare, elles peuvent inscrire ces projets d'accessibilité dans leur contrat de territoire régional (Nouveau Contrat Régional, NCR) et peuvent ainsi bénéficier d'une subvention régionale sur une partie de leur participation.

Ces dispositifs de financement s'appliquent sur les gares prioritaires mais également sur les gares non prioritaires avec personnel.

#### ***La participation financière de SNCF Réseau***

SNCF Réseau peut participer à hauteur de 25 % du montant des travaux avec un plafond de 2 millions d'euros par gare sur son périmètre de maîtrise d'ouvrage. Ce financement s'effectue sur les fonds propres de l'entreprise ferroviaire, ce qui impacte le montant de la redevance quais.

#### ***La participation financière de SNCF Mobilité***

SNCF Mobilité peut participer à hauteur de 25 % du montant des travaux sur son périmètre de maîtrise d'ouvrage. Ce financement s'effectue sur les fonds propres de l'entreprise ferroviaire, ce qui impacte le montant de la redevance gare.

#### ***La participation financière de l'Etat***

L'Etat peut participer à hauteur de 25 % du montant des travaux sur le périmètre de maîtrise d'ouvrage de SNCF Réseau, avec un plafond de 2 millions d'euros par gare, sous réserve de la disponibilité des fonds AFITF et de la programmation nationale.

#### ***La participation financière des collectivités***

Les collectivités locales sont sollicitées pour financer le solde du montant des travaux sur l'ensemble des périmètres.

#### **II.1.4. Dérogations à la mise en accessibilité d'un arrêt ferroviaire prioritaire**

L'état des lieux réalisé au 1<sup>er</sup> semestre 2015 par SNCF sur les arrêts ferroviaires prioritaires régionaux a fait ressortir que les passages piétons à niveau (passage planchéié au niveau des voies) des points d'arrêt ferroviaires de Challans et de La Chapelle Centre ne disposaient pas de dispositif de signalisation sonore pour les personnes malvoyantes.

La SNCF et l'Etat ont confirmé qu'il n'existait pas d'impossibilité technique avérée sur ces deux points d'arrêt ferroviaires puisqu'un dispositif technique sonore était en cours de validation.

Dans l'attente d'un dispositif technique permettant aux malvoyants d'assurer la TVP en toute autonomie, la mise en accessibilité en toute autonomie de ces deux points d'arrêt ferroviaires est programmée en dernière période du Sd'AP.

## II.1.5. Calendrier indicatif de la mise en accessibilité des gares régionales prioritaires

Les principes retenus consistent à planifier les investissements les plus structurants dans les deux premières périodes et à réaliser les travaux d'ajustement en fin de Sd'AP ou lors des opportunités de maintenance programmée.



7 gares prioritaires sont concernées par des aménagements complémentaires. Il s'agit de petits travaux d'adaptations permettant une accessibilité de la gare totalement conforme à la STI-PMR publiée après l'engagement ou la réalisation des travaux, soit sur le périmètre SNCF Réseau, soit sur le périmètre tiers : Ancenis (périmètre tiers), Châteaubriant (périmètre SNCF Réseau et périmètre tiers), Clisson (périmètre SNCF Réseau), Sablé-sur-Sarthe (périmètre SNCF Réseau et périmètre tiers), Saumur (périmètre SNCF Réseau), Savenay (périmètre tiers), Les Sables d'Olonne (périmètre SNCF Réseau et périmètre tiers).

### I.1.6. Plan de financement prévisionnel des coûts de mise en accessibilité des gares régionales prioritaires

Gares régionales prioritaires	Programmation (€) par MOA				Programmation sur la période				
	SNCF Réseau	SNCF Mobilité	Tiers	TOTAL	Période 1			Période 2	Période 3
					2016	2017	2018	2019-21	2022-24
Ancenis	3 153 000 €	543 000 €	10 000 €	3 706 000 €	860 000 €			2 846 000 €	
Cholet	1 550 000 €	157 000 €	110 000 €	1 817 000 €		300 000 €	1 250 000 €	267 000 €	
Challans	50 000 €	10 000 €	5 000 €	65 000 €					65 000 €
Chateaubriant	10 000 €		17 000 €	27 000 €					27 000 €
Clisson	1 200 €	533 000 €	151 000 €	685 200 €			685 200 €		
La Chapelle sur Erdre (Centre)	40 000 €	0 €	5 000 €	45 000 €					45 000 €
Les Sables d'Olonne	40 000 €	70 000 €	10 000 €	120 000 €			120 000 €		
Montaigu	8 380 000 €	426 000 €	3 801 000 €	12 607 000 €	480 000 €		400 000 €		11 727 000 €
Sablé	50 000 €	0 €	10 000 €	60 000 €					60 000 €
Saumur	80 000 €	0 €	0 €	80 000 €					80 000 €
Savenay	5 200 000 €	280 000 €	5 000 €	5 485 000 €	200 000 €	2 600 000 €	2 685 000 €		
<b>TOTAL</b>	<b>18 554 200 €</b>	<b>2 019 000 €</b>	<b>4 124 000 €</b>	<b>24 697 200 €</b>	<b>1 540 000 €</b>	<b>2 900 000 €</b>	<b>5 140 200 €</b>	<b>3 113 000 €</b>	<b>12 004 000 €</b>

Programmation par période triennale

9 580 200 €	3 113 000 €	12 004 000 €
-------------	-------------	--------------

39%

13%

49%

Gares complémentaires

## II.2. La mise en accessibilité des points d'arrêt routiers régionaux prioritaires

---

### II. 2.1 Critères d'accessibilité d'un point d'arrêt routier du réseau de transport régional des Pays de La Loire

La Région a réalisé, via un prestataire, un diagnostic en avril 2015 sur les communes desservies par le réseau de transport régional routier.

Deux critères ont permis d'analyser l'accessibilité de chaque point d'arrêt routier, pour les personnes se déplaçant en fauteuil roulant :

- **le pourcentage de pente à l'arrêt**  
Chaque point d'arrêt routier comprenant des pentes égales ou supérieures à 5 % a été considéré comme non-accessible pour les UFR.
- **l'emprise du quai au droit de la porte d'accès PMR**  
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.

Des relevés complémentaires ont été réalisés sur les arrêts non conformes, disposant d'une pente > à 5 % et/ou dont le quai avait une emprise < à 3 m au droit de la porte d'accès PMR.

### II.2.2 Critères de priorisation de la mise en accessibilité d'un point d'arrêt routier régional

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 qui suivent l'approbation du Sd'AP par le Préfet.

Sur le réseau de transport régional, au moins un point d'arrêt routier doit être accessible dans chaque commune desservie et comptant plus de 1 000 habitants.

Un point d'arrêt ou une gare routière est prioritaire dès lors qu'il (elle) 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** ;
- Il constitue un **pôle d'échanges**<sup>15</sup> ;
- Il est **situé dans un rayon de 200 mètres autour d'un pôle générateur de déplacement**<sup>16</sup> **ou d'une structure d'accueil pour personnes handicapées.**

---

<sup>15</sup> Un pôle d'échanges est défini par le code des transports (article D1112-8-4°) 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>16</sup> Un pôle générateur de déplacement est défini par le code des transports (article D.1112-8-5°) comme « un immeuble ou un groupe d'immeubles accueillant plus de 300 travailleurs ou habitants ou un établissement recevant du public classé dans la première, deuxième ou troisième catégorie, en application de l'article R.123-9 du code de la construction et de l'habitation ».

### **II.2.3 Travaux à mener afin d'assurer l'accessibilité de ces points d'arrêt routiers prioritaires**

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.

### **II.2.4 Principe de financement de la mise en accessibilité des arrêts routiers 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** correspondants 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.

### **II.2.5. Calendrier indicatif de la mise en accessibilité des arrêts routiers prioritaires**

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

Une programmation est proposée sur 2 périodes triennales. 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 d'autres réseaux 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.

## II.2.6. Coûts estimatifs des travaux

A la date de rédaction du Sd'AP, la Région compte 45 points d'arrêt routiers régionaux prioritaires, non-accessibles aux personnes se déplaçant en fauteuil roulant.

Dans les 6 ans qui suivent l'approbation du Sd'AP par le Préfet, ces points d'arrêt routiers régionaux devront être rendus accessibles.

Sur la base d'un coût moyen de 15.000 euros d'aménagement d'accessibilité d'un arrêt routier (sans le mobilier et le cheminement), le montant des travaux à réaliser est estimé à environ **650.000 euros**.

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

Aussi, la participation financière régionale pourrait s'établir ainsi :

- ***21 points d'arrêt desservis par le seul réseau régional : 160.000 € de subvention régionale correspondant à 50 % de financement sur un investissement de 320.000 € ;***
  - ***17 points d'arrêt desservis par le réseau régional et celui des Départements : 130.000 € de subvention régionale correspondant à un financement à parité, sur un investissement de 260.000 € à contractualiser avec les AOT tiers ;***
  - ***1 point d'arrêt routier desservi par le réseau de transport régional, un réseau de transport départemental et un réseau urbain : 5.000 € de subvention correspondant à un financement à parité, sur un investissement de 15.000 € à contractualiser avec les AOT tiers ;***
  - ***4 points d'arrêt desservis par le réseau régional et un autre réseau de transport : 30.000 € de subvention régionale correspondant à un financement à parité, sur un investissement de 60.000 € à contractualiser avec les AOT tiers.***
- Soit une participation régionale qui pourrait s'élever à environ 330.000 €.**

## **II.3 Les services de substitution au sein des gares 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 les différents Préfets concernés.

### **II.3.1. Liste des points d'arrêt ferroviaires non-prioritaires, avec personnel**

Sur les 39 points d'arrêt ferroviaires d'intérêt régional avec personnel, 29 d'entre eux ne répondent pas aux critères de priorité, ils sont donc « non-prioritaires ».

Parmi eux, la Région en compte **7 qui seront accessibles suite aux travaux réalisés ou programmés** :

- La Suze (72) ;
- Le Pouliguen (44) ;
- Nort-sur-Erdre (44) ;
- Pornichet (44) ;
- Saint-Etienne-de-Montluc (44) ;
- Le Croisic (44) ;
- Sillé-Le-Guillaume (72).

Aussi, sur la Région Pays de la Loire, à la date de rédaction du Sd'AP, **22 points d'arrêt ferroviaires non-prioritaires avec personnel, seraient concernés par la mise en place d'un service de substitution, d'ici l'échéance du Sd'AP, dont :**

**8 ont fait l'objet d'aménagement d'accessibilité sur le périmètre de SNCF Réseau, et l'objet d'études sur le périmètre de SNCF Mobilité :**

- Bouaye (44) ;
- Le Pallet (44) ;
- Machecoul (44) ;
- Pornic (44) ;
- Rezé-Pont Rousseau (44) ;
- Sainte-Pazanne (44) ;
- Saint-Gilles-Croix-de-Vie (85) ;
- Vertou (44).

**14 ont fait l'objet d'études d'accessibilité (mais n'ont pas fait l'objet d'aménagement d'accessibilité sur l'ensemble des périmètres SNCF) :**

- Arnage (72) - étude d'accessibilité sur le périmètre SNCF Mobilité ;
- Chalonnes (49) - étude d'accessibilité sur les périmètres SNCF Réseau et SNCF Mobilité ;
- Chantenay (44) - étude d'accessibilité sur les périmètres SNCF Réseau et SNCF Mobilité ;
- Chantonay (85) - étude d'accessibilité sur le périmètre SNCF Mobilité ;
- Château-du-Loir (72) - étude d'accessibilité sur le périmètre SNCF Mobilité ;
- Chemillé (49) - étude d'accessibilité sur les périmètres SNCF Réseau et SNCF Mobilité ;
- Connerré-Beillé (72) - étude d'accessibilité sur les périmètres SNCF Réseau et SNCF Mobilité ;
- Couëron (44) - étude d'accessibilité sur les périmètres SNCF Réseau et SNCF Mobilité ;
- Écommoy (72) - étude d'accessibilité sur le périmètre SNCF Mobilité ;
- Évron (53) - étude d'accessibilité sur les périmètres SNCF Réseau et SNCF Mobilité ;
- La Basse-Indre – Saint-Herblain (44) - étude d'accessibilité sur les périmètres SNCF Réseau et SNCF Mobilité ;
- La Ferté-Bernard (72) - étude d'accessibilité sur les périmètres SNCF Réseau et SNCF Mobilité ;
- Luçon (85) - étude d'accessibilité sur le périmètre SNCF Mobilité ;
- Pontchâteau (44) - étude d'accessibilité sur les périmètres SNCF Réseau et SNCF Mobilité.

**5 sont non-accessibles ou partiellement accessibles mais bénéficient – comme les autres gares avec personnel, de la prestation de base d'accompagnement des PMR – et bénéficient en plus du service Accès+\*.**

\*Pour rappel, le service ACCES + est un service d'aide humaine qui prend en charge les personnes handicapées ou PMR, dans les périodes d'ouverture des bâtiments voyageurs, si elles ont réservé la prestation 48h à l'avance et si elles se présentent en gare, au moins 30 minutes avant le départ du train. Ce service est assuré en présence de personnel en gare.

Ces 5 points d'arrêt pourraient donc bénéficier d'un service de substitution, en l'absence de personnel jusqu'au dernier train :

- Château-du-Loir (72)
- Luçon (85)
- Pornic (44)
- Sainte-Pazanne (44)
- Saint-Gilles-Croix-de-Vie (85)

Dans le cas d'une mobilisation de la part des collectivités parties prenantes, les points d'arrêt ferroviaires non-prioritaires, avec personnel pourront faire l'objet de travaux d'accessibilité d'ici la fin du Sd'AP, sinon ils devront offrir un service de substitution dans l'échéance de réalisation du Sd'AP.

Ce service de substitution peut 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.

### **I.3.2. 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.

### **I.3.3. Plan de financement prévisionnel des coûts des services de substitution**

Le coût de fonctionnement annuel d'un service de substitution dans ces gares est estimé à plus de 600.000 euros par an.

Dans le cas où les collectivités souhaiteraient s'engager dans la mise en accessibilité de ces gares, une estimation financière des travaux a été évaluée et indique également, à titre indicatif, la part financière potentielle de la Région.

Le détail de ces estimations financières est indiqué dans la partie B du Sd'AP concernant la programmation et le chiffrage de la mise en accessibilité des points d'arrêt ferroviaires et routiers par Département.

## **II.4. La formation des personnels en contact avec le public et l'information délivrée au public relatives au service de transport accessible à toutes les formes de handicap**

---

### **II.4.1 La formation des personnels en contact avec le public**

#### **II.4.1.1. La formation du personnel ferroviaire**

L'obligation de formation « d'accueil aux différents types de handicaps » concerne les agents de bureau de vente, les contrôleurs ou chefs de bord (ASCT), les agents assurant des missions d'escale, les agents de la sûreté, police ferroviaire, surveillance générale (SUGE)<sup>17</sup> et leurs dirigeants de proximité (DPX).

Cette formation dure une journée et concerne 8 à 12 participants par journée. Les objectifs de cette formation sont de comprendre les attentes des voyageurs en situation de handicap, d'acquérir l'argumentation nécessaire pour accueillir et rassurer le voyageur, d'acquérir des comportements d'accueil et gestes adaptés aux personnes en situation de handicap, de situer les interventions du personnel dans le cadre légal.

Sur la région Pays de la Loire, la SNCF poursuivra sa formation auprès de son personnel et notamment auprès de 49 agents d'escale/de vente et de 153 contrôleurs ou chefs de bord (ASCT).

SNCF a défini un planning de formation du personnel Escale sur 3 ans et du personnel de Vente sur 5 ans. Les contrôleurs ou chefs de bord (ASCT) seront formés, pour la majorité des effectifs, sur 3 ans et la totalité sur 4 ans

#### **II.4.1.2. La formation du personnel routier**

A chaque renouvellement de contrats avec les autocaristes (marchés publics ou délégations de services publics), il est exigé que le personnel affecté au service ait reçu une formation préalable à son intervention en ligne, notamment sur l'accueil des voyageurs et la prise en charge de personnes à mobilité réduite.

La liste des conducteurs formés et référencés pour le service est transmise à la Région ou à son tiers mandaté sous peine de pénalités.

Cette formation est ensuite dispensée de façon permanente suivant les évolutions de l'environnement de la ligne (tarification, arrêts...).

---

<sup>17</sup> La formation de la SUGE est traitée dans le Sd'AP national.

#### II.4.2. L'information au voyageur par le développement des informations à distance

L'information relative aux services de transport public accessible à toutes les formes de handicap est apportée par l'ensemble des agents en contact du public ainsi que les sites internet dédiés au transport.

[www.ter.sncf.com/pays-de-la-loire](http://www.ter.sncf.com/pays-de-la-loire)

C'est le site d'information du réseau TER en Pays de la Loire (lignes ferroviaires et lignes routières TER). Il est conforme aux prescriptions du Référentiel Général pour l'Accessibilité des Administration « RG AA ». Ce référentiel s'intéresse entre autres à l'ergonomie du site, aux contrastes et à la taille des caractères utilisés.

[www.gares-sncf.com](http://www.gares-sncf.com)

En avril 2015, Gares & Connexions a mis en ligne un nouveau site Internet qui permet d'accéder à des fiches précisant les équipements d'accessibilité et les services d'assistance disponibles gare par gare : à partir de la page d'accueil, il est possible d'accéder à une **page dédiée à la gare de son choix**.

Les informations existent de façon partielle pour les gares régionales. À terme, la page « services accessibilité » sera disponible pour toutes les gares. Avant la fin de l'année 2015, des **fiches plus détaillées, par type de handicap, seront mise en ligne**. Pour chaque gare, ces fiches listeront davantage de services et commerces en gare accessibles aux personnes handicapées.

Gares & Connexions travaille actuellement sur les recommandations du Référentiel Général d'Accessibilité de l'Administration électronique (RGAA) afin d'atteindre un niveau de conformité élevé d'ici 2016 et pour que chacun puisse librement accéder au contenu du site Internet [www.gares-sncf.com](http://www.gares-sncf.com).

Pour optimiser l'accessibilité numérique du site Internet, un travail est réalisé sur les couleurs et les contrastes, le choix des boutons et de leur forme, l'alternative textuelle aux images, l'accessibilité des tableaux ainsi que la structure du site.

[www.destineo.fr](http://www.destineo.fr)

Le calculateur d'itinéraires accessibles aux personnes en situation de handicap moteur (décrit précédemment au chapitre I.4.1. site destineo) propose des fonctionnalités qui sont en cours de test. Si les résultats s'avèrent concluants, une pérennisation de ce calculateur pour itinéraires accessibles sera assurée.

Les données relatives à l'accessibilité des différents réseaux de transports pourront être enrichies progressivement.

#### II.4.3. L'information au voyageur à bord des trains

Les technologies embarquées permettent d'informer les voyageurs, tout au long de leur voyage, sur la destination, les arrêts du train et les éventuelles perturbations. Ces systèmes sont différents selon

le type de matériel roulant. Le matériel roulant régional étant amené à être accessibles à 100 %, ces informations seront également adaptées à tous types de handicaps.

L'arrivée programmée en Pays de la Loire des matériels roulants ferroviaires Régiolis et Régio 2N, accessibles aux personnes handicapées viendra augmenter progressivement l'accessibilité à bord des trains.

#### **II.4.4. Le déploiement des écrans d'information visuelle et sonore en gare**

Un affichage dynamique destiné à faciliter la lecture des informations sur des écrans en gare est déployé sur des écrans plats dans les gares les plus fréquentées.

Les différents afficheurs élaborés ont été présentés aux associations de personnes handicapées qui ont pu faire part de leurs remarques afin de rendre l'information diffusée la plus accessible possible.

Ils sont équipés d'une vitre-antireflet et peuvent dans certains cas bénéficier d'une casquette afin d'éviter le surplus de lumière. La taille des caractères conforme aux exigences législatives, la police Achemine et les couleurs contrastées permettent une lisibilité optimale.

Un logo peut indiquer le type de train et enfin un affichage des numéros des voies et une synthèse vocale sont prévus. Cette dernière permet une diffusion orale des informations écrites.

Le déploiement de ces écrans dans les gares et haltes ferroviaires régionales est en cours d'achèvement d'ici la fin de l'année 2015.

# L'ADOPTION, LA MISE EN ŒUVRE ET L'ACTUALISATION DU SD'AP

## I. L'instruction réglementaire du Sd'AP par l'autorité compétente

L'autorité compétente doit envoyer à la Région une lettre recommandée avec accusé de réception dans un délai de 2 mois.

La Région a un délai inférieur à un mois pour transmettre des éléments complémentaires à l'autorité compétente.

Dans un délai de 5 mois après son dépôt, le représentant de l'Etat dans le département se prononce sur la validation du SD'AP, après avis de la commission départementale consultative de la protection civile, de la sécurité de l'accessibilité.

Dans ce délai de 5 mois, l'autorité compétente peut demander à la Région de modifier certains points, le projet modifié du Sd'AP est donc envoyé à l'autorité compétente qui l'instruit et donne un avis final sur ce projet de Sd'AP modifié.

L'autorité compétente émet dans les 5 mois :

- Un avis favorable : ce qui détermine une date d'échéance pour la réalisation du Sd'AP
- Un avis défavorable : dans ce cas, un délai réglementaire (inférieur à 6 mois) est déterminé pour déposer un projet de Sd'AP modifié

Au-delà des 5 mois, l'absence de notification par l'autorité compétente vaut approbation tacite du Sd'AP.

## II. La durée de mise en œuvre du Sd'AP

Le délai de réalisation du Sd'AP court à compter de la date de son approbation par l'autorité compétente. Il est variable selon le type de transport concerné, et ne peut excéder :

- 2 périodes de 3 ans, soit 6 ans maximum **pour les services réguliers de transports routiers publics non-urbains**
- 3 périodes de 3 ans, soit 9 ans maximum **pour les services de transports publics ferroviaires**

## III. L'actualisation du Sd'AP

**A l'issue de la première année**, la Région réalisera un point de situation qu'elle transmettra à l'autorité compétente qui a approuvé ce Sd'AP, par pli recommandé avec demande d'avis de réception.

**A l'issue de chaque période intermédiaire**, un bilan des travaux et actions effectués nécessaires à la mise en accessibilité du réseau régional est transmis à l'autorité administrative compétente.

Ce bilan doit être adressé à l'autorité compétente qui a approuvé ce Sd'AP, par pli recommandé avec demande d'avis de réception et doit également être transmis aux commissions pour l'accessibilité des communes sur lesquelles sont implantées des gares classées ERP (toutes catégories confondues).

#### **IV. La diffusion du Sd'AP**

Le Sd'AP fera l'objet d'une diffusion auprès des autres autorités organisatrices de transport des Pays de la Loire, des associations concertées et auprès des commissions d'accessibilité communales ou intercommunales concernées par un point d'arrêt routier ou ferroviaire régional.

# ANNEXES

# **Schéma Directeur d'Accessibilité – Agenda d'Accessibilité Programmée (Sd'AP) du réseau de transport de la Région des Pays de la Loire**

## **Addendum**

Dans le cadre de l'instruction du Sd'AP de la Région des Pays de la Loire par les services des Directions Départementales des Territoires de la Sarthe, du Maine-et-Loire, de la Vendée et de la Loire-Atlantique, des demandes de compléments ont été effectuées par mail par lesdits services auprès de la Région des Pays de la Loire.

Ainsi, la Région des Pays de la Loire a produit une note complémentaire permettant de répondre aux interrogations des services de l'Etat. Cette note porte à la fois sur la partie A du Sd'AP (Bilan du Schéma Directeur d'Accessibilité et Stratégie du Sd'AP) et sur les parties B propres à chaque département (Programmation et chiffrage de la mise en accessibilité des points d'arrêt régionaux).

## **1. Eléments complémentaires portant sur la Partie A du Sd'AP**

### **1.1. Mise en accessibilité des points d'arrêt routiers**

En complément de ce qui a été écrit dans le document, des précisions sont apportées sur la méthodologie menée par la Région pour traiter l'accessibilité des points d'arrêt routiers.

Dans le cadre de l'élaboration de son Sd'AP, la Région des Pays de la Loire a fait appel à un prestataire en avril 2015 afin de dresser un état des lieux de l'accessibilité de ses points d'arrêt routiers. Cet audit a permis de contrôler pour chaque arrêt leur accessibilité pour les personnes se déplaçant en fauteuil roulant.

La largeur du trottoir ou du quai a été mesurée (« conforme » si elle est égale ou supérieure à 3m), ainsi que le niveau de la pente (« conforme » s'il est inférieur à 5 %).

Si l'un de ces deux critères n'était pas conforme, le prestataire a réalisé une fiche spécifique à l'arrêt, afin d'avoir une vision générale de sa situation. Cette fiche comporte les éléments suivants :

- Contexte routier : zone agglomérée, hameau, rase campagne
- Configuration de l'arrêt : ligne, alvéole, saillie,...
- Aménagement du quai : présence ou non de bordure, niveau de praticabilité,...
- Nombre de voies de circulation, tous sens confondus
- Double sens ou sens unique
- Présence de stationnement du côté de l'arrêt
- Largeur de la chaussée
- Largeur de l'espace public derrière le quai
- Largeur totale de l'emprise de voirie
- Type de foncier disponible à l'arrière du quai
- L'arrêt est-il aménageable sur place ? Si non, est-il possible de le déplacer et où (aval, amont) à moins de 100m ?
- Y-a-t-il une présence de réseau divers au niveau du quai qui pourrait rendre onéreuse la mise à niveau ?
- Photo en amont, de face et en aval

Ces éléments donnent ainsi des informations de base sur l'arrêt, mais ne constituent pas une réelle étude permettant la réalisation de travaux de mise en accessibilité ou la déclaration d'Impossibilité Technique Avérée (ITA).

Les arrêts prioritaires identifiés comme non conformes doivent faire l'objet d'une concertation avec les maitres d'ouvrage et Autorités Organisatrices de Transport concernés, afin de lancer une étude opérationnelle de mise en accessibilité de l'arrêt. Compte tenu des délais contraints pour élaborer le Sd'AP et de l'état d'avancement des différents Sd'AP départementaux, la Région n'a pu mener ces démarches dans ce cadre.

A la suite de cet audit, sur les 124 points d'arrêt physiques prioritaires, 45 ont été identifiés comme non conformes. Afin de ne pas alourdir le document, les fiches des points d'arrêt n'ont pas été jointes, en raison de leur caractère technique ainsi que pour respecter l'équilibre et le caractère « synthétique » du Sd'AP, représentant déjà près de 200 pages. La Partie A du Sd'AP ne dresse pas la liste des 45 points d'arrêt physiques prioritaires non conformes, cette information est déclinée dans la Partie B de chaque département.

Comme indiqué page 72 (II.2.3), il appartient au gestionnaire de voirie de réaliser les études et les travaux relatifs à la mise en accessibilité des arrêts routiers.

La concertation avec les maitres d'ouvrage est actuellement en cours, notamment au travers la rencontre des services des transports des Départements. Une étude plus approfondie par point d'arrêt prioritaire à aménager sera alors à mener par les maitres d'ouvrage (dans la majorité des cas la Commune), permettant notamment de définir un calendrier d'intervention et des estimations financières plus précises.

Il est donc prématuré d'indiquer que les points d'arrêt de Saint-Gildas-de-Bois – Gare SNCF(en direction de Redon), Le Mans – Bd Lefauchaux (en direction du Mans) et Benet – Centre (desservant les deux directions) sont des ITA et nécessitent donc la mise en place d'un transport de substitution. Afin de compléter le Sd'AP, les fiches relatives à ces trois points d'arrêt sont joints au présent addendum.

La Région demandera aux maitres d'ouvrage d'examiner toutes les possibilités d'aménagement ou de déplacement sur ces trois arrêts semblant présenter des difficultés.

D'autre part, compte tenu de l'important travail de concertation à mener avec les maitres d'ouvrage et Autorités Organisatrices de Transport concernés, ainsi que des évolutions du réseau régional prévues à la fois par la mise en place du cadencement des lignes ferroviaires régionales en juillet 2017 et par 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, une réactualisation du volet routier du Sd'AP sera nécessaire afin de préciser les calendriers de mise en œuvre de l'accessibilité des points d'arrêt routiers.

A l'issue de la première année du Sd'AP, la Région indiquera dans son bilan l'avancée de ses démarches sur les points d'arrêt routiers. S'il s'avérait que certains points d'arrêt routiers devaient être déclarés en ITA, la Région des Pays de la Loire mettrait en place un transport de substitution dans les 18 mois à compter de la validation des ITA.

## 1.2. Formations des personnels en contact avec le public

Page 78, au point « II.4.1.2. La formation du personnel routier », après le texte suivant :

*« A chaque renouvellement de contrats avec les autocaristes (marchés publics ou délégations de services publics), il est exigé que le personnel affecté au service ait reçu une formation préalable à son intervention en ligne, notamment sur l'accueil des voyageurs, et la prise en charge de personnes à mobilité réduite.*

*La liste des conducteurs formés et référencés pour le service est transmise à la Région ou à son tiers mandaté sous peine de pénalités.*

*Cette formation est ensuite dispensée de façon permanente suivant les évolutions de l'environnement de la ligne (tarification, arrêts...). »*

Il est ajouté le texte ci-après :

Ainsi, les conducteurs reçoivent deux types de formation :

- Celle dispensée par le prestataire EFFIA, qui délivre une formation théorique de 7 h.
- Celles dispensées en interne par chaque autocariste (ou par un organisme tiers) relatives l'accueil des publics en mobilité réduite, dont le fonctionnement et la manipulation des palettes PMR.

Concernant la formation théorique délivrée par EFFIA, celle-ci s'inscrit dans un programme global présentant et expliquant le contrat de partenariat. Les informations liées à l'accueil des personnes à mobilité réduite sont les suivantes :

- Equipement des véhicules réguliers permettant la prise en charge des PMR.
- Conditions de réservation
- Modalités d'accueil de la personne

Concernant la formation spécifique relative à l'accueil des publics en mobilité réduite, le programme est différent selon l'organisme de formation choisi par l'autocariste.

A titre d'exemple, l'ADAPT, qui délivre des formations notamment auprès du personnel de STAO Le Mans (Ligne 26 Le Mans – Saumur) et STAO Etablissement CTA (Lignes 7 Nantes – Poitiers, 12 Nantes – St-Jean-de-Monts, 13 Nantes – Noirmoutier) propose deux formations spécifiques :

- « Repères pour mieux gérer la relation avec un client en situation de handicap »  
La formation dure deux fois 7 heures, ses objectifs sont les suivants :
  - Prendre conscience de ses propres représentations du handicap
  - Comprendre le processus de production d'une situation de handicap
  - Prendre des repères sur les principales origines de situation de handicap
  - Comprendre la relation d'aide et ce qui peut la rendre aisée dans le cadre de la relation agent de conduite/client en situation de handicap
  - Prendre des repères pour adapter sa communication aux situations qui se présentent
- « Sensibilisation à la manipulation du matériel spécifique PMR dans le cadre d'une activité d'agent de conduite »  
La formation dure 7 heures, ses objectifs sont les suivants :
  - Accompagner physiquement une personne en situation de handicap
  - Manipuler le matériel spécifique au handicap

Le tableau ci-après indique la programmation prévisionnelle des formations relatives à l'accueil des personnes handicapées pour les conducteurs.

Le « % Formation conducteur » correspond à la part des conducteurs ayant suivi à la formation dispensée par EFFIA, le « % Formation spécifique » correspond à la part des conducteurs ayant suivi la formation choisie par l'autocariste afin de former ses conducteurs à l'accueil des publics en mobilité réduite.

Sur les lignes 12, 13, 26, 28, 29, certains conducteurs ne suivront pas la formation spécifique puisqu'ils sont affectés au service de doublage assurés par des véhicules non adaptés aux personnes à mobilité réduite.

**Calendrier pluriannuel des formations par ligne autocar**

Ligne	Autocarniste	Échéances contrats	Nombre de conducteurs	Avant 2016		2016		2017		2018		2019		2020		2021		Précisions sur la formation spécifique	
				% Formation conducteur	% Formation spécifique	Organisme de formation	Type de formation												
LIGNE 3 REDON - SAINT-NAZAIRE	RECLUS	01/01/2016 (puis supprimée à compter du 01/07/2017)	5	100%	60%	100%	100%	100%	100%									formation interne	Pratique
LIGNE 7 NANTES - POITIERS	STAO Établissement CTA	01/07/2016	12	100%	92%	100%	100%	Nouvel autocarniste	ADAPT	Accueil + pratique									
LIGNE 12 NANTES - SAINT-JEAN-DE-MONTS	STAO Établissement CTA	12/12/2016	53	89%	77%	89%	92%	Nouvel autocarniste	ADAPT	Accueil + pratique									
LIGNE 13 NANTES - NOIRMOUTIER	STAO Établissement CTA	12/12/2016	55	87%	76%	87%	93%	Nouvel autocarniste	ADAPT	Accueil + pratique									
LIGNE 15 LA-ROCHE-SUR-YON - FONTENAY	SOVETOURS	01/12/2020	49	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	Interne Sovetours + FCO et FIMO	Accueil + pratique
LIGNE 16 - FONTENAY - NIORT	SOVETOURS	01/12/2020	30	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	Interne Sovetours + FCO et FIMO	Accueil + pratique
LIGNE 17 - FONTENAY - LA ROCHELLE	SOVETOURS OCECARS TRANSDEV PROXIMAY	01/12/2020	38	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	Interne Sovetours + FCO et FIMO	Accueil + pratique
LIGNE 18 - ANGERS - CHATEAUBRIANT	Groupeement RELINR GRAND OUEST représenté par PERRIN TOURISME	01/07/2016	5	100%	100%	100%	100%	Nouvel autocarniste	Réunir Formation Ouest	Accueil + pratique									
LIGNE 26 - LE MANS - SAUMUR	STAO Le Mans	12/12/2016	28	93%	79%	100%	86%	Nouvel autocarniste	ADAPT	Accueil + pratique									
LIGNE 28 - LAVAL - NANTES	Groupeement RELINR GRAND OUEST représenté par PERRIN TOURISME	supprimée à compter du 01/07/2017	15	100%	67%	100%	67%	100%	67%									Réunir Formation AFI-FIMI Module intégré à la formation obligatoire (FCO)	Accueil + pratique
LIGNE 29 - LAVAL - ANGERS	Groupeement RELINR GRAND OUEST représenté par PERRIN TOURISME	supprimée à compter du 01/07/2017	10	100%	60%	100%	60%	100%	60%									Réunir Formation Ouest	Accueil + pratique

### 1.3. Etat des lieux de l'accessibilité du matériel roulant routier

P. 39 de la Partie A, une faute de frappe s'est insérée dans le paragraphe concernant la ligne routière 26. La rédaction correcte est la suivante :

« Ligne 26 « Le Mans - La Flèche – Saumur » : dessert 35 points d'arrêt routiers.

Les véhicules disposent de 51 à 52 places et disposent d'une place UFR. »

### 1.4. Mise en accessibilité des points d'arrêt ferroviaires régionaux

Page 70 (I.1.6 Plan de financement prévisionnel des coûts de mise en accessibilité des gares régionales prioritaires), le tableau comporte des erreurs quant aux montants et aux répartitions financières entre les partenaires. Les modifications portent sur les gares de Cholet, Clisson et Savenay.

Les informations à prendre en compte sont donc les suivantes :

Gares régionales prioritaires	Programmation (€) par MOA				Programmation sur la période				
	SNCF Réseau	SNCF Mobilité	Tiers	TOTAL	Période 1			Période 2	Période 3
					2016	2017	2018	2019-21	2022-24
Ancenis	3 153 000 €	543 000 €	10 000 €	3 706 000 €	860 000 €			2 846 000 €	
Cholet	1 451 000 €	157 000 €	110 000 €	1 718 000 €		126 000 €	1 325 000 €	267 000 €	
Challans	50 000 €	10 000 €	5 000 €	65 000 €					65 000 €
Chateaubriant	10 000 €		17 000 €	27 000 €					27 000 €
Clisson	1 200 €	533 000 €	151 000 €	685 200 €			684 000 €		1 200 €
La Chapelle sur Erdre (Centre)	40 000 €	0 €	5 000 €	45 000 €					45 000 €
Les Sables d'Olonne	40 000 €	70 000 €	10 000 €	120 000 €			120 000 €		
Montaigu	8 380 000 €	426 000 €	3 801 000 €	12 607 000 €	480 000 €		400 000 €		11 727 000 €
Sablé	50 000 €	0 €	10 000 €	60 000 €					60 000 €
Saumur	80 000 €	0 €	0 €	80 000 €					80 000 €
Savenay	5 500 000 €	280 000 €	5 000 €	5 785 000 €	200 000 €	2 750 000 €	2 830 000 €		5 000 €
<b>TOTAL</b>	<b>18 755 200 €</b>	<b>2 019 000 €</b>	<b>4 124 000 €</b>	<b>24 898 200 €</b>	<b>1 540 000 €</b>	<b>2 876 000 €</b>	<b>5 359 000 €</b>	<b>3 113 000 €</b>	<b>12 010 200 €</b>

Programmation par période triennale

9 775 000 €	3 113 000 €	12 010 200 €
<b>39%</b>	<b>13%</b>	<b>48%</b>

Gares complémentaires

## 2. Eléments complémentaires portant sur les Partie B du Sd'AP

### 2.1. Loire-Atlantique

#### Gare de Savenay

Page 25, le tableau relatif aux concours financiers prévisionnels des partenaires et à l'état des concertations comporte en effet des erreurs quant aux montants et aux répartitions financières entre les partenaires.

Les informations à prendre en compte correspondant aux conventions signées sur les périmètres SNCF Réseau le 19 décembre 2013 et SNCF Mobilité le 4 septembre 2015 sont donc les suivantes :

MOA	Financeurs	Principes	Participation
<b>SNCF Réseau</b> <b>5.500.000 €</b>	Région	41,53 %	2.284.400 €
	Etat	<i>25 % maximum (plafonné à 2 millions d'euros)</i>	0 €
	SNCF Réseau (fonds AFITF)	17,95 %	987.000 €
	SNCF Mobilité	0 %	0 €
	Autres financeurs	Reste à financer	2.228.600 €
<b>SNCF Mobilité</b> <b>280.000 €</b>	Région	30 %	84.000 €
	Etat	0 %	
	SNCF Réseau	0 %	
	SNCF Mobilité	25 %	70.000 €
	Autres financeurs	Reste à financer	126.000 €
<b>Tiers</b> <b>5.000 €</b>	Région	30 %	1.500 €
	Autres financeurs	Reste à financer	3.500 €

Le tableau relatif au calendrier prévisionnel et à la programmation prévisionnelle des investissements est donc également modifié page 24 :

MOA	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>Convention de financement de réalisation des travaux</i>	<i>Début des travaux</i>	<i>Fin des travaux</i>			5.500.000 €
		2.750.000 €	2.750.000 €			
<b>SNCF Mobilité</b>	<i>Travaux</i>		<i>Travaux</i>			280.000 €
	200.000 €		80.000 €			
<b>Tiers</b>					<i>Travaux</i>	5.000 €
					5.000	
<b>TOTAL</b>	200.000 €	2.750.000 €	2.830.000 €		5.000 €	<b>5.785.000 €</b>

## 2.2 Maine-et-Loire

### Gare de Cholet

Page 12, le tableau relatif au calendrier prévisionnel et à la programmation prévisionnelle des investissements comporte effectivement des erreurs quant aux montants et aux répartitions financières des travaux sur les différentes périodes.

Une réunion technique s'est tenue en octobre 2015 et a été l'occasion de présenter de nouveaux coûts, qui devront être précisés. Il est alors plus réaliste d'envisager les études Avant-Projet – Projet sur le périmètre SNCF Réseau à partir de 2017.

Le tableau relatif au calendrier prévisionnel et à la programmation prévisionnelle des investissements est donc modifié page 12 :

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 APO</i>	<i>REA</i>			1.451.000 €
		126.000 €	1.325.000 €			
<b>SNCF Mobilité</b>				Etudes + REA		157.000 €
				157.000 €		
<b>Tiers</b>				<i>Etudes + REA</i>		110.000 €
				110.000 €		
<b>TOTAL</b>		<b>126.000 €</b>	<b>1.325.000 €</b>	<b>267.000 €</b>		<b>1.718.000 €</b>

Le tableau relatif aux concours financiers prévisionnels des partenaires et à l'état des concertations est également modifié page 12 :

Périmètre de Maîtrise d'ouvrage	Financeurs	Principes	Participation
<b>SNCF Réseau</b>  <b>1.451.000 €*</b>	Région	50 %	725.500 €
	Etat	<i>25 % maximum (plafonné à 2 millions d'euros)</i>	362.750 €
	SNCF Réseau	25 % *	362.750 €*
	SNCF Mobilité	0 %	0 €
	Autres financeurs	<i>reste à financer*</i>	0 €*
<b>SNCF Mobilité</b>  <b>157.000 €</b>	Région	30 %	47.100 €
	Etat	0 %	0 €
	SNCF Réseau	0 %	0 €
	SNCF Mobilité	25 %	39.250 €
	Autres financeurs	<i>reste à financer *</i>	70.650 €*
<b>Tiers</b> <b>110.000 €</b>	Région	30 %	33.000 €
	Autres financeurs	<i>reste à financer</i>	77.000 €

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

## 2.2. Sarthe

Page 9 et 17, le mot « Vendée » est remplacé par « Sarthe ».

### Gare de Sablé-sur-Sarthe

Précisions sur les travaux à réaliser en 3<sup>ème</sup> période du Sd'AP.

Les travaux de mise en accessibilité des quais et de leurs accès sous maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau ont fait l'objet d'une convention de financement signée le 18 mars 2011 par les différents partenaires financiers. Cette convention définissait ainsi un programme de travaux devant respecter les normes en vigueur, à savoir la Spécification Technique d'Interopérabilité relative à l'accessibilité pour les Personnes à Mobilité Réduite (STI PMR) publiée en 2007. Les travaux de réalisation se sont achevés en 2012.

En janvier 2015, une nouvelle STI PMR est parue, rendant obligatoires certains équipements. Ce sont ces équipements complémentaires qui seront réalisés en dernière période du Sd'AP, comme le précise la page 69 de la partie A.

Le début d'année 2016 voit quant à elle l'achèvement des travaux de mise en accessibilité sous maîtrise d'ouvrage SNCF Mobilité (concernant essentiellement le Bâtiment Voyageurs). Les travaux relevant de SNCF Réseau ne peuvent être exécutés par SNCF Mobilité et n'ont de fait pas été programmés financièrement pour 2016.

Ces aménagements complémentaires estimés à 50 000 € sont les suivants :

- La pose de l'information en braille sur les rampes d'escaliers
- La pose de l'enrobé sur le cheminement de la traversée piétonne à niveau en bout de quai
- La pose de zébras sur les quais pour matérialiser la zone dangereuse le long de la trémie d'escalier et ascenseurs
- La pose de clôture et portillon de fin de quais

**DELIBERATION relative au RAPPORT  
Schéma Directeur D'Accessibilité - Agenda  
d'Accessibilité Programmé (Sd'AP)**

Le Conseil régional,

- VU** le Code Général des Collectivités Territoriales,
- VU** la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 modifiée d'orientation des transports intérieurs, dite LOTI ;
- VU** la loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains, dite SRU ;
- VU** la loi n° 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées ;
- VU** la loi n° 2015-988 du 5 août 2015 ratifiant l'ordonnance n°2014-1090 du 26 septembre 2014 relative notamment à la mise en accessibilité des établissements recevant du public et des transports publics, pour les personnes handicapées.
- VU** le budget voté au titre de l'exercice 2015 lors des séances du Conseil régional relatives au budget de la Région,
- VU** l'avis du Conseil Economique, Social et Environnemental Régional en date du 13 octobre 2015,
- CONSIDERANT** le rapport de son Président, présenté par M. Gilles BONTEMPS,
- CONSIDERANT** l'avis de la Commission infrastructures, transports et déplacements,
- ENTENDU** les interventions de Mesdames et Messieurs : A. CHEREAU, J. COCHY, D. RIVAL, J. BUREAU, D. RICHARD, M. PERRIER, G. GUGUEN, M. HUNAUT, C. CLERGEAU, F. PINTE, F. GENTIL

Après en avoir délibéré,

- APPROUVE** le Schéma Directeur d'Accessibilité –Agenda d'accessibilité programmée (Sd'AP) du réseau de transport régional présenté en annexe 1 comprenant : la partie A qui décrit le bilan du SDRA 2008-2015 et la stratégie du Sd'AP 2015-2024 des services de transport public des Pays de la Loire et la partie B qui décline la programmation de la mise en accessibilité des points d'arrêts ferroviaires et routiers régionaux pour chacun des 5 Départements des Pays de la Loire,
- AUTORISE** le Président du Conseil régional à déposer le dossier de demande d'approbation de ce Schéma Directeur d'Accessibilité –Agenda d'accessibilité programmée auprès du représentant de l'Etat,
- AUTORISE** le Président du Conseil Régional à soumettre au représentant de l'Etat, le cas échéant, un projet de Schéma Directeur d'Accessibilité –Agenda d'accessibilité programmée modifié prenant en compte les points soulevés et dans le délai indiqué par ce dernier.

**AUTORISE**

le Président du Conseil régional à le signer après réception de l'avis favorable du représentant de l'Etat.

Le Président du Conseil régional

Jacques AUXIETTE

**ADOPTÉ à l'unanimité**

L'original de la délibération et les documents annexés sont mis à la consultation conformément aux dispositions de la loi n° 78.753 du 17 juillet 1978 relative à l'accès aux documents administratifs.



PREFECTURE DE LOIRE ATLANTIQUE

DIRECTION DÉPARTEMENTALE  
DES TERRITOIRES DE LOIRE ATLANTIQUE  
Service bâtiment logement  
Unité bâtiment

## **Décision d'approbation d'un schéma directeur d'accessibilité - agenda d'accessibilité programmée (Sd'AP) pour la mise en accessibilité des services de transport public de voyageurs**

**Le Préfet de la région Pays de la Loire,  
Préfet de la Loire-Atlantique,**  
Officier de la Légion d'honneur,  
Officier de l'Ordre national du mérite,

**Vu** le code des transports ;

**Vu** la loi n° 2005-102 modifiée du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées ;

**Vu** la loi n°2015-988 du 5 août 2015 ratifiant l'ordonnance n°2014-1090 du 26 septembre 2014 relative à la mise en accessibilité des ERP, des transports publics, des bâtiments d'habitation et de la voirie pour les personnes handicapées ;

**Vu** le décret n° 2014-1321 du 4 novembre 2014 relatif au schéma directeur d'accessibilité - agenda d'accessibilité programmée pour la mise en accessibilité des services de transport public de voyageurs ;

**Vu** le décret n° 2014-1323 du 4 novembre 2014 relatif aux points d'arrêt des services de transport public à rendre accessibles de façon prioritaire aux personnes handicapées et précisant la notion d'impossibilité technique avérée ;

**Vu** le décret n°2016-5329 du 27 avril 2016 relatif aux contrôles et aux sanctions applicables aux Sd'AP pour la mise en accessibilité des transports publics de voyageurs ;

**Vu** les arrêtés préfectoraux des 9 avril et 18 décembre 2015, portant respectivement compétences et renouvellement de la sous-commission départementale pour l'accessibilité (SCDA) ;

**Vu** l'arrêté préfectoral du 19 avril 2016 portant délégation de signature à M. Jean- Christophe Boursin, directeur départemental des territoires et de la mer de Loire-Atlantique ;

**Vu** la demande d'approbation du Sd'AP du service de transport public de voyageurs, présentée par le Conseil régional des Pays de la Loire le 28 octobre 2015, complétée par addendum du 15 janvier 2016 ;

**Vu** la décision favorable de la préfète de Maine et Loire du 11 février 2016 sur la partie relative au département de Maine et Loire de la demande de Sd'AP ;

**Vu** la décision favorable du préfet de la Vendée du 18 février 2016 sur la partie relative au département de Vendée de la demande de Sd'AP ;

**Vu** la décision favorable de la préfète de la Sarthe du 7 mars 2016 sur la partie relative au département de la Sarthe de la demande de Sd'AP ;

**Vu** la décision favorable du préfet de la Mayenne du 11 mars 2016 sur la partie relative au département de la Mayenne de la demande de Sd'AP ;

**Vu** l'avis favorable sur la demande de Sd'AP émis par la SCDA de la Loire-atlantique le 28 avril 2016 ;

Direction départementale des territoires et de la mer de Loire-Atlantique  
10 Boulevard Gaston Serpette – BP 53606 – 44036 Nantes Cedex 1 – Tél : 0240672626- <http://www.loire-atlantique.gouv.fr/>

Considérant l'absence d'arrêt routier relevant d'une impossibilité technique avérée (ITA) ;

Considérant que le Sd'AP contient une programmation technique et financière des arrêts ferroviaires et routiers notamment prioritaires sur chacune des années du Sd'AP pour les trois premières années et sur chaque période ;

Considérant que les travaux et actions prévus pour assurer l'accessibilité des points d'arrêts prioritaires des services de transport routier et ferroviaire sont conformes aux règles d'accessibilité qui leur sont respectivement applicables ;

Considérant la prise en compte des engagements du pétitionnaire (notamment en matière de service de substitution dans des gares, d'information, de matériel roulant adapté, de formation) ;

#### DECIDE

Article 1 : Le schéma directeur d'accessibilité - agenda d'accessibilité programmée - (Sd'AP) pour la mise en accessibilité des services de transport public de voyageurs du Conseil régional des Pays de la Loire, tel que présenté, pour la partie spécifique au département de la Loire-Atlantique et pour le préambule commun aux départements de Loire-atlantique, Maine et Loire, Mayenne, Sarthe et Vendée est **approuvé**.

Article 2 : L'ensemble des maîtres d'ouvrage et financeurs co-signeront le Sd'AP du Conseil régional des Pays de la Loire.

Article 3 : Le pétitionnaire adressera au préfet de la Loire-Atlantique (à la direction départementale des territoires et de la mer, service bâtiment logement) ainsi qu'aux commissions inter(communales) pour l'accessibilité concernées, par pli recommandé avec demande d'avis de réception, un point de situation sur la mise en œuvre de l'agenda à l'issue de la première année, et un bilan de travaux et autres actions de mise en accessibilité réalisés à la fin de chaque période de 3 ans.

Article 4 : Le président du Conseil régional des Pays de la Loire, le directeur départemental des territoires et de la mer de la Loire-Atlantique, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution de la présente décision qui sera notifiée au pétitionnaire.

Fait à Nantes, le 29 avril 2016.

Pour le préfet, et par délégation,  
le directeur départemental des territoires et de la mer,

  
Jean-Christophe BOURSIN

**Voies et délais de recours :**

Cet arrêté peut faire l'objet d'un recours auprès du tribunal administratif de Nantes dans le délai de deux mois à compter de sa notification.

2016\_04\_29\_Sd'AP\_Conseil régional\_Arrete.odt

Direction départementale des territoires et de la mer de Loire-Atlantique  
10 Boulevard Gaston Serpette – BP 53606 – 44036 Nantes Cedex 1 – Tél : 0240672626- <http://www.loire-atlantique.gouv.fr/>