

SDA-Ad'AP

Rhône-Alpes

**Schéma directeur d'accessibilité -
Agenda d'accessibilité
programmée
des services de transport régional
de voyageurs en Rhône-Alpes pour
les personnes à mobilité réduite**



Septembre 2015

SOMMAIRE

GLOSSAIRE	6
CHAPITRE I : ELEMENTS DE CONTEXTE ET DE CADRAGE	7
I. Le contexte législatif et réglementaire	7
I-1. Le renouvellement du cadre législatif et réglementaire	
I-2. Les principales caractéristiques du dispositif SDA-Ad'AP	
II. La démarche d'élaboration	10
II-1. L'engagement formel de la Région dans la démarche SDA-Ad'AP	
II-2. Les partenaires et les instances de pilotage et de concertation	
a. <i>Le chef de file</i>	
b. <i>Les parties intéressées</i>	
c. <i>Les instances de pilotage</i>	
d. <i>Le comité de concertation</i>	
e. <i>Les instances d'information et de communication</i>	
II-3. Les articulations établies avec d'autres schémas d'accessibilité	
a. <i>L'articulation avec la politique régionale d'accessibilité des lycées</i>	
b. <i>L'articulation entre les SDA-Ad'AP Auvergne et Rhône-Alpes</i>	
c. <i>L'articulation avec le SDA-Ad'AP national</i>	
d. <i>L'articulation avec les SDA-Ad'AP départementaux et urbains</i>	
III. Les données du réseau de transport régional : état des lieux des services de transport régionaux (TRV)	14
III-1. Les chiffres clés du transport régional de voyageurs	
III-2. La description du matériel roulant ferroviaire	
IV. Bilan du SDRA de 2009	22
IV-1. Le réseau Cars Rhône-Alpes et les navettes aéroport : accessible à 100%	
IV-2. Le réseau TER	
V. Les objectifs du SDA Ad'AP Rhône-Alpes	25

CHAPITRE II : LA PROGRAMMATION 27

I. SDA-Ad'AP ferroviaire : la programmation pour les services régionaux ferroviaires de voyageurs 27

I-1. Approche globale des trajets TER ferroviaires accessibles et des points d'arrêt ferroviaires

I-2. Les points d'arrêts ferroviaires et les aménagements d'accessibilité

- a. La liste des 65 points d'arrêt ferroviaires prioritaires*
- b. Autres gares à aménager*
- c. Aménagements d'accessibilité proposés*
- d. Le phasage par période de 3 ans et par année pour la période 1*
- e. Les dérogations pour Impossibilités Techniques Avérées (ITA)*

I-3. Les gares non prioritaires et les mesures de substitution

- a. Les principes*
- b. Les principes (aide humaine et transport adapté)*
- c. L'aide humaine (accompagnement en gare)*
- d. Le transport de substitution en véhicules adapté PMR*
- e. La programmation des mesures de substitution (aide humaine et transport adapté)*

I-4. L'articulation entre points d'arrêt prioritaires et accessibilité du matériel roulant ferroviaire

I-5. La qualité de service : information simplifiée et formation du personnel

- a. L'information voyageurs et la distribution*
- c. La formation des personnels en contact avec le public*
- d. La communication*

I-6. Les engagements financiers pour le volet ferroviaire du SDA-Ad'AP

- a. Les principes de financement*
- b. Les ressources budgétaires identifiées*
- c. Les coûts estimatifs des aménagements en gare pour la période de 9 ans*
- d. Le plan de financement pour la période 1*
- e. les mesures de substitution*

II. SDA-AD'AP RHONE-ALPES ROUTIER : LA PROGRAMMATION POUR LES SERVICES REGIONAUX ROUTIERS DE VOYAGEURS 50

II-1. Approche globale des trajets en autocars régionaux à l'issue du SDA-Ad'AP routier régional

II-2. Les conditions d'élaboration du SDA-Ad'AP routier régional

II-3. Un SDA-Ad'AP routier pragmatique et évolutif, avec deux phases d'action distinctes

II-4. Les points d'arrêt routiers prioritaires à rendre accessibles – Les choix pour la Région pour la période 1

- a. Les critères de définition des points d'arrêt routiers prioritaires et la notion de chef de file*
- b. Une sélection de points d'arrêts prioritaires identifiés pour la période 1*
- c. Les principes pour la programmation et le financement de la mise en accessibilité des points d'arrêts prioritaires communs sur la période 1*
- d. Les clés de financement de la Région et l'enveloppe financière annuelle de la Région pour la mise en accessibilité des arrêts routiers prioritaires en période 1*
- e. Les principes pour la programmation et le financement de la mise en accessibilité des points d'arrêts prioritaires en période 2*

II-5. Les mesures de substitution pour les dessertes en cars TER

II-6. Les mutualisations de services aux voyageurs PMR

II-7. L'actualisation du SDA-Ad'AP routier pour la période 2

CHAPITRE III : LA DECLINAISON PAR DEPARTEMENT	58
I. Département de l'Ain	58
I-1. Points d'arrêt à mettre en accessibilité	
I-2. Les mesures de substitution	
I-3. Synthèse de la programmation SDA-Ad'AP dans l'Ain	
II. Département de l'Ardèche	62
II-1. Points d'arrêt à mettre en accessibilité	
II-2. Les mesures de substitution	
II-3. Synthèse de la programmation SDA-Ad'AP en Ardèche	
III. Département de la Drôme	65
III-1. Points d'arrêt à mettre en accessibilité	
III-2. Les mesures de substitution	
III-3. Synthèse de la programmation SDA-Ad'AP dans la Drôme	
IV. Département de l'Isère	69
IV-1. Points d'arrêt à mettre en accessibilité	
IV-2. Les mesures de substitution	
IV-3. Synthèse de la programmation SDA-Ad'AP en Isère	
V. Département de la Loire	73
V-1. Points d'arrêt à mettre en accessibilité	
V-2. Les mesures de substitution	
V-3. Synthèse de la programmation SDA-Ad'AP dans la Loire	
VI. Département du Rhône	77
VI-1. Points d'arrêt à mettre en accessibilité	
VI-2. Les mesures de substitution	
VI-3. Synthèse de la programmation SDA-Ad'AP dans le Rhône	

VII. Département de la Savoie	81
VII-1. Points d'arrêt à mettre en accessibilité	
VII-2. Les mesures de substitution	
VII-3. Synthèse de la programmation SDA-Ad'AP en Savoie	
VIII. Département de la Haute-Savoie	85
VIII-1. Points d'arrêt à mettre en accessibilité	
VIII-2. Les mesures de substitution	
VIII-3. Synthèse de la programmation SDA-Ad'AP en Haute-Savoie	
CHAPITRE IV. LA GOUVERNANCE ET SUIVI DU SDA-AD'AP RHONE-ALPES	89
I. La démarche de suivi et la gouvernance	89
II. La concertation avec les associations représentatives	90
III. La démarche de bilan et d'évaluation	90

ANNEXES

Tomes 1 et 2

GLOSSAIRE

Ad'AP	Agenda d'Accessibilité Programmée
AFITF	Agence de Financement des Infrastructures de Transport en France
AMD	Autorité de Mobilité Durable (ex-AOTU)
AO	Autorité organisatrice
AOT	Autorité Organisatrice de Transport
AOTU	Autorité Organisatrice de Transport Urbain
ASCT	Agent du Service Commercial Train
BEV	Bande d'Eveil à la Vigilance
BV	Bâtiment Voyageurs
CPER	Contrat de Projets Etat- Région
DREAL	Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement, et du Logement – Rhône-Alpes
ERP	Etablissement Recevant du Public
G&C	Gares & Connexions
IOP	Installation ouverte au public
ITA	Impossibilité technique avérée
PAI	Plan Annuel d'Investissement
PEM	Pôle d'Echange Multimodal
PMR	Personnes à Mobilité Réduite
PTU	Périmètre de Transport Urbain
RFF	Réseau Ferré de France, Gestionnaire d'infrastructures avant le 1 ^{er} juillet 2015 date de l'entrée en vigueur de la réforme ferroviaire
SDA-Ad'AP	Schéma Directeur d'Accessibilité – Agenda d'Accessibilité Programmée (ou Sd'AP)
SDRA	Schéma Directeur Régional d'Accessibilité
SNCF	Société Nationale des Chemins de Fer Français, EPIC de tête du groupe ferroviaire depuis la réforme ferroviaire, incluant la direction de l'accessibilité
SNCF Mobilités	opérateur ferroviaire après le 1 ^{er} juillet 2015, date d'entrée en application de la Réforme ferroviaire
SNCF Réseau	gestionnaire d'infrastructures unifié après le 1 ^{er} juillet 2015, date d'entrée en application de la Réforme ferroviaire
STI PMR	Spécification Technique d'Interopérabilité pour les PMR
TER	Transport Express Régional
TRV	Transport Régional de Voyageurs
UFR	Utilisateur de Fauteuil Roulant

CHAPITRE I : ELEMENTS DE CONTEXTE ET DE CADRAGE

I. Le contexte législatif et réglementaire

I.1. Le renouvellement du cadre législatif et réglementaire

L'accessibilité des transports publics pour les personnes à mobilité réduite (PMR) et personnes handicapées était encadrée initialement par la Loi du 30 juin 1975 d'orientation en faveur des personnes handicapées.

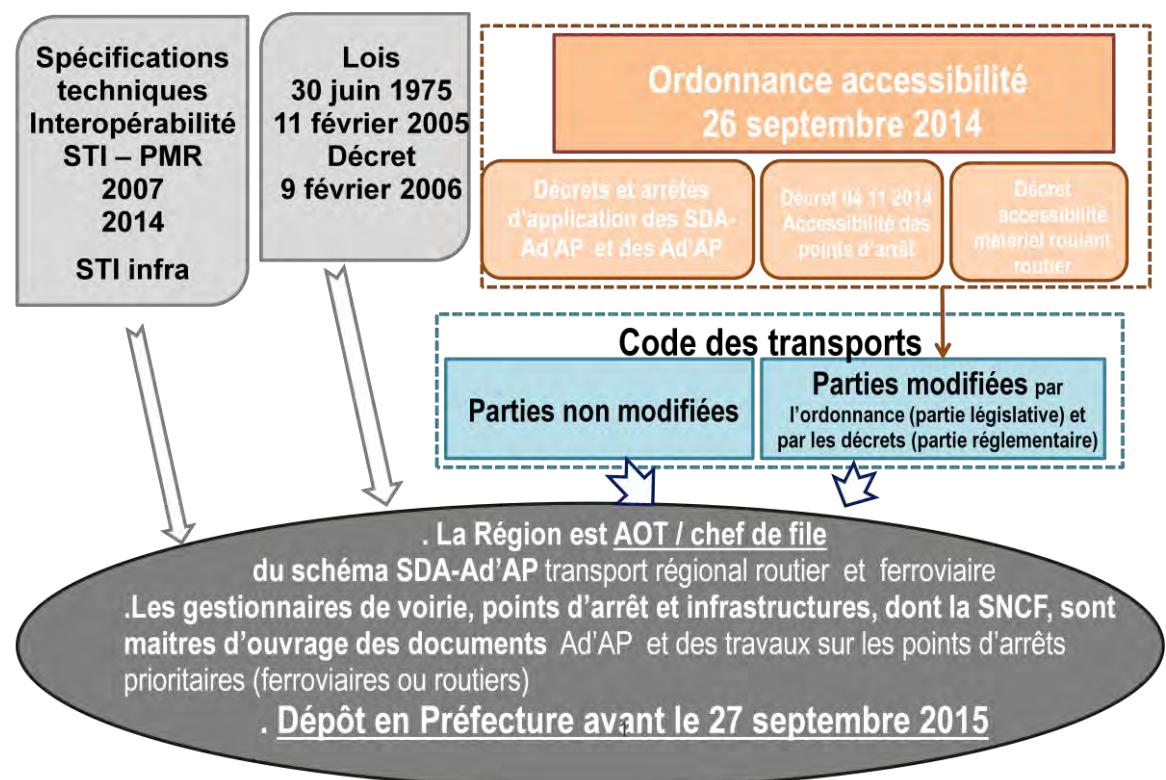
La loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées a été adoptée en vue de donner une nouvelle impulsion à l'intégration dans la société des personnes en situation de handicap. Cette loi va dans le sens de l'égalité des citoyens face au besoin essentiel de déplacement. Les autorités organisatrices de transport ont été soumises à de nouvelles obligations visant à une accessibilité complète des services et des réseaux de transport collectif, dans un délai maximum de 10 ans, soit avant février 2015 (art.45-I). Le dispositif créé pour atteindre cet objectif est le schéma directeur d'accessibilité que les autorités organisatrices de transport doivent élaborer sur les services dont elles sont responsables.

En 2012, à l'approche de l'échéance réglementaire, le Premier Ministre confie une mission de concertation à la sénatrice Claire-Lise Campion en vue d'examiner les modalités et mesures permettant de garantir l'objectif d'accessibilité tout en prenant en compte la réalité des contraintes, notamment budgétaires. Cet audit aboutit le 1^{er} mars 2013 à la sortie du rapport Campion « Réussir 2015 » qui fait état d'une certaine dynamique, d'avancées sensibles même si très inégales mais aussi des retards pris dans les politiques d'accessibilité. Pour poursuivre les réalisations et les efforts, le rapport Campion émet 40 propositions dont la définition de documents de programmation. La concertation nationale menée d'octobre 2013 à février 2014 conduit à définir le cadre et les modalités concrètes de construction d'un agenda d'accessibilité considéré comme un outil cohérent et opérationnel, constituant un équilibre entre les attentes légitimes des personnes handicapées et les difficultés à faire des gestionnaires d'établissements recevant du public (ERP) et des transports.

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 prévoit la mise en place d'un Schéma Directeur d'Accessibilité – Agenda d'Accessibilité Programmée (SDA-Ad'AP) document de programmation financière permettant de prolonger, au-delà de 2015, le délai de mise en accessibilité des services de transport.

Le nouveau cadre législatif est porté par la loi Handicap du 11 février 2005, le Code des Transports modifié par l'ordonnance du 26 septembre 2014 et ses décrets d'application des 4 et 5 novembre 2014, et les Spécifications Techniques d'Interopérabilité PMR et Infrastructures. Le schéma ci-après retrace les principaux textes composant le cadre législatif et réglementaire à prendre en compte pour l'élaboration du SDA-Ad'AP Rhône-Alpes.

Le cadre législatif et réglementaire du SDA-Ad'AP



Le cadre législatif et réglementaire, y compris la Spécification Technique d'Interopérabilité relative aux PMR (STI PMR), est détaillé en annexe 1.

I.2 Les principales caractéristiques du dispositif SDA-Ad'AP

Le SDA-Ad'AP est le nouveau dispositif de programmation de la mise en accessibilité PMR des services de transport et l'Ad'AP celui pour les établissements recevant du public (ERP) dont les gares.

Ce schéma concerne tous les transports publics collectifs de voyageurs, quel que soit le mode, ferroviaire ou routier, et tous les types de handicaps, moteurs, sensoriels (atteignant la vue et l'ouïe), cognitifs et psychiques, ainsi que l'ensemble des PMR.

Le SDA-Ad'AP « comporte une analyse des actions nécessaires à la mise en accessibilité, prévoit les modalités et la programmation de la réalisation de ces actions ainsi que leur financement. Il précise les points d'arrêt identifiés comme prioritaires, les dérogations sollicitées en cas d'impossibilité technique avérée, les mesures de substitution prévues ».

L'AOT est le « chef de file » de l'élaboration du SDA-Ad'AP et « recueille l'avis de toutes les parties intéressées par le service de transport dont elle est responsable, notamment les gestionnaires de la voirie, des points d'arrêt ferroviaires et de toutes autres infrastructures ».

Le SDA-Ad'AP « comporte les engagements, notamment financiers, de toutes les personnes morales contribuant à sa réalisation ou à son financement. Il est signé par ces personnes ».

Pour ce qui concerne les transports régionaux de voyageurs, si l'ordonnance désigne bien la Région comme chef de file du SDA-Ad'AP en tant qu'AOT, elle précise qu'elle n'est pas la seule à porter la responsabilité de l'élaboration puis de la mise en œuvre du schéma.

L'ensemble des personnes morales ci-dessous est responsable de l'élaboration, puis de la mise en œuvre du SDA-Ad'AP en Rhône Alpes :

- L'Etat, qui est propriétaire du domaine public ferroviaire (dont les gares) et autorité organisatrice pour les liaisons nationales (grandes lignes, TET),
- SNCF Réseau, qui gère l'infrastructure ferroviaire (voies, quais) pour le compte de l'Etat,
- SNCF Mobilités, branche Gares & Connexions, qui gère les gares pour le compte de l'Etat,
- SNCF Mobilités, en tant qu'exploitant des services TER pour le compte de la Région
- La Région Rhône Alpes, qui est autorité organisatrice des transports régionaux.

La SNCF est par ailleurs chargée d'élaborer le SDA-Ad'AP national pour le compte de l'Etat, qui définit la liste des gares inscrites au SDA-Ad'AP national, et de ce fait dites « gares nationales ».

Le SDA-Ad'AP constitue une programmation sur une durée maximale de mise en œuvre de 3 fois 3 ans pour les services ferroviaires, soit 9 ans et de 2 fois 3 ans pour les services routiers interurbains (Cars Rhône-Alpes et navettes aéroport) soit 6 ans, à partir de sa validation par le Préfet (prévue au plus tard 5 mois après le dépôt, soit début 2016). Un bilan est requis par période de 3 ans.

Une concertation et une consultation des associations de personnes handicapées et à mobilité réduite est obligatoire afin de recueillir leur avis sur les listes des points d'arrêt prioritaires et sur les actions et mesures inscrites au schéma,

Le SDA-Ad'AP doit être validé par le Préfet de région après avis des commissions consultatives départementales de sécurité et d'accessibilité pour la partie générale, et par les Préfets de département pour la partie déclinaison territoriale.

Enfin, le SDA-Ad'AP Rhône-Alpes se substitue au schéma directeur régional d'accessibilité (SDRA) voté le 6 juin 2009. Il s'inscrit donc dans une continuité d'actions déjà entreprises par la Région et ses partenaires depuis près de 7 ans.

II. La démarche d'élaboration

L'élaboration du SDA-Ad'AP Rhône-Alpes a respecté les modalités préconisées dans l'ordonnance du 26 septembre 2014.

Le calendrier d'élaboration du SDA-Ad'AP régional est fourni en annexe 2.

II-1. L'engagement formel de la Région dans la démarche SDA-Ad'AP

La Région Rhône-Alpes a réagi rapidement après la publication des textes de loi, en adoptant une délibération en Commission Permanente du 12 décembre 2014 sur son engagement dans une démarche d'élaboration d'un projet de SDA-Ad'AP, avec les partenaires qui seront co-signataires (cf. annexe 3).

Ses engagements portent notamment sur :

- le pilotage de la démarche d'élaboration auprès des partenaires impliqués et responsables à titre de gestionnaire et/ou propriétaire d'infrastructures et d'exploitants de transport, et notamment SNCF Mobilités et SNCF Réseau,
- l'organisation des services de transport adaptés aux personnes à mobilité réduite, via des équipements et matériels accessibles (gares, trains, cars) ou via des mesures de substitution (aide humaine ou service de transport adapté),
- l'adoption et le dépôt devant le Préfet d'un projet de SDA-Ad'AP pour les services de transport dont elle a la compétence.

II-2. Les partenaires et les instances de pilotage et de concertation

a. Le chef de file

La Région Rhône-Alpes, autorité organisatrice des transports publics régionaux de voyageurs, est le chef de file de l'élaboration du SDA-Ad'AP portant sur les services de transports régionaux de voyageurs, ferroviaires ou routiers.

L'Etat est chef de file de l'élaboration du SDA-Ad'AP national, qui intègre des gares de Rhône-Alpes accueillant des trains « grandes lignes », dites « gares nationales ».

A chaque échelle territoriale de compétence transport, un SDA-Ad'AP doit être élaboré par l'autorité organisatrice, chef de file : Autorité de mobilité durable (ex-AOTU) ou Département, en cohérence avec les autres.

b. Les parties intéressées

Les parties intéressées du SDA-Ad'AP Rhône-Alpes sont toutes les personnes morales dont le concours est nécessaire pour la mise en accessibilité d'un service de transport et de l'infrastructure sur lequel le transport se réalise.

Les parties intéressées sont donc, outre la Région Rhône-Alpes en tant que chef de file, les parties suivantes :

- SNCF Mobilités qui regroupe :

- SNCF Direction TER, signataire de la convention d'exploitation du service régional de voyageurs avec la Région Rhône-Alpes, gestionnaire des équipements de distribution de billets (automates DAB, valideurs-composteurs de billets) et maître d'ouvrage de tout aménagement sur son périmètre, ainsi que maître d'œuvre des mesures de substitution.
- SNCF Gares & Connexions, gestionnaire des espaces gares composés de bâtiments voyageurs ouverts au public et leurs abords ainsi que les équipements en gare et sur les quais (écrans d'information, élévateurs pour fauteuil roulant, ...), et maître d'ouvrage de tous travaux sur son périmètre.

- SNCF Réseau, propriétaire foncier et gestionnaire des quais et des rails, incluant les abris en cas de haltes ferroviaires ainsi que les ouvrages de franchissement dénivelés ou à niveau (passage souterrain, passerelle, traversée de voie planchée) pour franchir les voies ou accéder aux espaces gares. L'entreprise est également propriétaire et gestionnaire des équipements connexes à ces ouvrages : ascenseurs, rampes, escaliers. SNCF Réseau est maître d'ouvrage de tous les travaux d'aménagement sur son périmètre.

- L'Etat, représenté par la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) Rhône-Alpes, en tant que co-financeur de projets de modernisation ou de mise en accessibilité des infrastructures ferroviaires (rails, gares, quais). Les financements Etat proviennent du volet « accessibilité » du Contrat de projet Etat – Région, ou de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF). L'Etat est maître d'ouvrage des points d'arrêt sur le réseau routier national.

- Les Départements sont autorités organisatrices du transport interurbain de voyageurs (par autocar) et desservent certains points d'arrêts routiers en commun avec les services routiers régionaux. Ils sont également gestionnaires de voirie départementale et généralement maître d'ouvrage de l'aménagement des points d'arrêts situés sur leur voirie. Dans le cas de points d'arrêt situés sur une voirie communale, la maîtrise d'ouvrage de l'aménagement des points d'arrêt revient à la commune.

- Les Autorités de mobilité durable (ex-AOTU) organisent et gèrent les transports collectifs urbains sur leurs périmètres de transports urbains, et peuvent être gestionnaires des gares routières ou pôles d'échange sur leur périmètre. Elles sont maître d'ouvrage des aménagements sur ces points d'arrêt.

c. Les instances de pilotage

La Région a informé toutes les parties intéressées par courrier en date du 27 janvier 2015 (cf. annexe 4) de l'engagement de la démarche d'élaboration du SDA-Ad'AP Rhône-Alpes, et mis en place un travail collaboratif sur les questions à traiter en commun, les articulations possibles, les avis sur le schéma et les engagements à recueillir.

Elle a mis en place un comité de pilotage, des comités directeurs et des comités techniques partenariaux pour le volet ferroviaire et le volet routier.

d. Le comité de concertation

En Rhône-Alpes, il existe plus de 350 associations représentant les personnes handicapées pour tous les handicaps ou à mobilité réduite, avec des tailles très variables et des représentations

diversifiées. La Région a établi une liste d'associations référentes susceptibles de représenter l'ensemble des associations de Rhône-Alpes et pouvant relayer l'information.

La Région s'est attachée à concerter avec les associations de taille importante ayant des représentations dans les 8 départements et pouvant à ce titre s'organiser pour participer à la concertation.

Les associations représentant les grandes familles de handicaps - déficients physiques, déficients visuels, déficients auditifs et déficients psychiques et mentaux - ont été prises en compte. Les personnes à mobilité réduite ont également été représentées par des associations de personnes invalides, de personnes âgées ou d'unions familiales.

Ces associations représentatives avaient pour rôle :

- de participer à l'élaboration du schéma par leur présence, observations, questions et avis sur le projet de SDA-Ad'AP,
- d'assurer le relai auprès d'autres associations, souvent de plus petite taille

La réunion de concertation a été organisée le jeudi 30 avril 2015. Quatre vingt dix personnes ont été invitées, en tant que représentants de ces associations représentatives. Elle s'est déroulée en présence d'une vingtaine de représentants des associations ainsi que des parties prenantes du SDA-Ad'AP, plus spécifiquement sur le volet ferroviaire. Elle fait apparaître des attentes d'amélioration qui concernent l'aménagement de certaines gares, l'adaptation d'équipements d'information et de distribution aux situations de handicaps, l'accueil par le personnel et le fonctionnement effectif de ces équipements. (cf. annexe 5 : courrier d'invitation, liste des associations représentatives, compte-rendu, demandes synthétisées des améliorations attendues).

e. Les instances d'information et de communication

La Région Rhône-Alpes s'est appuyée sur ses différentes instances pour informer sur l'élaboration du SDA-Ad'AP.

- *Comités de ligne*

Les comités de ligne sont les instances annuelles de concertation avec les usagers et les fédérations d'usagers du TER en Rhône-Alpes pour les lignes régionales ferroviaires ou routières. Ils ont fourni l'occasion d'exposer la démarche SDA-Ad'AP et notamment l'identification des points d'arrêt prioritaires et la définition des mesures de substitution envisagées. Des remontées d'informations ou des demandes de la part d'élus locaux ou d'usagers ont été adressées à la Région via ces réunions, qui se sont déroulées d'avril à juillet 2015.

- *Commission extra-régionale du handicap*

Le bilan du SDRA 2009, ainsi que les grandes lignes de l'engagement de la Région et ses partenaires dans la démarche SDA-Ad'AP ont été présentés en ouverture de la Commission extra-régionale du Handicap du 24 février 2015.

- *Salon Handica*

Dans le cadre du plan régional Handicap, la Région participe tous les deux ans à l'organisation du salon Handica, qui se tient à Lyon. Les 3, 4 et 5 juin 2015, la Région y a notamment exposé, les réalisations régionales en faveur de l'accessibilité et son engagement dans les démarches : SDA-Ad'AP transport, Ad'AP lycées et accessibilité du siège de la Région et des Espaces Rhône-Alpes.

- Concertation avec certains établissements accueillant des personnes âgées et/ou handicapées

Dans le cadre de la définition des points ferroviaires à rendre réglementairement accessibles (voir paragraphe I-2), une rencontre a été organisée avec chacun des responsables des établissements potentiellement concerné par l'application du critère 2 de la réglementation (cf. chapitre 2.I.2). Elle fait apparaître une très faible utilisation du train par les personnes hébergées ou travaillant dans ses établissements.

II-3. Les articulations établies avec d'autres schémas d'accessibilité

a. L'articulation avec la politique régionale d'accessibilité des lycées

Les Ad'AP lycées et le SDA-Ad'AP transport ont été élaborés dans le cadre d'une étroite collaboration entre les équipes techniques. Leur présentation conjointe au vote de l'assemblée régionale lors de la même session, avec un préambule commun, reflète une recherche de cohérence et de lisibilité de l'action régionale auprès du public en faveur de l'accessibilité des services relevant de la compétence régionale.

b. L'articulation entre les SDA-Ad'AP Auvergne et Rhône-Alpes

Au 1^{er} janvier 2016, les Régions Auvergne et Rhône-Alpes vont former une unique Région. Dès 2014, les deux Régions se sont coordonnées en amont sur la thématique de la mise en accessibilité des services de transport régionaux de voyageurs. De façon pragmatique, elles ont fait le choix d'élaborer chacune un SDA-Ad'AP sur les services de transport relevant de leur périmètre, dans l'objectif d'apporter des avancées concrètes aux usagers PMR, comme elles l'avaient fait avec la mise en œuvre de leur SDRA.

Toutefois, à l'occasion de l'élaboration conjointe des SDA-Ad'AP, les Régions Rhône-Alpes et Auvergne ont veillé à garantir une certaine cohérence, selon les principes suivants :

- une architecture d'ensemble des schémas-agendas similaire,
- des principes généraux concordants relatifs aux types d'aménagements de mise en l'accessibilité, aux mesures de substitution, à l'information et à la formation,
- une démarche de travail équivalente, avec des partenaires similaires, au sein du groupe SNCF et de l'Etat,
- l'identification des points d'arrêt ferroviaires prioritaires par application de la même méthode respectant les critères réglementaires, et la réalisation d'une étude similaire de diagnostic des points d'arrêt ferroviaires ayant déjà fait l'objet de premiers aménagements avec la SNCF,
- la tenue de concertations avec les associations de personnes handicapées,
- une concordance dans les mesures de substitution proposée (aide humaine ou transport adapté).

c. L'articulation avec le SDA-Ad'AP national

L'articulation entre les deux SDA-Ad'AP régional et national concerne l'accessibilité des points d'arrêt prioritaires ferroviaires, et les mesures de substitution déployées par le transporteur ferroviaire national dans les gares nationales ou dans des gares multi-transporteurs (dont TER).

La Région Rhône-Alpes a fait le choix de travailler avec ses partenaires sur l'ensemble des points d'arrêt du territoire rhônalpin, puis de distinguer les deux sous-groupes de gares selon le chef de file du SDA-Ad'AP concerné.

La liste des gares inscrites au SDA-Ad'AP national sous chef de filat Etat a été actée par arrêté le 20 juillet 2015.

L'élaboration du SDA-Ad'AP Rhône-Alpes a été l'occasion de prendre en compte l'ensemble des gares du territoire rhônalpin concernées. Tous les partenaires ont cherché à établir une vision cohérente du service offert dans les gares, quel que soit le SDA-Ad'AP dans lequel elles sont inscrites, pour ce qui concerne les aménagements comme les services. Les principes de financement ont été définis également selon cette vision globale sur l'ensemble du territoire régional.

d. L'articulation avec les SDA-Ad'AP départementaux et urbains

Malgré l'hétérogénéité d'avancement des démarches et la perspective à court terme d'évolution des compétences en matière de transport interurbain (loi NOTRe), l'élaboration du volet routier du SDA-Ad'AP a été conduite en étroite articulation avec les Départements et le Sytral, qui organise les transports interurbains routiers sur le périmètre du nouveau Rhône. Le détail des articulations avec les schémas – agendas des Départements se trouve en chapitre 3.

Le partenariat va se poursuivre au-delà du dépôt du SDA-Ad'AP, avec les départements comme avec les autorités organisatrices de la mobilité urbaine.

III. Les données du réseau de transport régional : état des lieux des services de transport régionaux (TRV)

Le SDA-Ad'AP Rhône-Alpes porte sur les services de transport publics régionaux de voyageurs, ferroviaires ou routiers, organisés par la Région Rhône-Alpes en tant qu'autorité organisatrice de transport. Ces services de transport régionaux sont déployés sur le territoire régional Rhône-Alpes qui couvre le périmètre :

- des Départements de l'Ain (01), l'Ardèche (07), la Drôme (26), l'Isère (38), la Loire (42), le Rhône(69), la Savoie (73), la Haute-Savoie (74) ;
- de la Métropole de Lyon.

III-1. Les chiffres clés du transport régional de voyageurs

Chiffres- clé 2014

Population rhonalpine	6 400 000
Km de lignes ferroviaires TER	2 000
Km lignes purement routières	2 380
Nombre de gares	251
Nombre points d'arrêts routiers régionaux	367
Nombre de trains par jour*	1 220
Nombre de cars par jour*	515
Offre train-km *	29 200 000
Offre car-km*	8 100 000
Nombre de places offertes sur la totalité du parc de matériel roulant ferroviaire	88 000
Voyages par jour	155 000
Fréquentation annuelle en voyageur-km	2 561 000 000

* données 2013

Le transport régional de voyageurs comprend :

- le TER Rhône-Alpes :

Le réseau TER Rhône-Alpes est constitué de 20 lignes TER, offrant des dessertes ferroviaires complétées de dessertes routières TER.

Entre 2008 et 2011, les dessertes ont été cadencées sur la plupart des liaisons ferroviaires du réseau « TER Rhône-Alpes », en lien avec les travaux de modernisation des lignes entrepris au titre du contrat de projets Etat Région 2007-2013 et du contrat d'objectifs avec SNCF Réseau.

Le cadencement a conduit à deux sauts marquants dans le niveau de service offert :

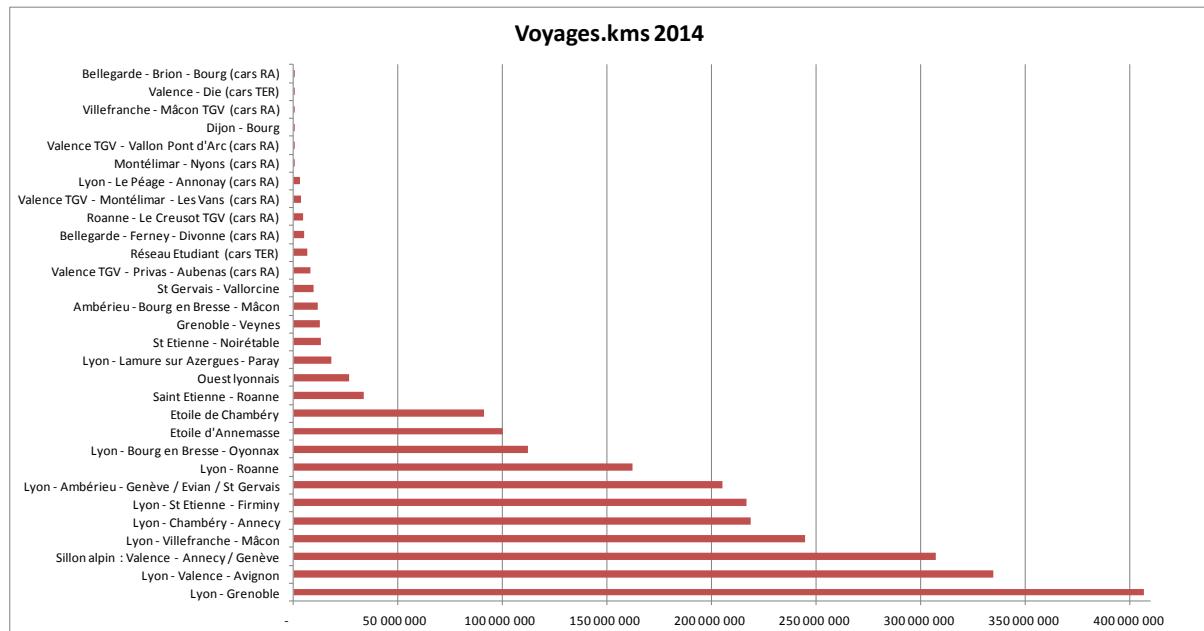
- un « saut » quantitatif : + 14 % de desserte TER sur la période 2007-2012
- un « saut » qualitatif : les fréquences et les horaires du réseau sont devenus plus lisibles et mémorisables (départs et arrivées rythmés à H + X minutes).

Sur la période 2010-2014, la fréquentation a augmenté de 3,7 % avec un tassement en 2013 (+0,5 %) qui se confirme en 2014 (-4,8 %).

La fréquentation quotidienne TER s'établit à 155 000 voyages en 2014.

Annuellement, la fréquentation TER atteint 2,5 milliards de voyages*kilomètres. Le détail par axe TER est fourni dans le graphique ci-après.

Fréquentation TER en Rhône-Alpes



Le TER Rhône-Alpes comprend également des services de cars TER qui viennent compléter les services ferroviaires sur les mêmes liaisons. Ils représentent (en 2013) :

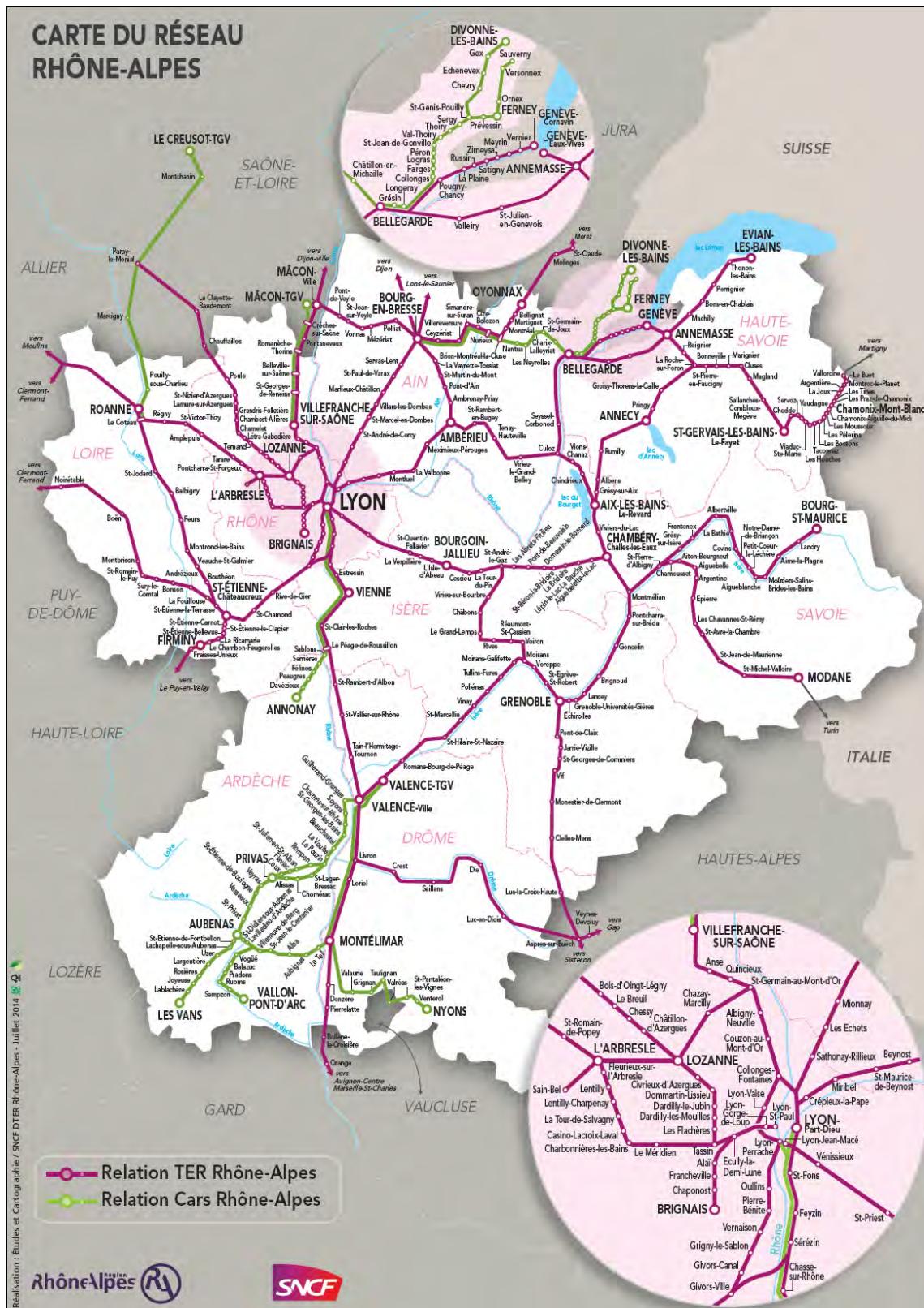
- 412 cars par jour,
- 277 points d'arrêt,
- pour une offre annuelle de 6 800 000 de cars km.

- le transport routier régional :

Le transport routier régional comprend les 9 lignes routières dites « Cars Rhône-Alpes » et les lignes « navettes aéroports » gérées par la Région Rhône-Alpes en délégation de service public (cf. description du réseau routier ci-après).

Elles se caractérisent par les éléments suivants (en 2014) :

- 205 cars par jour,
- 129 points d'arrêt,
- pour une offre annuelle de 4 000 000 de cars.km
- 948 000 voyages sur le réseau Cars Rhône-Alpes,
- 387 000 voyages sur le réseau des navettes Aéroport.



La liste détaillée des lignes de TRV est donnée en annexe 6.

III-2. La description du matériel roulant ferroviaire

a. L'accessibilité des trains TER circulant en Rhône-Alpes :

L'âge moyen du parc en Rhône-Alpes est de 12,6 ans (hors locomotives et voitures Corail, au 31/12/2013).

Le parc de matériel roulant ferroviaire TER en Rhône-Alpes est très diversifié. Il se répartit entre du matériel thermique, du matériel électrique, et du matériel bi-mode. Il se compose d'une quinzaine de séries de matériels : AGC, ATER 73500, XTER 72500, TER2N PG, TER2N NG, TTNG Lyon, Regio 2N, Z2 Clim, CORAIL B5 ou B7, Z800, et Z850 (cf. carte page suivante).

Les séries de matériels trouvent une affectation territoriale par ligne plus ou moins forte en fonction de leurs performances, de l'état des infrastructures, de la localisation des sites de remisage et de maintenance et du plan annuel de transport. La convention actuelle entre la Région Rhône-Alpes et la SNCF prévoit que la SNCF établisse, après concertation avec la Région, une affectation de principe de l'utilisation du matériel roulant par lignes ou mission de trains. La SNCF affecte prioritairement les séries de matériel plus capacitaire et avec de grandes performances en termes d'accélération / freinage sur les missions périurbaines dans les grandes aires métropolitaines. C'est le cas des séries TER 2N mais aussi du nouveau matériel Regio 2N qui circule sur la ligne de Villefranche – Lyon – Vienne depuis 2015.

L'état des lieux de l'accessibilité du matériel roulant ferroviaire TER Rhône Alpes est calé sur une déclinaison régionale de la méthode nationale d'inventaire réalisée par SNCF en concertation avec les associations de PMR.

Cet état des lieux, présenté ci-après, s'appuie sur le repérage pour chaque série de matériel TER des critères dits « essentiels » retenus dans la méthode nationale de la SNCF. Quand tous les critères essentiels sont respectés, et que le matériel respecte aussi les normes de la STI PMR en vigueur à la date de la conception du matériel, alors celui-ci est considéré comme adapté à l'accessibilité PMR.

Les critères « essentiels » portent sur les handicaps visuels, moteurs avec fauteuil roulant, et moteurs autres qu'en fauteuil roulant ; ils renvoient notamment au signal sonore de fermeture des portes, à une place réservée au fauteuil roulant, à la largeur libre utile d'une porte ou à la présence d'une main courante. Ces critères sont listés dans leur intégralité dans le rapport de diagnostic de l'inventaire complet de l'accessibilité du matériel ferroviaire en Rhône-Alpes réalisé par la SNCF. Pour tous les handicaps, y compris cognitifs et auditifs, des critères complémentaires ont également été analysés dans l'inventaire national pour faire un état des lieux très complet : critères très importants, importants et complémentaires (cf. rapport de diagnostic en annexe 7).

Affectation territoriale des trains TER en Rhône-Alpes

Le matériel roulant majoritaire par section de ligne

(service annuel 2015)

Electriques

REGIO 2N



TER 2N



Z 27500



CORAIL



Z 2 (Z 7500 et Z 9500)



Z 800 / Z 850



Bi-modes

B 81500



B 82500



Thermiques

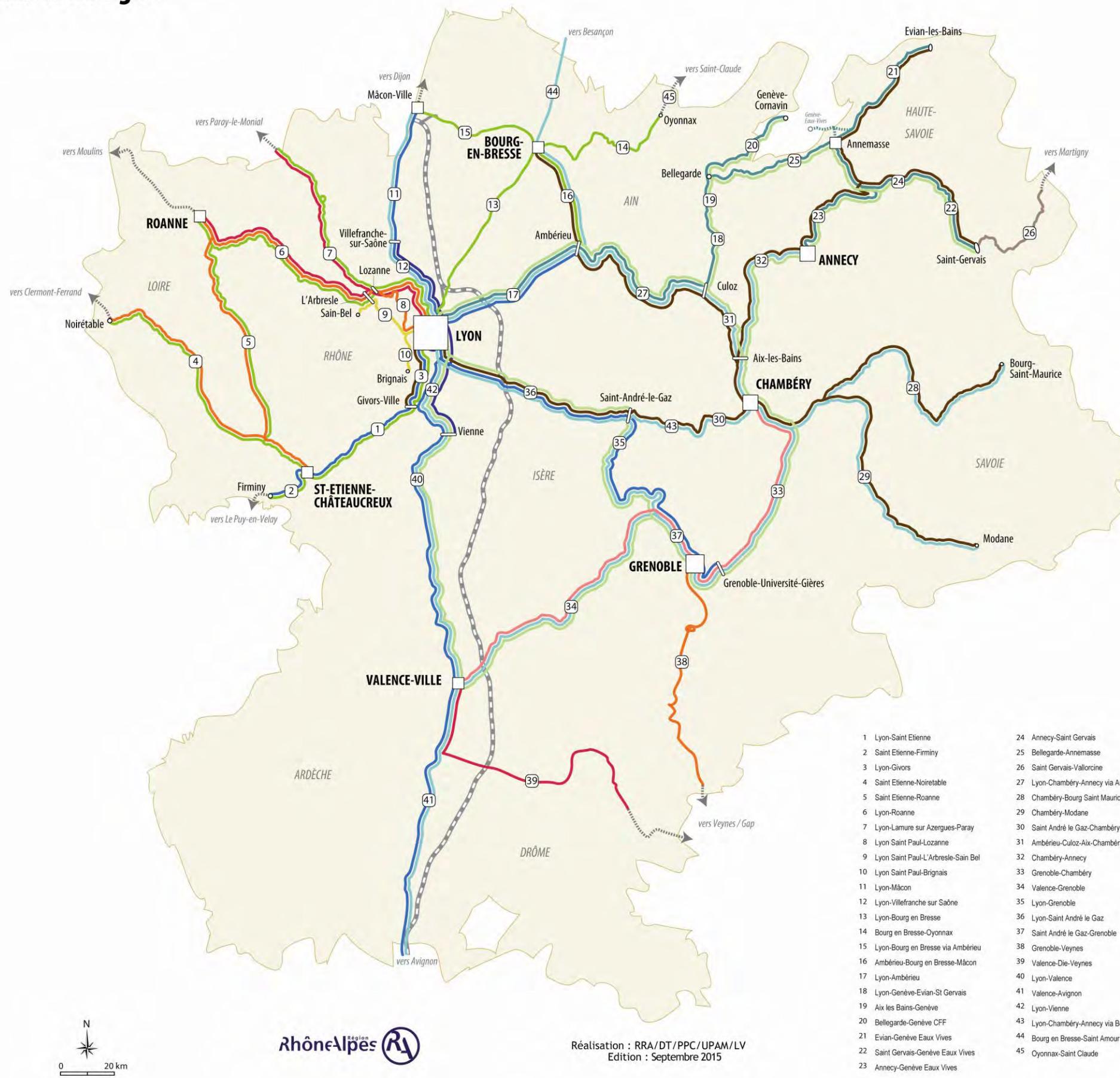
X 72500



X 73500



RRR

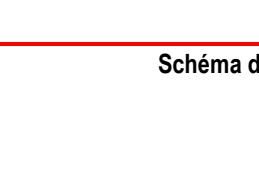


La synthèse de l'accessibilité pour chaque série de trains en Rhône-Alpes (cf. détails dans le tableau suivant) :

- 7 séries de trains respectent la totalité des critères « essentiels » :
 - les trains AGC B81500
 - les trains AGC B82500,
 - les tram-trains TTNG U52500
 - les trains ATER X73500
 - les trains TER 2N PG Z24500
 - les trains AGC Z27500
 - les trains REGIO 2N Z55500
- 3 séries de matériels respectent les critères « essentiels », mais sans que l'accessibilité soit à niveau lorsque les quais sont adaptés : ces matériels nécessitent donc un élévateur :
 - les trains XTER X72500,
 - les trains TER 2N PG Z23500
 - les trains les trains Z850
- 4 séries de matériels ne respectent pas un des critères « essentiels », et seulement partiellement l'accessibilité à niveau, ce qui nécessite là aussi un élévateur :
 - les trains Corail avec les voitures B5 ou B7 fléchées accessibles PMR (manque le critère fermeture des portes avec buzzer auditif ainsi que le blocage des portes en contre-voie)
 - les trains Z800 : dans le cas de fermeture temporisée des portes (non réalisée manuellement par un agent de train), il n'y a pas de buzzer
 - les trains Z2-Z9500 (manque le critère largeur des portes, celle du train pouvant être inférieure à la largeur de certains fauteuils roulants)
 - les trains Z2-Z7500 (manque le critère largeur des portes, celle du train pouvant être inférieure à la largeur de certains fauteuils roulants)
- 1 série de matériel roulant, les trains RRR, n'a pas été analysée en raison d'une radiation prévue courant 2016.

La SNCF a réalisé une affectation des matériels roulants ferroviaires dans les gares définies comme prioritaires pour l'accessibilité PMR : cette affectation a été définie à partir des éléments disponibles à ce jour, sans présager des possibles évolutions d'affectation en cas de modification d'offre TER après 2016 (cf. annexe 8).

Synthèse de l'accessibilité des Matériels de TER Rhône Alpes basé sur les critères essentiels - Document SNCF en date du 01/07/2015

Série d'engin		Pourcentage du parc	Fermeture des portes (Buzzer + voyant lumineux)	Sonorisation automatisée	Système d'information voyageur lumineux	Largeur des portes	Accessibilité à niveau si quai adapté	places réservées	WC adaptés	Commentaires
B81500 AGC		9,6%	Buzzer+signal lumineux	Oui	Oui	1300 mm	Oui	Oui	Oui	
B82500 AGC		9,0%	Buzzer+signal lumineux	Oui	Oui	1300 mm	Oui	Oui	Oui	
RRR		0,4%	Buzzer	Non - annonces réalisées par personnel de bord	Non	1200 mm	Non - accès moyennant élévateur	Oui	Non	Radiation prévue d'ici le 1er trimestre 16
Corail B5-B7		17,4%	Non	Non - annonces réalisées par personnel de bord	Non	> 900 mm	Non - accès moyennant élévateur	Oui	Oui	
U52500 TTNG		7,7%	Buzzer+signal lumineux	Oui	Oui	1300 mm	Oui	Oui	Pas de WC	
X72500 XTER		3,6%	Buzzer + signal "attention départ"	Oui	Oui	> 900 mm	Non - accès moyennant élévateur	Oui	Oui	
X73500 ATER		3,8%	Buzzer	Non - annonces réalisées par personnel de bord	Oui	1300 mm	Oui	Oui	Oui	
Z23500 TER 2N PG		2,6%	Buzzer	Non - annonces réalisées par personnel de bord	Non - uniquement la gare de destination	> 900 mm	Non - accès moyennant élévateur	Oui	Oui	
Z24500 TER 2N NG		14,4%	Buzzer+signal lumineux	Oui	Oui	1300 mm	Oui	Oui	Oui	
Z27500 AGC		4,8%	Buzzer+signal lumineux	Oui	Oui	1300 mm	Oui	Oui	Oui	
Z55500 REGIO2N		19,2%	Buzzer+signal lumineux	Oui	Oui	> 900 mm	Oui	Oui	Oui	
Z7500 Z2		1,9%	Buzzer	Non - annonces réalisées par personnel de bord	Non	< 800 mm	Non - accès moyennant élévateur pour certains types de sièges	Oui	Non	
Z9500 Z2		3,7%	Buzzer	Non - annonces réalisées par personnel de bord	Non	< 800 mm	Non - accès moyennant élévateur pour certains types de sièges	Oui	Non	
Z800		0,5%	Buzzer uniquement pour départ. Pas de buzzer en fermeture à quai (temporisation)	Oui	Oui	> 800 mm	Non - accès moyennant élévateur	Oui	Non	
Z850		1,4%	Buzzer+signal lumineux	Oui	Oui	1600 mm	Non - accès moyennant élévateur	Oui	Non	

IV. Bilan du schéma directeur régional d'accessibilité de 2009

Le schéma directeur régional d'accessibilité a été adopté le 5 juin 2009, avec ses trois grands objectifs :

- 1/ Assurer la mobilité pour tous à l'horizon 2015
- 2/ Aller vers l'autonomie maximal
- 3/ Développer les démarches partenariales

Sur la période 2009-2014, le développement de services de transport accessible s'est traduit par des réalisations concernant les différents volets suivants.

IV-1. Le réseau Cars Rhône-Alpes et les navettes aéroport : accessible à 100%

Le parc de matériel roulant des Cars Rhône-Alpes et des navettes aéroport est intégralement accessible pour l'embarquement des fauteuils roulants.

Un élévateur pour fauteuil roulant équipe tous les autocars des Cars Rhône-Alpes et deux places sont réservées par véhicule. Le service est ouvert sur réservation à l'avance. Le service d'accompagnement pour l'accès dans le véhicule est assuré par le conducteur, et ceci aux arrêts origine et destination de chaque ligne. Pour les montées/descentes aux arrêts intermédiaires, un service de substitution par taxi équipé PMR est assuré, sur réservation à l'avance.

Trois premières lignes des navettes aéroport ont été mises en accessibilité, en 2009 avec des services de substitution : Voiron / Grenoble ; Annecy / Aix / Chambéry ; Bourg-en-Bresse.

Depuis décembre 2013, l'accessibilité PMR a été étendue à la navette aéroport « stations des alpes » (vallées de Tarentaise et de Maurienne) pour tous les arrêts, avec un service fonctionnant du vendredi au dimanche du 20 décembre au 15 avril chaque année (les arrêts se faisant en gare routière avec du personnel aidant).

IV-2. Le réseau TER

- **Aménagement de l'accessibilité des points d'arrêt ferroviaires**

Depuis 2005, la Région Rhône Alpes intègre l'accessibilité dans les différents investissements réalisés dans les gares, ou sur leurs abords :

- la remise à niveau des gares et haltes a permis d'équiper les bâtiments voyageurs de l'ensemble du territoire de Rhône Alpes (portes, guichets accessibles, boucles sonores pour les opérations les plus récentes...),
- la mise en place de systèmes d'information voyageurs (écrans et sonore) sur l'ensemble du réseau sera achevée en 2016.
- un programme de travaux légers sur certaines gares de la vallée du Rhône qui étaient prioritaires au précédent SDRA,

- le contrat de plan 2007-2013 a permis d'aménager une quinzaine de pôles d'échanges, permettant un cheminement continu depuis l'extérieur de la gare (gare routière ou parking) vers le train,
- les grandes opérations d'infrastructure (Lyon/Bourg en Bresse ; Sillon alpin sud ; Ouest Lyonnais) ont permis de traiter les espaces en gares,
- la création de nouveaux points d'arrêt à Echirolles, Lyon Jean Macé, Oullins ont été l'occasion d'améliorer l'accessibilité pour tous,
- enfin, d'importants investissements ont par ailleurs été consentis dans le cadre des aménagements de pôles d'échanges autour des gares, avec des subventions de la Région Rhône-Alpes aux collectivités locales.

Sur la période 2009-2014, l'effort financier de la Région dédié à la mise en accessibilité des points d'arrêt ferroviaire a été de l'ordre de 5 M€/an. Parmi les 98 gares ferroviaires du SDRA de 2009 (classées à l'époque en niveaux 1 et 2), environ la moitié a fait l'objet d'études et d'aménagements au moins partiels. Ces études et aménagements au moins partiels ont été réalisés sur environ le tiers des gares retenues aujourd'hui au SDA-Ad'AP, dont en particulier (cf annexe 12) : Aix les Bains le Revard, Albertville (études), Annecy, Bellegarde sur Valserine, Bourg en Bresse, Chambéry Challes les Eaux, Grenoble, Lyon Part Dieu, Lyon Perrache (études), Lyon Jean Macé, Lyon Gorge de Loup, Lyon Vaise, Meximieux, Moirans, Montluel, Montmélian, Pontcharra-sur-Breda, Rive-de-Gier, Romans-Bourg-de-Péage, Saint-Etienne-Châteaucreux, Lyon-Saint-Exupéry-TGV, Saint Chamond, Valence TGV, Cluses, Echirolles, Firminy, Grenoble-Gières, La Tour du Pin, l'Arbresle, St Marcellin, St Paul de Varax, Vienne, Villars-les-Dombes, Villefranche-sur-Saône, Voiron.

Enfin, pour amorcer la mise en œuvre du SDA-Ad'AP, la Région et l'Etat ont décidé d'anticiper dès 2015 le financement des études et travaux sur plusieurs gares pour un montant global de 11M€. Ces travaux seront amenés à être réalisés en première période du schéma :

- Travaux lourds (travaux sur des ouvrages de franchissement) : Bourgoin-Jallieu, Lyon-Perrache.
- Travaux légers (intervention de mise aux normes sur de la signalétique, de l'éclairage...) : Aix les Bains, Ambérieu-en-Bugey, Annecy, Balbigny, Bellegarde sur Valserine, Bourg en Bresse, Lyon Vaise, La Tour du Pin, La Verpillière, Meximieux-Pérouges, Moirans, Monestier de Clermont, Moûtiers, Pontcharra-sur-Breda, Rives, Romans-Bourg-de-Péage, Saint Etienne Châteaucreux, Saint Etienne La Terrasse, Saint Jean de Maurienne, Saint Marcellin, Tarare, Vienne.
- Etudes d'avant-projet lancées sur : Givors Ville, Valence Ville, Montélimar, Roanne.

- **Aménagement de l'accessibilité des points d'arrêt routiers**

Pour les gares routières et les points d'arrêt routiers (Cars RA ou TER), la mise en accessibilité a concerné principalement l'Ardèche où 3 gares routières ont fait l'objet d'aménagement pour un accès en fauteuil roulant : Aubenas, Annonay et Les Vans.

- **Les mesures de substitution**

Pour les points d'arrêt ferroviaires non accessibles, des mesures de substitution ont été expérimentées par la SNCF en 2015. Ces mesures consistent soit en une aide humaine en gare pour accéder au quai et monter ou descendre du train, depuis/jusqu'à la place, soit en transport de substitution avec un véhicule adapté PMR sur tout ou une partie du trajet réservé (selon si une gare accessible proche permet un rabattement ou non). L'expérimentation s'est déroulée sur l'axe Macon – Lyon – Valence, entre 8 gares non accessibles et 5 gares accessibles (ou avec une assistance humaine garantie en gare), sur réservation 48h à l'avance, tous les jours de 6h30 à 20h (cf. Détails en annexe 9).

Le bilan à mi- 2015 montre que 43 clients ont utilisé le service, dont 34 venant d'un trajet national utilisant le service Accès Plus (voir plus bas). Les prestations s'élèvent au nombre de 126, se répartissant en 12 prestations de transport de substitution en taxi adapté PMR et le reste en prestation en gare (assistance simple, besoin d'un fauteuil roulant, installation d'élevateur). La gare la plus concernée par les prestations est Vienne (46 prestations), suivie de Valence et Lyon Perrache (cf. Détails en annexe 9).

Par ailleurs, SNCF Voyage propose un service avec garantie appelé Accès plus, dans 21 gares labellisées Accès Plus en Rhône-Alpes (cf. détails en annexe 9). Ce service permet aux usagers de préparer leur voyage en réservant une prestation d'assistance en gare garantie.

- **Le matériel roulant ferroviaire**

Depuis plus de 10 ans, la Région Rhône-Alpes finance entièrement la modernisation du matériel roulant à hauteur de 100 M€/an en moyenne. Le nombre total de places offertes dans les services TER ferroviaires en Rhône-Alpes s'est accru de 4,6% pour atteindre près de 88 000 places offertes en 2014.

En 2014, 93 % des places offertes le sont dans des trains neufs ou rénovés.

La proportion de matériel accessible aux personnes à mobilité réduite atteint 32 % en 2014, et progressera encore à la livraison des Régio2N.

Le détail concernant l'accessibilité du matériel ferroviaire figure au paragraphe III concernant l'état des lieux.

- **Les cars de substitution TER**

Le parc des autocars TER n'est actuellement pas accessible.

V. Les objectifs du SDA-Ad'AP Rhône-Alpes

Le SDA-Ad'AP répond aux exigences fixées par les nouveaux textes réglementaires qui prévoient une approche « complète » de l'accessibilité des services de transport, au travers de 4 composantes :

- l'aménagement de points d'arrêts prioritaires,
- les mesures de substitution pour les gares non prioritaires,
- le matériel roulant,
- les modalités de formation du personnel et d'information des usagers PMR.

Le dispositif du schéma agenda intégrera ces 4 composantes dans son programme d'actions pour la période de 9 ans pour le volet ferroviaire et de 6 ans pour le volet routier.

Par ailleurs, les objectifs du SDA-Ad'AP Rhône-Alpes s'inscrivent dans le prolongement des objectifs du SDRA 2009, ajustés des enseignements tirés du bilan de la mise en œuvre du SDRA et des dispositions nouvelles de l'ordonnance de 2014.

- **Une prise en compte large du handicap, dans la continuité de l'action régionale portée par le SDRA de 2009**

Le public à mobilité réduite est entendu au sens large tel que défini dans l'arrêté du 3 mai 2007 incluant des personnes souffrant d'un handicap important comme des personnes rencontrant ponctuellement des difficultés dans leur mobilité physique : « *le terme : « personne à mobilité réduite » désigne toutes les personnes ayant des difficultés pour utiliser les transports publics, telles que, par exemple, personnes handicapées (y compris les personnes souffrant de handicaps sensoriels et intellectuels, et les personnes en fauteuil roulant), personnes handicapées des membres, personnes de petite taille, personnes transportant des bagages lourds, personnes âgées, femmes enceintes, personnes ayant un caddie et personnes avec enfants (y compris enfants en poussette).* »

Le dispositif prend en compte les différents types de handicap, et du même coup améliore l'accessibilité de tous les publics.

Le droit à la mobilité de l'ensemble des personnes handicapées et à mobilité réduite est une orientation majeure du schéma : il définit les mesures qui permettront de se déplacer avec un service de transport régional de voyageurs satisfaisant et adapté, en cohérence avec les services de transports publics régionaux de voyageurs existants en Rhône-Alpes.

S'il se substitue réglementairement au SDRA de 2009, **le SDA-Ad'AP assure une continuité de l'action régionale entreprise depuis 2009**. A titre d'illustration, les gares de niveau 1 dans le SDRA de 2009 qui n'ont pas été rendues accessibles à ce jour et qui ne seraient pas éligibles à des aménagement au titre des nouveaux critères réglementaires, ont été inscrites en gares complémentaires, de manière à bénéficier d'aménagements au même titre que les gares réglementaires.

- **Une approche pragmatique et fonctionnelle**

Les objectifs de la mise en accessibilité des différentes composantes du service de transport régional de voyageurs sont définis en application stricte des prescriptions réglementaires. Ils intègrent également une approche pragmatique de qualité et de fonctionnalité des services proposés pour un usage réel effectif par toute la population concernée, qu'ils s'agissent de mesures d'accompagnement, d'informations, d'équipements ou d'aménagements d'accessibilité.

L'approche se base sur une vision globale du trajet de la personne, d'un point de vue pratique.

Ce pragmatisme d'intervention trouve de multiples illustrations, décrites au fil du document :

- l'approche globale du financement des gares, qu'elles relèvent du SDA-Ad'AP régional ou national, témoigne de la volonté d'offrir aux usagers une programmation cohérente et un niveau de service homogène, quel que soit le chef de file du schéma,
- les gares du critère 1 (fréquentation) présentant les fréquentations les plus importantes seront traitées prioritairement dans les périodes 1 et 2, dans une logique de recherche d'autonomie maximale, couplant aménagements lourds et assistance humaine en gare,
- les gares nécessitant des aménagements légers pour se conformer aux exigences réglementaires seront traitées en période 1, avec lancement des études dès 2015,
- malgré le niveau hétérogène d'avancement des démarches des SDA-Ad'AP routiers des autorités organisatrices urbaines et départementales, la Région prévoit la possibilité de soutenir financièrement la mise en accessibilité de points d'arrêts routiers régionaux prioritaires communs à d'autres réseaux de transport, et ce dès 2016.

CHAPITRE II : LA PROGRAMMATION

I. SDA-Ad'AP ferroviaire : la programmation pour les services régionaux ferroviaires de voyageurs

I-1. Approche globale des trajets TER ferroviaires accessibles et des points d'arrêt ferroviaires

A l'issue des 3 périodes de 3 ans, quand toutes les actions d'aménagement et les mesures de services et/ou de substitution inscrites au SDA-Ad'AP ferroviaire auront été mises en œuvre, les PMR pourront réaliser leurs trajets selon les différents cas de figure illustrés ci-dessous.

L'ensemble des points d'arrêt ferroviaires n'est pas soumis aux mêmes obligations réglementaires pour offrir un service de transport accessible et les actions à planifier sont différentes selon les catégories : aménagements d'accessibilité ou mesures de substitution (aide humaine, transport adapté).

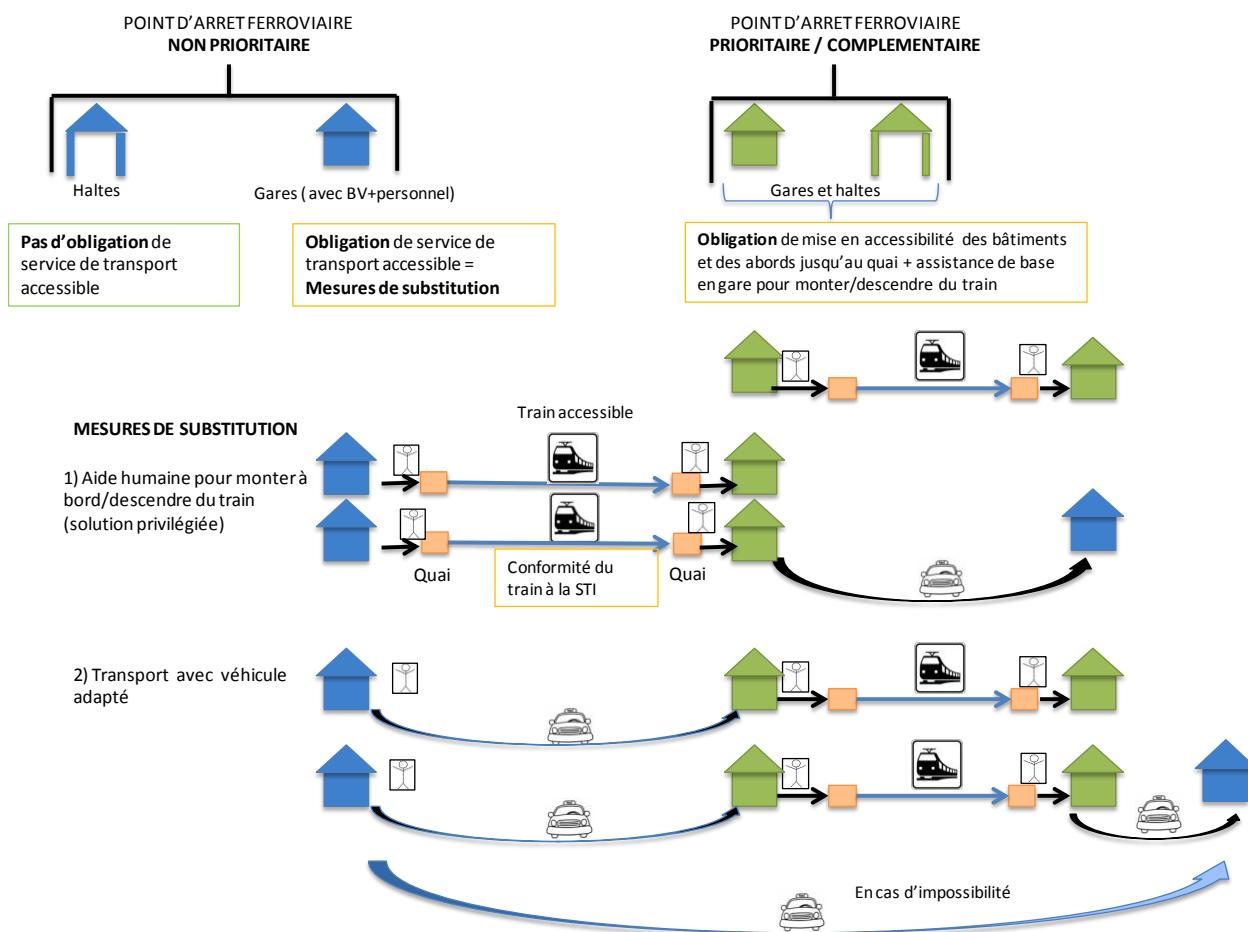
Les textes distinguent :

- Les points d'arrêt ferroviaires prioritaires, soumis à obligation de mise en accessibilité selon les critères réglementaires et les gares complémentaires, pour lesquels est recherchée une autonomie maximale et avec un accompagnement humain.
- Les gares non prioritaires, soumises à l'obligation d'offrir un service de transport accessible via des mesures de substitution (aide humaine ou transport adapté)
- Les haltes non prioritaires, ne faisant l'objet d'aucune obligation.

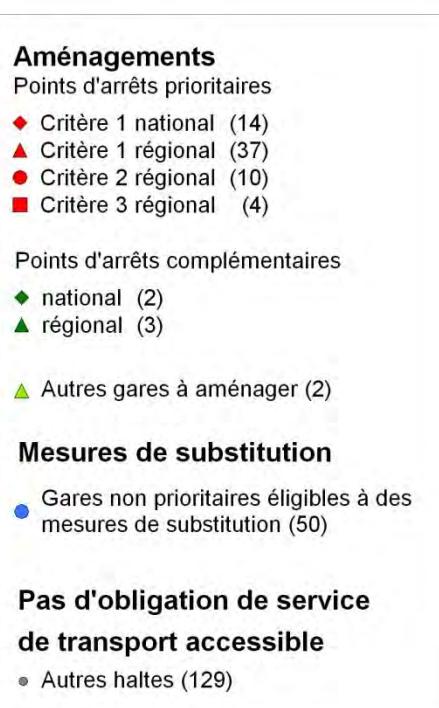
Les paragraphes ci-dessous exposent les actions et les mesures contribuant à mettre en œuvre le schéma pour ces différentes catégories de gares : de la mise en accessibilité des points d'arrêt à la mise en place de service de transport avec véhicule adapté.

La carte ci-après présente les différentes catégories de points d'arrêt ferroviaires.

Schéma synthétique des aménagements et mesures de substitution en fin de SDA-Ad'AP



POINTS D'ARRÊT FERROVIAIRES DU SDA AD'AP RHÔNE-ALPES

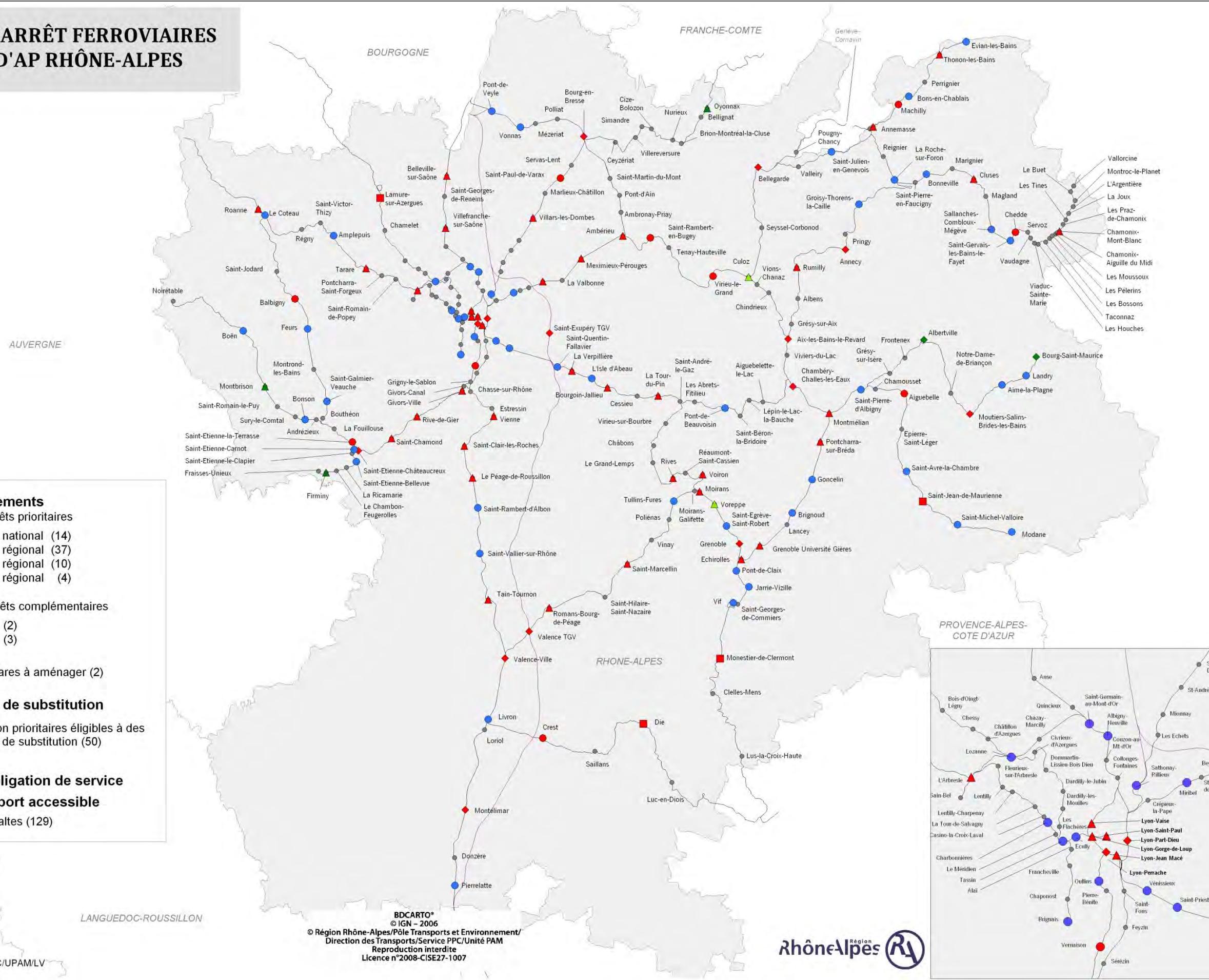


LANGUEDOC-ROUSSILLON

Echelle : 1cm = 9km
Réalisation : RRA/DT/PPC/UPAM/LV
Edition : Juillet 2015

BDCARTO®
© IGN - 2006
© Région Rhône-Alpes/Pôle Transports et Environnement/
Direction des Transports/Service PPC/Unité PAM
Reproduction interdite
Licence n°2008-CISE27-1007

Rhône-Alpes 



I-2. Les points d'arrêts ferroviaires et les aménagements d'accessibilité

a. La liste des 65 points d'arrêt ferroviaires prioritaires

Le Décret n° 2014-1323 du 4 novembre 2014 définit 3 critères réglementaires. Quand un point d'arrêt répond à au moins l'un de ces critères, il doit faire l'objet de travaux de mise en accessibilité :

- critère 1 : la fréquentation est supérieure à 1000 voyageurs par jour hors Ile-de-France,
- critère 2 : il est situé dans un rayon de 200 m autour d'une structure d'accueil pour personnes handicapées ou personnes âgées,
- critère 3 : 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.

L'application de ces critères réglementaires permet de dresser une liste des arrêts prioritaires ferroviaires à rendre accessibles aux personnes handicapées. La méthode d'identification des points d'arrêt prioritaires a été précisée conjointement par les partenaires (cf. annexe 10).

Par ailleurs, par l'arrêté du 20 juillet 2015, l'Etat a défini une liste de « gares nationales » qui figureront dans le SDA-Ad'AP national comme devant être rendues accessibles.

En Rhône-Alpes, l'application des trois critères réglementaires a conduit à identifier **65 points d'arrêt ferroviaires prioritaires à rendre accessibles** :

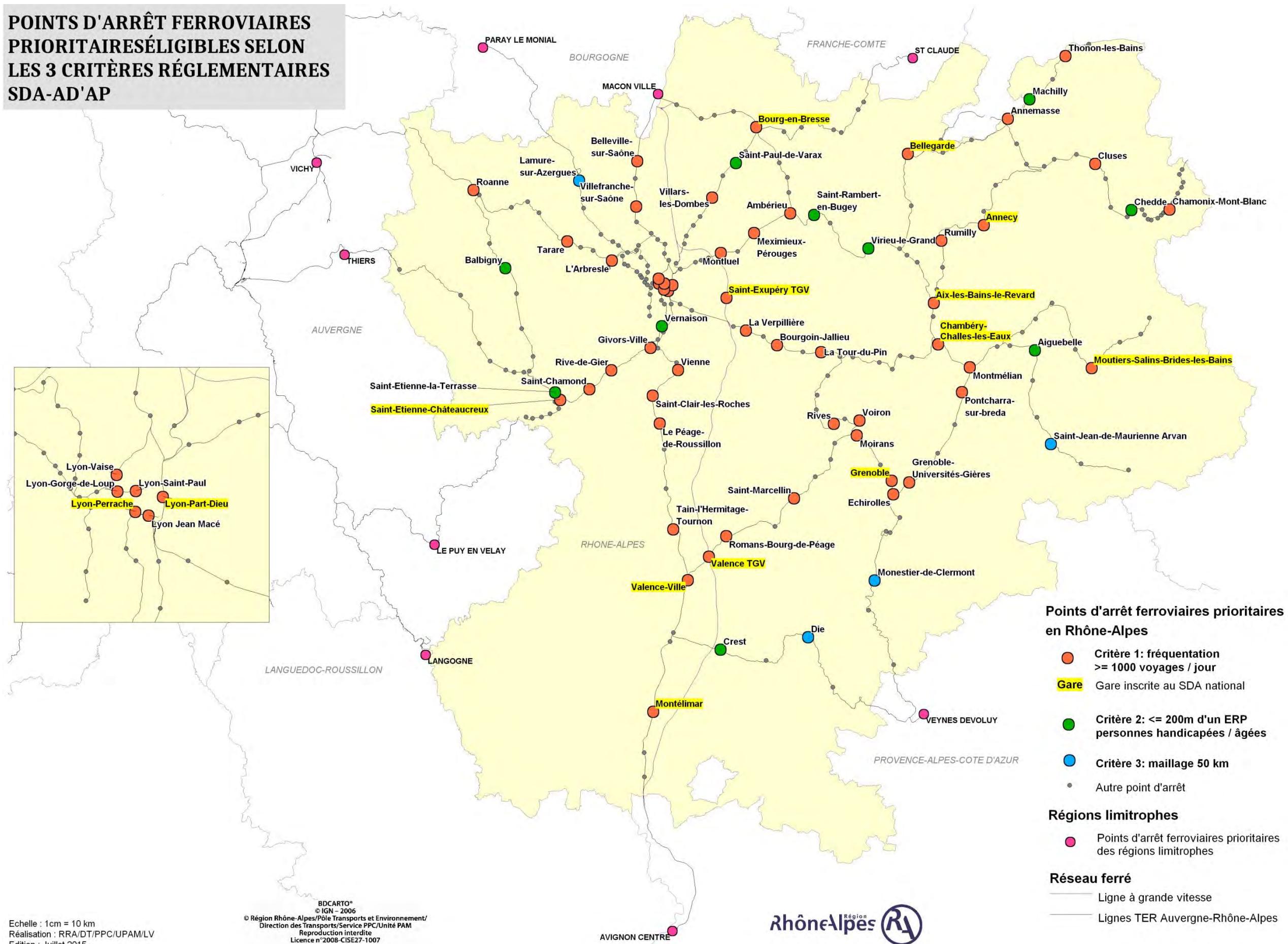
- **51 points d'arrêt au titre du critère 1** (fréquentation > 1000 voyageurs / j), dont 37 inscrits au SDA-Ad'AP régional et 14 points inscrits au SDA-Ad'AP national,
- **10 points d'arrêt au titre du critère 2** (proximité 200 m d'une structure d'accueil)
- **4 points d'arrêt au titre du critère 3** (maillage à 50 km).

Le niveau d'éligibilité des points d'arrêt prioritaires pour chacun des 3 critères réglementaires est présenté en annexe 11.

Les 65 points d'arrêt prioritaires en Rhône-Alpes
 (Répartition entre SDA-Ad'AP régional et SDA-Ad'AP national)

SDA-Ad'AP régional			SDA-Ad'AP national
37 points en critère 1	10 points en critère 2	4 points en critère 3	14 gares en critère 1
Ambérieu-en-Bugey	Aiguebelle	Lamure-sur-Azergues	Aix-les-Bains
Annemasse	Balbigny	Monestier de Clermont	Annecy
Belleville-sur-Saône	Chedde	St Jean de Maurienne	Bellegarde-sur-Valserine
Bourgoin-Jallieu	Crest	Die	Bourg-en-Bresse
Chamonix	Machilly		Chambéry
Cluses	Saint-Etienne-la-Terrasse		Grenoble
Echirolles	Saint-Paul-de-Varax		Lyon-Part-Dieu
Givors-Ville	Saint-Rambert-en-Bugey		Lyon-Perrache
Grenoble-Gières	Vernaison		Montélimar
La Tour-du-Pin	Virieu-le-Grand		Moûtiers
La Verpillière			Saint-Exupéry TGV
L'Arbresle			Saint-Etienne-Châteaucreux
Le Péage de Roussillon			Valence TGV
Lyon Jean Macé			Valence-Ville
Lyon-Gorge-de-Loup			
Lyon-Saint-Paul			
Lyon-Vaise			
Meximieux-Pérouges			
Moirans			
Montluel			
Montmélian			
Pontcharra-sur-Breda			
Rive-de-Gier			
Rives			
Roanne			
Romans-Bourg de Péage			
Rumilly			
Saint-Chamond			
Saint-Clair-les-Roches			
Saint-Marcellin			
Tain-l'Hermitage-Tournon			
Tarare			
Thonon-les-Bains			
Vienne			
Villars-les-Dombes			
Villefranche-sur-Saône			
Voiron			

POINTS D'ARRÊT FERROVIAIRES PRIORITAIRES ÉLIGIBLES SELON LES 3 CRITÈRES RÉGLEMENTAIRES SDA-AD'AP



b. Autres gares à aménager

Dans le SDA-Ad'AP national, l'arrêté du 20 juillet 2015 a inscrit 2 gares non éligibles aux critères réglementaires :

- **Albertville** (classée en priorité 1 dans le SDRA 2009),
- **Bourg Saint Maurice.**

Elles sont retenues comme gares complémentaires par l'Etat.

Dans le SDA-Ad'AP régional, les partenaires ont retenu une liste complémentaire de gares à rendre accessibles, qui ne sont pas éligibles aux critères réglementaires. Elle comprend les gares qui étaient inscrites en priorité 1 au SDRA de 2009 : **Oyonnax, Montbrison et Firminy**.

Afin d'assurer la continuité des orientations de mise en accessibilité retenues pour la période 2009-2015 dans le SDRA, toutes les gares anciennement classées en niveau 1 dans le SDRA 2009 restant à aménager, seront donc inscrites soit dans le SDA-Ad'AP régional soit dans le SDA-Ad'AP national.

En outre, les gares de Voreppe et Culoz feront l'objet d'aménagements de mise en accessibilité, définis et financés en partenariat avec les collectivités.

c. Aménagements d'accessibilité proposés

Pour ce qui concerne le SDA-Ad'AP régional, les aménagements et équipements tiendront compte du cadre réglementaire, et du niveau d'accessibilité actuel de la gare ; une synthèse des aménagements d'accessibilité existants est présentée en annexe 12.

Par ailleurs, pour les points d'arrêt ferroviaires prioritaires et complémentaires, une fiche Ad'AP (fiche d'identité par gare), consultable en annexe 13, présente l'état des lieux et les aménagements d'accessibilité envisagés.

Les aménagements qui seront réalisés et/ou les mesures de substitution qui seront mises en place visent à :

- permettre aux PMR de traverser les voies,
- permettre aux PMR de circuler dans les bâtiments voyageurs,
- permettre aux PMR de circuler sur les quais,
- permettre aux PMR de bénéficier de divers équipements de service, qui permettront de faciliter leur voyage (information visuelle et sonore, distribution...),
- améliorer l'interface quai/train (plain-pied).

La nature des aménagements et des équipements à réaliser ou à améliorer est brièvement exposé ci-dessous et reprise de façon plus détaillée en annexe 14.

* Concernant le périmètre SNCF Réseau :

- franchissement des voies (ouvrages dénivelés, souterrain ou passerelle, et traversées de Voies Piétonnes, dites TVP),
- hauteur et largeur des quais,
- revêtement des quais,
- détection des obstacles sur les quais,
- éclairage.

* Concernant le périmètre SNCF Mobilités et Gares & Connexions :

- guichets (abaissés, adaptés, avec boucle magnétique, signalés),
- cheminements (bandes podotactiles, bandes de guidage au sol, manchons en braille, vitrophanie, traitement des escaliers, ...),
- boucles à induction magnétique aux guichets,
- information voyageurs et signalétique (agrandie et complétée de pictogrammes),
- traitement de l'acoustique,
- parking (Périmètre communal ou SNCF Mobilités selon les gares)
- portes automatiques,
- toilettes.

On rappelle que les aménagements inscrits dans le SDA-Ad'AP Rhône-Alpes ne seront pas les seuls leviers de mise en accessibilité des gares. La Région Rhône-Alpes investit en effet aux côtés des gestionnaires d'infrastructures dans divers projet qui vont également dans le sens d'un meilleur accès pour les PMR :

- modernisation de l'infrastructure ferroviaire (Ouest Lyonnais, sillon alpin, étoile d'Annemasse, Lyon - Bourg-en-Bresse) avec rehaussement des quais,
- remises à niveau (bâtiments et guichets) en partenariat avec SNCF, ou aménagement des abords des gares, en partenariat avec les collectivités.
- projets de Pôles d'échange multimodaux (PEM) : Grenoble (ajout d'escalateurs), Lyon Part Dieu (doublement des ascenseurs), Moutiers (réorganisation du bâtiment), Montélimar, Chambéry ou Annemasse.

Par ailleurs, dans chaque gare prioritaire, une assistance sera systématiquement fournie par SNCF Mobilités – Gares & Connexions, conformément au décret du 20 janvier 2012.

d. Le phasage par période de 3 ans et par année pour la période 1

Le phasage temporel des engagements de mise en accessibilité est donné selon les 3 périodes de 3 ans, avec le détail par année pour la première période.

Le phasage des gares du SDA-Ad'AP national relève de la responsabilité de l'Etat qui en est chef de file. Il est donc mentionné ici seulement pour information, pour permettre une vision globale du phasage de mise en accessibilité de l'ensemble des gares du territoire de Rhône-Alpes.

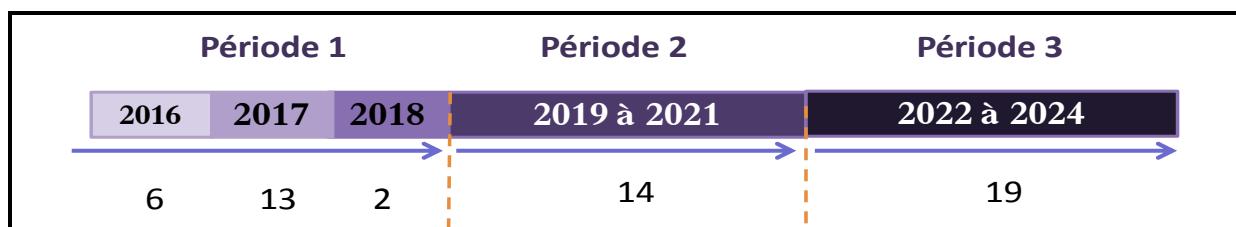
La réalisation des travaux de mise en accessibilité des points d'arrêt ferroviaires relève d'un processus long d'études et de programmation de travaux sur les infrastructures ferroviaires. Ces délais importants conduisent à envisager une montée en puissance progressive des programmes de travaux de mise en accessibilité.

Ainsi, la première période du SDA-Ad'AP sera plutôt consacrée à des travaux complémentaires dans les gares où l'accessibilité est déjà partiellement assurée, ainsi que dans les gares où les études sont déjà suffisamment avancées. Cette première période verra également le lancement d'un certain nombre d'études en vue de réaliser les travaux lourds des périodes suivantes.

L'objectif est d'aboutir à une mise en accessibilité des principales gares du réseau régional dès la fin de la deuxième période du SDA-Ad'AP. Les gares les moins fréquentées ont vocation à être aménagées plutôt en troisième période.

Le phasage proposé est indicatif et pourrait faire l'objet d'adaptations, pour profiter d'opportunités budgétaires (fonds AFITF en particulier), ou pour une meilleure coordination avec des projets des collectivités. Par ailleurs, afin de tenir compte des aléas liés aux travaux, il faut considérer que la mise en service effective d'un aménagement pourrait intervenir quelques mois après les dates mentionnées.

Phasage du programme d'aménagement des points d'arrêt ferroviaires prioritaires et complémentaires du SDA-Ad'AP régional

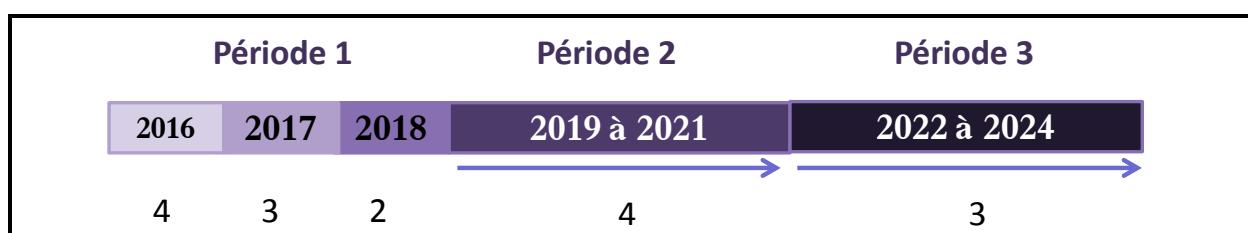


Phasage détaillé par gare du programme d'aménagement des points d'arrêt ferroviaires prioritaires et complémentaires du SDA-Ad'AP régional

Année 1	Année 2	Année 3	Période 2	Période 3
Grenoble-Universités-Gières	Cluses	Givors-Ville	Ambérieu-en-Bugey	Aiguebelle
Lyon-Jean-Macé	<i>Firminy</i>	Roanne	Annemasse	Balbigny
Lyon-Saint-Paul	La Tour-du-Pin		Belleville-sur-Saône	Chamonix-Mont-Blanc
Moirans	Pontcharra-sur-Bréda Allevard		Bourgoin-Jallieu	Chedde
Villefranche-sur-Saône	Rive-de-Gier		Le Péage-de-Roussillon	Crest
Voiron	Romans - Bourg-de-Péage		Lyon-Vaise	Die
	Saint-Marcellin		Meximieux-Pérouges	La Verpillière
	Vienne		Montmelian	Lamure-sur-Azergues
	Echirolles		Rives	L'Arbresle
	Lyon-Gorge-de-Loup		Rumilly	Machilly
	Montluel		Saint-Clair-les-Roches	Monestier-de-Clermont
	Saint-Chamond		Tain-l'Hermitage - Tournon	<i>Montbrison</i>
	Villars-les-Dombes		Tarare	Oyonnax
			Thonon-les-Bains	Saint-Étienne La Terrasse
				Saint-Jean-de-Maurienne
				Saint-Rambert-en-Bugey
				Vernaison
				Virieu-le-Grand - Belley
				Saint-Paul-de-Varax

En italique : point d'arrêt complémentaire

Phasage du programme d'aménagement des points d'arrêt ferroviaires du SDA-Ad'AP national (pour information – extrait du SDA-Ad'AP national)



e. Les dérogations pour Impossibilités Techniques Avérées (ITA)

Une impossibilité technique avérée est définie par l'Ordonnance du 26 septembre 2014, qui modifie l'article L112-4 du code des transports : « Lorsque, dans un réseau existant, la mise en accessibilité d'un arrêt identifié comme prioritaire au sens de l'article L.1112-1 s'avère techniquement impossible en raison d'un obstacle impossible à surmonter sauf à procéder à des aménagements d'un coût manifestement disproportionné ».

Les gestionnaires de points d'arrêt et d'infrastructures n'ont pas identifié d'Impossibilités Techniques Avérées sur les points d'arrêts ferroviaires prioritaires en Rhône-Alpes inscrites au SDA-Ad'AP régional, à cette date.

Aucune dérogation pour Impossibilités Techniques Avérées (ITA) ou pour disproportion manifeste n'est donc inscrite dans le SDA-Ad'AP Rhône-Alpes.

I-3. Les gares non prioritaires et les mesures de substitution

L'accessibilité des gares non prioritaires du SDA-Ad'AP régional sera assurée par une offre de service, dite mesures de substitution.

En l'absence de définition règlementaire, la DGITM a proposé de retenir comme gares non prioritaires les points d'arrêt ferroviaires avec un bâtiment voyageurs ouvert (avec guichet ou vestibule) et du personnel en gare.

Les mesures de substitution seront réalisées progressivement pendant la mise en œuvre du SDA-Ad'AP afin d'être effectives au plus tard à l'issue des 9 ans. Elles feront l'objet d'un suivi annuel précis permettant d'ajuster les estimations prévisionnelles proposées ici à la réalité de la demande.

Les mesures de substitution mises en place seront conventionnées avec SNCF Mobilités dans le cadre de la convention d'exploitation des services TER.

a. Les principes (aide humaine et transport adapté)

Les mesures de substitution seront activées dans les points ferroviaires prioritaires pendant les périodes de travaux et sur les 50 gares non prioritaires de façon pérenne (cf. annexe 15). Les 129 haltes non prioritaires ne font pas l'objet de mesures de substitution.

Les mesures de substitution sont de deux types :

- aide humaine pour prendre un train TER (aller de la gare jusqu'au quai puis passer du quai au train jusqu'à la place dans le train et inversement à la descente),
- transport de substitution en véhicule routier adapté PMR (fauteuil roulant notamment).

Ces mesures sont mises en place sur demande et sur réservation au minimum 48h à l'avance auprès d'une centrale de réservation tous les jours de 7h à 22h. Une fois la réservation effectuée, le bénéficiaire aura la garantie de prise en charge jusqu'à son point d'arrêt d'arrivée.

En cohérence avec le service national « Accès Plus » de la SNCF, et le service « Accès TER » mis en place par la Région Auvergne depuis 2010, les personnes ayant-droit aux mesures de substitution sont les titulaires d'une carte d'invalidité civile de priorité ou de stationnement,

d'une carte de réformé/pensionné de guerre, et aux clients utilisateurs d'un fauteuil roulant dans leur vie quotidienne et se présentant en gare avec leur propre fauteuil.

Sont exclus du transport adapté, les voyages dont l'origine et la destination se situent au sein d'un même périmètre de compétence des Autorités de la Mobilité Durable (ex-PTU des AOTU), ce service relevant de l'autorité urbaine.

b. Les conditions de mise en œuvre (aide humaine et transport adapté)

Les mesures de substitution sont mises en place dans 2 cas :

1^{er} cas : En cours de SDA-Ad'AP, pendant la période d'étude et travaux d'accessibilité dans les gares prioritaires et complémentaires :

- pour les déplacements entre deux gares prioritaires et complémentaires non encore aménagées

2^{ème} cas : A l'issue de la mise en œuvre du SDA-Ad'AP, et ce de façon pérenne :

- 2 gares non prioritaires,
- 1 point d'arrêt prioritaire/complémentaire mise en accessibilité et 1 gare non prioritaire,
- 2 points d'arrêt prioritaires/complémentaires dont un au moins est desservi par un matériel roulant non accessible au handicap présenté par l'usager.

Différents cas de mise en place de mesures de substitution

Point d'arrêt de départ	→	Point d'arrêt d'arrivée
En phase intermédiaire		
Point d'arrêt prioritaire/complémentaire	→	Point d'arrêt prioritaire/complémentaire
En fonctionnement pérenne normal		
Point d'arrêt prioritaire/complémentaire	↔	Gare non prioritaire
Gare non prioritaire	→	Gare non prioritaire
Point d'arrêt prioritaire/complémentaire avec MR non accessible	↔	Point d'arrêt prioritaire/complémentaire
Point d'arrêt prioritaire/complémentaire avec MR non accessible	↔	Gare non prioritaire

c. L'aide humaine (accompagnement en gare)

Dans les gares non prioritaires et les haltes prioritaires, l'aide humaine sera mise en place sur réservation. L'assistance se fait depuis le point de rendez vous en gare jusqu'à la place (et inversement à l'arrivée).

L'aide humaine sera la solution de substitution privilégiée afin de permettre l'accès au train, en particulier, dans les créneaux horaires de présence des agents en gare. En réponse à la demande

des associations émises lors de la concertation, la gare de Livron bénéficiera d'une aide humaine garantie.

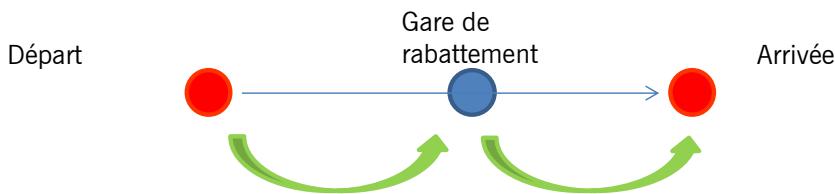
d. Le transport en véhicule adapté PMR

Lorsque l'aide humaine s'avère inadaptée pour prendre un service TER, un service de transport en véhicule adapté est dans tous les cas assuré.

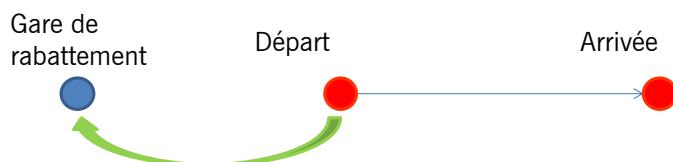
Le principe retenu est le rabattement depuis (ou vers) le point d'arrêt prioritaire accessible le plus proche, le rebroussement étant autorisé.

Le transport adapté sera effectif sur la totalité du déplacement TER réservé dans les 3 cas suivants :

- En cas de matériel roulant non accessible (même avec aide humaine, élévateur ou rampe amovible),
- Lorsque la gare du rabattement est la même pour la gare de départ et la gare d'arrivée :



- Lorsque la gare accessible la plus proche en rebroussement est quasiment à la même distance que la gare de destination :



e. La programmation des mesures de substitution (aide humaine et transport adapté)

En période 1, les mesures de substitution seront mises en place progressivement sur les points d'arrêt prioritaires et complémentaires non encore aménagés avec pour objectif d'avoir un déploiement complet sur ces points d'arrêt à l'issue de cette période. Afin d'éviter une interruption de service, les gares non prioritaires faisant l'objet de mesures de substitution en 2015 (expérimentation en cours décrite au chapitre 1§IV.2) sont ajoutées au dispositif en période 1.

La première année constituera une période de test dont le retour d'expériences permettra d'ajuster le service aux besoins du terrain, notamment d'équilibrer au mieux les mesures entre aide humaine et transport adapté.

En période 2 et 3, les points d'arrêt prioritaires et complémentaires non encore aménagés conservent leurs mesures de substitution et le déploiement se poursuivront sur les gares non prioritaires (objectif = 17 gares non prioritaires en période 2 et 35 gares en période 3).

Lorsque les aménagements d'accessibilité d'un point d'arrêt prioritaire ou complémentaire sont réalisés, ce dernier sort du dispositif de substitution, à l'exception de l'aide humaine pour les haltes prioritaires.

Certains points d'arrêt prioritaires ne nécessitent aucune mesure de substitution car ils bénéficient du service Accès Plus (cf. annexe 15) mis en place par SNCF Voyages (grandes lignes) présence de personnel du premier au dernier train permettant l'accès à l'ensemble des matériels roulants.

Le schéma ci-dessous résume le phasage prévisionnel proposé pour la mise en place des mesures de substitution, avec un démarrage début 2016.

Phasage prévisionnel du déploiement des mesures de substitution

	Période 1			Période 2	Période 3
	2016	2017	2018	2019-2021	2022-2024
nb de points d'arrêt rentrant dans le dispositif	19	21	14	17	33
nb de points d'arrêt sortant du dispositif (*)		12	8	12	16
nb total de point d'arrêt substitués	19	28	34	39	56
	Mise en place progressive de la substitution sur les points d'arrêts prioritaires non aménagés			Mise en place progressive de la substitution sur les gares non prioritaires	Mise en place progressive de la substitution sur les gares non prioritaires

(*) Lorsque les aménagements d'accessibilité d'un point d'arrêt prioritaire ou complémentaire sont terminés, ce dernier sort du dispositif de substitution.

La liste précisant les points d'arrêt mis en substitution sur les 3 périodes est donnée en annexe 16.

I-4. L'articulation entre points d'arrêt ferroviaires et accessibilité du matériel roulant ferroviaire

Le croisement entre les points d'arrêt ferroviaires et l'accessibilité du matériel roulant ferroviaire permet une approche complète de l'accessibilité par gare.

Le tableau suivant présente le niveau d'accessibilité du matériel roulant desservant les gares selon le plan de transport 2015. Cette situation peut évoluer chaque année, selon les plans de transport mis en œuvre. Elle tendra à s'améliorer au rythme de la modernisation du matériel roulant.

Le détail du niveau d'accessibilité du matériel roulant pour chaque point d'arrêt prioritaire est également fourni, par grande famille de handicap, en annexe 8.

En Rhône-Alpes, on constate que, sur la base du plan de transport 2015, environ un tiers des gares à rendre accessibles seront intégralement desservies par du matériel accessible.

Dans les autres cas, une aide humaine sera proposée pour monter dans le train, depuis le quai notamment pour les personnes en fauteuil roulant (cf I.3)

Accessibilité par points d'arrêt prioritaires et par type de trains (estimation en date de fin 2015)

Synthèse des types d'engins desservant une gare Ad AP sur une semaine type - Hypothèses post livraison REGIO2N

L'ensemble des RRR Rhône Alpes sont radiées et remplacées par des Z24500 - la quote part des RRR est reportée sur Z24500

Z55500 remplace des Z24500. L'évolution de la répartition des fréquences ne pouvant être évaluée à l'instant t, elles sont de maintenues dans leur ensemble sur les Z24500

Ces éléments sont donnés à titre indicatif et ne sont pas engageants. La quote part de desserte des gares par chaque type de matériel reste indicative. Ils pourront évoluer en fonction des choix de desserte de la convention 2016-202.

Tous Handicaps - Respect des critères dits "essentiels"

Matériel accessible - essentiels tous respectés

Matériel accessible moyennant élévateur

Matériel dont au moins un essentiel n'est pas respecté



Gare	Ligne	Corail (B5 et B7)	Z23500 TER2N PG	Z24500 TER2N NG	Z55500 REGIO2N	AGC tous types	Z2 tous types	X72500 XTER	X73500 ATER	U52500 (TTNG)	Z800	Z850	Commentaire
Aiguebelle	Etoile Chambéry					100%							Nécessité élévateur impératif
Aix les Bains le Revard	Lyon - Annecy	de 10 à 25%		<10 %		de 50 à 75%	de 25 à 50%						Nécessité élévateur impératif
Ambérieu en Bugey	Lyon - Genève - Evian/St Gervais	de 10 à 25%		de 25 à 50%	A terme	de 25 à 50%	de 10 à 25%						Nécessité élévateur impératif
Annecy	Lyon - Annecy	de 10 à 25%				de 50 à 75%	de 10 à 25%						Nécessité élévateur impératif
Annemasse	Lyon - Genève - Evian/St Gervais			<10 %		de 75 à 100%	de 10 à 25%						Nécessité élévateur impératif
Balbigny	Roanne - St Etienne					de 25 à 50%							Matériel accessible
Bellegarde	Lyon - Genève - Evian/St Gervais	de 10 à 25%		<10 %		de 75 à 100%							Nécessité élévateur impératif
Belleville sur Saône	Lyon - Dijon	de 50 à 75%	<10 %	de 10 à 25%		<10 %							Nécessité élévateur impératif
Bourg en Bresse	Lyon - Bourg en Bresse	de 10 à 25%				de 75 à 100%			<10 %				Nécessité élévateur impératif
Bourgoin Jallieu	Lyon - Grenoble	de 25 à 50%		de 50 à 75%	A terme	<10 %	<10 %						Nécessité élévateur impératif
Chambéry Challes les Eaux	Etoile Chambéry	de 10 à 25%		de 10 à 25%		de 25 à 50%	de 25 à 50%						Nécessité élévateur impératif
Chamonix Mont Blanc	St Gervais - Vallorcine										de 25 à 50%	de 50 à 75%	Nécessité élévateur impératif
Chedde	St Gervais - Vallorcine										de 25 à 50%	de 50 à 75%	Nécessité élévateur impératif
Cluses	Lyon - Genève - Evian/St Gervais			<10 %		de 75 à 100%							Matériel accessible
Crest	Valence - Gap					<10 %							Nécessité élévateur impératif
Die	Valence - Gap					<10 %							Nécessité élévateur impératif
Echirolles	Lyon - Grenoble		100%										Matériel accessible
Firminy	St Etienne - Le Puy			de 25 à 50%	A terme	de 25 à 50%			de 10 à 25%				Matériel accessible
Givors Ville	Lyon - St Etienne			de 75 à 100%	A terme	<10 %			<10 %				Matériel accessible
Grenoble	Lyon - Grenoble	de 10 à 25%		de 50 à 75%		de 10 à 25%							Nécessité élévateur impératif
Grenoble Université Gières	Lyon - Grenoble	<10 %		de 50 à 75%		de 25 à 50%							Nécessité élévateur impératif
L'Arbresle	Lyon - Roanne					de 10 à 25%			<10 %	<10 %			Nécessité élévateur impératif
La Tour du Pin	Lyon - Grenoble	de 25 à 50%		de 50 à 75%	A terme	<10 %	<10 %						Nécessité élévateur impératif
La Verpillière	Lyon - Grenoble			de 75 à 100%	A terme	<10 %							Matériel accessible
Lamure sur Abergues	Lyon - Paray le Monial					de 50 à 75%			de 25 à 50%				Nécessité élévateur impératif
Le Péage de Roussillon	Lyon - Valence - Avignon	de 10 à 25%	de 10 à 25%	de 50 à 75%		<10 %							Nécessité élévateur impératif
Lyon Gorge de Loup	Ouest Lyonnais									100%			Matériel accessible
Lyon Jean Macé	Lyon - Valence - Avignon		de 10 à 25%	de 75 à 100%	A terme	<10 %							Nécessité élévateur impératif
Lyon Part Dieu	Nœud Ferroviaire Lyonnais	de 25 à 50%	<10 %	de 25 à 50%	A terme	de 25 à 50%	<10 %	<10 %	<10 %				Nécessité élévateur impératif
Lyon Perrache	Nœud Ferroviaire Lyonnais	<10 %	<10 %	de 25 à 50%	A terme	de 25 à 50%	<10 %	<10 %	<10 %				Nécessité élévateur impératif
Lyon St Exupéry													
Lyon St Paul	Ouest Lyonnais									100%			Matériel accessible
Lyon Vaise	Nœud Ferroviaire Lyonnais		<10 %	de 50 à 75%	A terme	de 10 à 25%			<10 %				Nécessité élévateur impératif
Machilly	Lyon - Genève - Evian/St Gervais					<10 %			de 75 à 100%	<10 %			Nécessité élévateur impératif
Maxémieux - Pérouges	Lyon - Ambérieu	<10 %		de 75 à 100%	A terme	de 10 à 25%							Nécessité élévateur impératif
Moirans	Sillon Alpin	<10 %		de 50 à 75%		de 25 à 50%							Nécessité élévateur impératif
Monestier de Clermont	Grenoble - Gap					<10 %				de 75 à 100%			Matériel accessible
Montélimar	Lyon - Valence - Avignon	de 25 à 50%	de 10 à 25%	de 25 à 50%		de 10 à 25%							Nécessité élévateur impératif
Montluel	Lyon - Ambérieu	<10 %		de 75 à 100%	A terme								Nécessité élévateur impératif
Montmélian	Sillon Alpin	de 10 à 25%		de 25 à 50%		de 25 à 50%	de 25 à 50%						Nécessité élévateur impératif
Moûtiers Salin Brides les Bains	Etoile Chambéry	de 25 à 50%		<10 %			de 50 à 75%						Nécessité élévateur impératif
Pontcharra sur Breda	Sillon Alpin	<10 %		de 50 à 75%	A terme	de 25 à 50%							Nécessité élévateur impératif
Rive de Gier	Lyon - St Etienne			de 75 à 100%	A terme	<10 %				<10 %			Matériel accessible
Rives	Lyon - Grenoble			100%									Matériel accessible
Roanne	Lyon - Roanne						de 50 à 75%		<10 %	de 25 à 50%			Nécessité élévateur impératif
Romans	Sillon Alpin	<10 %		<10 %			de 75 à 100%		<10 %	de 25 à 50%			Nécessité élévateur impératif
Rumilly	Lyon - Annecy	de 10 à 25%					de 50 à 75%	<10 %					Nécessité élévateur impératif
Saint Chamond	Lyon - St Etienne						de 75 à 100%	A terme	<10 %				Matériel accessible
Saint Clair les Roches	Lyon - Valence - Avignon		de 10 à 25%	de 75 à 100%									Nécessité élévateur impératif
Saint Etienne Châteaucreux	Lyon - St Etienne						de 25 à 50%	A terme	de 10 à 25%				Matériel accessible
Saint Etienne La Terrasse	St Etienne - Roanne									de 25 à 50%			Matériel accessible
Saint Jean de Maurienne	Etoile Chambéry	de 10 à 25%								de 50 à 75%			Nécessité élévateur impératif
Saint Marcellin	Sillon Alpin	<10 %											Nécessité élévateur impératif
Saint Paul de Varax	Lyon - Bourg en Bresse												Matériel accessible
Saint Rambert en Bugey	Lyon - Genève - Evian/St Gervais												Nécessité élévateur impératif
Tain l'Hermitage Tournon	Lyon - Valence - Avignon	de 10 à 25%	de 10 à 25%	de 50 à 75%		<10 %							Nécessité élévateur impératif
Tarare	Lyon - Roanne									de 50 à 75%	de 10 à 25%		Nécessité élévateur impératif
Thonon les Bains	Lyon - Genève - Evian/St Gervais												Nécessité élévateur impératif
Valence Ville	Lyon - Valence - Avignon	de 10 à 25%	<10 %	de 25 à 50%			de 25 à 50%						Nécessité élévateur impératif
Valence TGV	Sillon Alpin	<10 %											Nécessité élévateur impératif
Vernaison	Lyon - St Etienne						de 25 à 50%	A terme	de 10 à 25%				Matériel accessible
Vienne	Lyon - Valence - Avignon	de 10 à 25%	<10 %	de 50 à 75%	A terme	<10 %							Nécessité élévateur impératif
Villars les Dombes	Lyon - Bourg en Bresse									de 75 à 100%			Matériel accessible
Villefranche sur Saône	Lyon - Dijon	de 25 à 50%	<10 %	de 50 à 75%	A terme								Nécessité élévateur impératif
Virieu le Grand Belley	Lyon - Genève - Evian/St Gervais	de 10 à 25%	<10 %				de 25 à 50%		de 25 à 50%				Né

I-5. La qualité de service : information simplifiée et formation du personnel

Du ressort de l'exploitant, ces mesures sont programmées par la SNCF.

a. *L'information voyageurs et la distribution*

SNCF place l'information voyageurs et son accessibilité au cœur de ses préoccupations : en rendant l'information plus accessible aux personnes en situation de handicap, elle améliore la qualité et la lisibilité de l'information pour tous ses voyageurs. En complément des normes d'accessibilité décrites dans la STI PMR et la loi française, elle sollicite l'avis des associations de personnes en situation de handicap pour améliorer l'accessibilité de l'information et se positionne dans une démarche de tests des projets et dispositifs pour valider les choix et orientations. Cela s'est notamment traduit au plan national par la création de la police Achemine, pour la signalétique et l'information visuelle dynamique, et le dépôt d'un brevet pour le procédé et le dispositif de guidage par « flèche sonore ».

Pour plus de détails sur l'information simplifiée, se reporter à l'annexe 17.

L'information peut se décomposer suivant 3 espaces : l'information en gare, dans les trains et à distance ou en mobilité.

L'information en gare

L'information en gare pour les personnes à mobilité réduite est traitée principalement par de la signalétique, de l'information sonore ou visuelle :

- *la Signalétique* : mise en place de pictogrammes et généralisation de l'utilisation de la police Achemine,
- *l'information sonore* : mise en place de balises et de flèches sonores, déploiement de dispositifs de sonorisation pour une meilleure audibilité des annonces (le déploiement se fera au gré des remises à niveau des équipements),
- *l'information dynamique visuelle* : SNCF travaille à rendre plus accessible l'information visuelle. Des écrans répondant aux exigences de la STI PMR (taille des caractères, contraste, vitesse de défilement) et utilisant la police achemine ont remplacé les anciens afficheurs dans les grandes gares. Ces dispositifs ainsi que les modalités d'affichage ont été validés par les associations de personnes en situation de handicap. Le déploiement se fera au gré des remises à niveau des équipements.

L'information à bord des trains

Les nouveaux matériels (Régio2N) intègrent les prescriptions en matière d'accessibilité préconisées par la STI PMR. Ils disposent désormais d'un SIVE (Système d'Information Voyageurs Embarqué) visuel et sonore. Les choix visuels (présentation, contraste, utilisation de pictogrammes...) sont élaborés en collaboration avec les associations de personnes en situations de handicap.

Tous les matériels TER Rhône-Alpes sont équipés d'un système de sonorisation.

Les matériels 24500, 23500, 72500, 73500, AGC et régio2N disposent d'un SIVE.

Les matériels 23500 et 73500 sont équipés d'un SIVE simplifié, non sonorisé et qui donne seulement la destination finale.

Seuls les matériels Corail et Z2 ne bénéficient pas d'un Système d'information Voyageurs Embarqué, c'est donc au personnel de bord de faire les annonces.

L'information digitale à distance

SNCF mettra en œuvre les adaptations nécessaires pour respecter les normes obligatoires d'accessibilité des informations sur internet, au fur et à mesure de l'évolution des technologies, et de la refonte de ses applications mobiles et des sites internet (...). Les principaux sites internet publics de la SNCF sont rendus accessibles. L'objectif est d'obtenir le label AA (Accessivweb Argent).

- Le site général sur l'Accessibilité <http://www.accessibilite.sncf.com/> présente et détaille toutes les actions menées par la SNCF dans le domaine de l'accessibilité et donne des renseignements nécessaires à la préparation du voyage. Il propose aussi des informations précises sur le service Accès Plus.
- Le site www.ter.sncf.com, revu en juillet 2014, a été conçu pour être accessible à tous (personnes malvoyantes, aveugles ou ayant des déficiences mentales) grâce à la mise en place d'un service de traduction. Les déficients visuels peuvent naviguer sans visualiser l'écran ou décoder de l'information en cas de difficulté à distinguer les couleurs ou les petits caractères. La navigation est également possible sans avoir recours à la souris ou au clavier.

La possibilité est également offerte aux personnes sourdes et muettes de communiquer en langues des signes.

La distribution : accessibilité des points de vente et Distributeur de Billets Régionaux : (DBR)

Plusieurs gares de Rhône-Alpes disposent de points de vente accessibles, avec des guichets adaptés aux différents types de handicaps. Suite au diagnostic réalisé courant 2015, les écarts avec les normes de la STI PMR seront traités au cours de la première période de 3 ans du SDA-Ad'AP. Ils sont intégrés dans le volet ferroviaire « gares » du dossier AD'AP. L'ensemble des gares prioritaires est concerné par un ou plusieurs écarts. Les principaux aménagements à réaliser concernent les tablettes et les équipements des guichets.

Une mise à niveau des Distributeurs de Billets Régionaux est en cours et sera achevée d'ici la fin d'année 2015. Une synthèse vocale sera disponible sur l'ensemble des DBR de la Région Rhône-Alpes à cette échéance.

b. La formation des personnels en contact avec le public

SNCF s'est engagée depuis plusieurs années dans une politique de formation de ses agents aux besoins des personnes en situation de handicap. Une formation spécifique a été élaborée avec les associations de personnes handicapée. Cette formation a été dispensée jusqu'à présent en priorité aux agents assurant des missions d'escale ainsi qu'aux Agents du Service Commercial Train (ASCT). Depuis son lancement, plus de 10 000 agents SNCF Voyages et TER ont été formés sur le plan national dont plus de 600 agents sur Rhône-Alpes (7800 en formation continue et 2800 en formation initiale).

Tout nouvel embauché de la SNCF pour les métiers au contact de la clientèle suit dans sa formation initiale, un module de formation aux attentes des personnes en situation de handicap. Dans le cadre des Ad'AP, cette formation initiale, ainsi que la formation continue vont être étendues, dès 2016 à tous les agents en contact avec la clientèle soit :

- Les personnels assurant des missions de contrôle à bord des trains,
- Les agents assurant des missions de vente et / ou d'escale / ASCT (agents chargés de l'accueil en gare et/ou du départ des trains),
- Les téléconseillers,
- Les agents de la Surveillance Générale du réseau (SUGE),
- Le personnel d'encadrement des agents de proximité.

Cette formation sera en priorité dispensée aux agents les plus en contact avec la clientèle, soit les agents assurant des missions d'escale et les ASCT. Les autres populations seront également formées progressivement, puisqu'elles sont amenées à accueillir et renseigner les personnes ayant un handicap.

Pour information, les agents dépendant de l'entité « Voyages » bénéficieront de la même formation.

La formation dispensée a pour objectif de former les agents et leur encadrement de proximité aux 5 grands types de handicap (visuel, auditif, moteur, psychique et intellectuel), et à leurs attentes spécifiques, afin d'adapter leur comportement et leur gestuelle.

Etat des lieux des formations du personnel en contact avec le public

Etat des lieux des formations PSH à fin 2014	Nombre d'agents déjà formés	Nombre d'agents restant à former	Effectif total	% Agents restant à former
Agents TER assurant des missions d'escale – vente	405	638	1040	61 %
Contrôleurs TER	213	743	956	71 %
Téléconseillers	5	5	10	50 %

Les prestataires qui officient dans les gares SNCF et les chauffeurs des autocars TER devront également être formés. Dans ce cas, la formation n'est pas assurée par la SNCF mais par le prestataire qui doit se mettre en conformité avec la loi. Ce critère a été intégré dans les nouveaux contrats et rendu éliminatoire par la Direction des Achats SNCF.

Prévisions de formation des personnels de 2016 à 2024 (100 % au terme du SDA-Ad'AP)

	2016	2017	2018	Total 2016-2018	Total 2019-2021	Total 2022-2024	Total 2016-2024
Nombre d'agents des gares (escale/vente) à former	100	200	200	500	150		650
Nombre d'heures de formation	700	1400	1400	3500	1050		4550
Nombre de contrôleurs à former	50	150	200	400	350		750
Nombre d'heures de formation	350	1050	1400	2800	2450		5250
Nombre total d'agents à former	150	350	400	950	450		1400
Nombre total d'heures de formation	1050	2450	2800	6300	3500		9800

- Agents d'escale = agents chargés de l'accueil en gare et/ou du départ des trains.

c. La communication

Le guide d'information à destination des PMR sera remis à jour pour prendre en compte les évolutions les concernant.

Le site Internet du TER Rhône-Alpes mettra à disposition un guide à l'usage des PMR. Les services proposés aux PMR feront partie de l'affichage présent dans toutes les gares, haltes et points d'arrêts routiers.

Enfin, le personnel sera un vecteur de communication très important. Il sera, outre la formation dispensée par l'entreprise, sensibilisé pour être pédagogue et dispenser l'information utile lors de chaque sollicitation ou situation propice.

Un plan de communication sera réalisée par la SNCF sur un registre commercial et par la Région Rhône-Alpes, sur un registre institutionnel.

I-6. Les engagements financiers pour le volet ferroviaire du SDA-Ad'AP

a. Les principes de financement

Pour évaluer les financements nécessaires à la mise en accessibilité des gares, les partenaires du SDA-Ad'AP en Rhône-Alpes ont opté pour une vision d'ensemble des coûts à programmer sur l'intégralité des gares rhônalpines, quel que soit le chef de file désigné (Région ou Etat).

Les contenus des deux SDA-Ad'AP ont ainsi été agrégés, aussi bien pour ce qui concerne la liste des gares que pour les règles et modes de financement. Cette approche permet de « gommer » les questions de périmètre de compétences au profit d'une vision « usagers », avec une programmation cohérente et un niveau de service homogène.

Le plan de financement des investissements pour les aménagements et équipements de mise en accessibilité porte donc sur un total de 70 points d'arrêt ferroviaires, 65 points d'arrêt prioritaires répondant aux trois critères réglementaires et 5 gares complémentaires :

- 16 gares inscrites dans le SDA-Ad'AP national, dont 14 éligibles aux trois critères réglementaires et 2 gares complémentaires (Albertville et Bourg Saint Maurice) définies par arrêté du 20 juillet 2015,
- 54 points d'arrêt inscrits dans le SDA-Ad'AP régional, dont 51 éligibles aux 3 critères réglementaires et 3 gares complémentaires (Firminy, Montbrison, Oyonnax).

Le programme d'aménagement et le plan de financement des aménagements portent sur l'ensemble des trois périmètres ferroviaires : SNCF Réseau, SNCF Gares & Connexions et SNCF transporteur.

Le programme d'aménagement pris en compte est un programme « maximal » qui inclut tous les aménagements, en particulier la rehausse complète des quais, en hauteur comme en longueur dans tous les points d'arrêt du SDA-Ad'AP où elle reste à réaliser.

La Région et l'État retiennent une orientation de financement pour l'ensemble des gares prioritaires puis complémentaires, fixant une contribution respective à parité. L'engagement budgétaire des deux parties pour la période 1 est calculé sur cette base.

Lorsqu'elle apporte ses propres financements, la SNCF refacture sa participation aux transporteurs - redevance quais et toucher de train - augmentée de frais financiers. Dans ce contexte, **la Région priviliege, pour sa contribution financière un financement réalisé intégralement par le biais de subventions**, sans fonds propres de la SNCF, afin de ne pas impacter la redevance de quai (qui est répercutée à la Région via son transporteur SNCF Mobilité).

b. Les ressources budgétaires identifiées

À la date de rédaction, la ressource principale et confirmée pour le financement du SDA-Ad'AP est le Contrat de projet État-Région (CPER) 2015-2020

Au titre de l'accessibilité, un investissement global de 50M€ est inscrit, financé par une contribution de l'Etat et de la Région à parité d'un montant de 37,8 M€ à parité, soit 18,9 M€ chacun.

Un complément pourra être apporté pour les gares du RER Franco Valdo Genevois (Léman express), dont une partie porte sur la mise en accessibilité des gares prioritaires du SDA Ad'AP : 36M€ inscrits au CPER dont 7,2M€ de la part de chacun des partenaires suivants : Etat, Région, Département de Haute Savoie..

D'autres financements devraient venir compléter les enveloppes du CPER :

- des collectivités locales pourront cofinancer les travaux de pôles d'échanges, notamment la création d'un ouvrage de franchissement, lorsque le projet s'inscrit dans un aménagement urbain plus large, comme la création de gares bi-faces,
- l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France (AFITF) pourrait subventionner la mise en accessibilité des gares. Ce financement potentiel dépend cependant d'arbitrages budgétaires nationaux et reste incertain à ce stade. Pour conserver la parité entre les financements de l'État et de la Région, la Région viendrait alors apporter un financement complémentaire égal à celui de l'AFITF, sur des fonds autres que ceux relevant du volet accessibilité du CPER,

- ponctuellement, la SNCF pourra apporter un financement sur fonds propres pour certaines opérations. Cette participation sera exceptionnelle et concerté avec les transporteurs et la Région.

c. Les coûts estimatifs des aménagements en gare pour la période de 9 ans

Les gestionnaires d'infrastructures ont produit une estimation des coûts d'aménagement sur la base des diagnostics réalisés, et par application des principes d'aménagement définis ci-avant.

Les coûts annoncés ont tous été définis aux conditions économiques de 2018 (fin de la première période du SDA-Ad'AP), en hors taxe, en considérant un taux d'actualisation moyen de 2 % /an.

Ces coûts sont parfois issus d'études déjà bien avancées, en particulier pour les travaux envisagés pendant la période 1 : ils ont alors un bon niveau de précision. Dans certains cas, ils portent en revanche sur des travaux à réaliser ultérieurement et ont été déterminés sur la base de ratios (à dire d'experts par les services SNCF Réseau et G&C). Ils seront affinés durant les études qui seront réalisées en cours de période 1 du SDA-Ad'AP, et actualisés en fonction de la date effective à laquelle les travaux seront réalisés.

Dans ces conditions, les coûts d'investissement pour la mise en accessibilité des 70 points d'arrêt concernés, dans les deux SDA-Ad'AP et pour les 3 périmètres ferroviaires confondus, se montent à un total de 159 M€, selon la répartition ci-après.

A l'issue de la période 1, sur la base des études qui auront été réalisées, le programme d'aménagement et le plan de financement seront affinés pour chaque opération. Une clause de revoyure est donc prévue en fin de période 1 pour permettre les ajustements nécessaires, après discussions entre maîtres d'ouvrages, financeurs, et associations.

Coûts en investissement pour les travaux d'accessibilité des points d'arrêts ferroviaires, en € HT, aux C.E. 2018.

	SDA-Ad'AP régional	SDA-Ad'AP national (pour information)	Total gares rhônalpines
Nombre de points d'arrêt prioritaires	37	14	51
Critère 1	10		10
Critère 2	4		4
Critère 3			
Nombre de gares complémentaires	3	2	5
Total nombre de gares	54	16	70
Estimation du montant à investir			
Périmètre SNCF Réseau	110,5 M€	39 M€	149,5 M€
Périmètre Gares & Connexions	2,5 M€	6,5 M€	9 M€
Périmètre Transporteur	0,25 M€	0,25 M€	0,5 M€
Total investissement	113 M€	46 M€	159 M€

Répartition par périodes du coût financier global du SDA-Ad'AP régional en investissement pour les travaux d'accessibilité des points d'arrêts ferroviaires, en € HT, aux C.E. 2018, selon le scénario maximal.

SDA6Ad'AP régional	Année 1 (2016)	Année 2 (2017)	Année 3 (2018)	Période 2 (2019-2021)	Période 3 (2022-2024)	Total
MOA G&C	510 k €	1 014 k €	161 k €	155k €	804 k €	2 644 k€
MOA Réseau	1 330 k €	6 405k €	13 712 k €	48 271 k €	40 777 k €	110 495 k €
MOA Mobilités Transporteur	72 k €	91 k €	6k €	0	70 k €	239 k €
MOA Tiers (Collectivité)	–	–	–	–	–	–
TOTAL avec gares complémentaires	1 913 k €	7 510 k €	13 879 k €	48 426k€	41 651 k €	113 378 k €
Total période 1 = 23 M€						

MOA = maîtrise d'ouvrage

SDA National	Année 1 (2016)	Année 2 (2017)	Année 3 (2018)	Période 2 (2019-2021)	Période 3 (2022-2024)	Total
MOA G&C	1 074 k €	5 075 k €	85 k €	220 k €	0 €	6 455 k €
MOA Réseau	1 768k €	7 682 k €	5 839 k €	12 143k €	11 465 k €	38 897 k€
MOA Mobilités Transporteur	12 k €	7 k €	0.6 k €	2 k €	0 €	22 k €
TOTAL avec gares complémentaires	2 854 k€	12 765 k €	5 925 k €	12 365 k€	11 465 k €	45 374 k€
Total période 1 = 22 M€						

Total SDA-Ad'AP	4 766 k €	20 275 k€	19 804 k €	60 790 k €	53 116 k €	158 752 k€
	45 M€					

d. Le plan de financement pour la période 1

Pour la période 1 allant de 2016 à 2018, le besoin est évalué à 45M€ et le financement projeté est le suivant :

- un financement CPER de l'ordre de 24M€ (parité État/Région),
- des contributions des collectivités, de l'ordre de 4 M€,
- des financements de SNCF Réseau, à titre exceptionnel (dispositions actées avant la rédaction du présent SDA-Ad'AP, par exemple sur les gares de Lyon Perrache et Bourgoin-Jallieu), estimés à 2 M€,
- un financement de l'AFITF de l'ordre de 7,5M€
- un complément de la Région à parité avec le financement AFITF, soit environ 7,5M€.

Les partenaires s'engagent à faire chaque année la demande d'inscription budgétaire correspondante.

Selon cette répartition, le financement devrait porter à parts relativement égales sur les gares du SDA-Ad'AP régional et du SDA-Ad'AP national.

Pour les périodes 2 et 3 du SDA-Ad'AP, les plans de financement, établis sur ces mêmes orientations communes, seront à préciser à chaque fin de période précédente pour un engagement budgétaire des parties.

e. Le financement prévisionnel pour les mesures de substitution

Les mesures de substitution à déployer dans les points d'arrêt à aménager et dans les gares non prioritaires soumises à obligation de mesures de substitution génèrent des coûts de fonctionnement et concernent spécifiquement le SDA-Ad'AP régional. Ils sont entièrement pris en charge par la Région.

Afin de mettre en place les mesures de substitution décrites ci dessus, il est prévu un financement séquencé en cohérence avec le nombre de gares à substituer par période.

Le financement présenté ci-dessous est une estimation financière approximée, correspondant à une fourchette maximale qui sera ajustée en fonction d'optimisation possible liée à l'organisation des moyens requis et en fonction des modalités retenues dans le cadre de la future convention d'exploitation RRA – SNCF.

Financement prévisionnel estimé pour les mesures de substitution du SDA-Ad'AP régional

Estimation financière	Période 1			Période 2		Période 3	
	2016	2017	2018	2019-2021		2022-2024	
	0,5 M€	1,6 M€	2 M€	6,6 M€		9 M€	

II. SDA-Ad'AP Rhône-Alpes routier : la programmation pour les services régionaux routiers de voyageurs

La programmation pour la mise en accessibilité de l'offre routière régionale doit être réalisée dans un délai de 6 ans maximum (décret 2014-1321 du 4 novembre 2014).

L'offre routière régionale est composée des lignes de Cars RA, des navettes aéroport et des lignes de cars TER.

II-1. Approche globale des trajets en autocars régionaux à l'issue du SDA-Ad'AP routier régional

Les points d'arrêt routiers commerciaux desservis sous compétence de la Région sont au nombre de 367, répartis comme suit :

- 277 arrêts de cars TER,
- 129 arrêts de Cars Rhône-Alpes,
- 11 arrêts de cars pour les navettes aéroports.

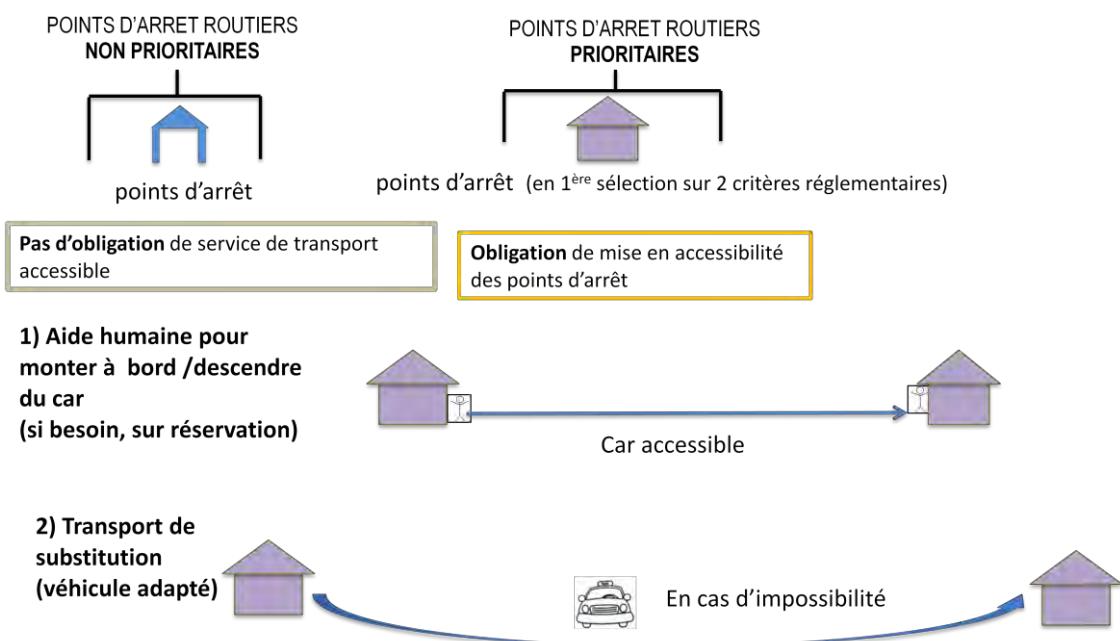
On distingue les arrêts commerciaux (noms de l'arrêt pour l'usager) des arrêts physiques (en général, sauf en terminus, un arrêt commercial comprend 2 arrêts physiques, de part et d'autre de la voirie).

Ces points d'arrêts sont, pour certains, communs à 2 ou 3 réseaux de transport public routier, départemental et/ou urbain.

Les paragraphes ci-dessous s'attachent à exposer les actions et les mesures contribuant à rendre accessible le service de transport.

Les possibilités de trajets en autocar régional pour les personnes à mobilité réduite à l'issue du SDA-Ad'AP sont illustrées par le schéma ci-après.

Récapitulatif des trajets en autocar régional à l'issue du SDA-Ad'AP routier



II-2. Les conditions d'élaboration du SDA-Ad'AP routier régional

Pour les dessertes routières régionales, le schéma de mise en accessibilité routière a été élaboré dans des conditions différentes de celui relatif au ferroviaire à plusieurs titres :

- une durée de mise en œuvre plus courte avec 2 périodes de 3 ans au maximum,
- plus de 30 partenaires potentiellement « parties prenantes » : des autorités organisatrices de transport interurbaines ou urbaines desservant parfois les mêmes points d'arrêt (Région, Départements dans les secteurs interurbains ou autorités organisatrices de la mobilité dans les périmètres des transports urbains), des gestionnaires de voirie ou propriétaires fonciers (Communes, Départements, SNCF) ou des gestionnaires de points d'arrêt (autorités organisatrices de la mobilité, Départements, Région),

- une mise en accessibilité complexe, car elle porte non seulement sur l'arrêt de cars en lui-même, mais aussi sur les espaces publics et voiries d'accès à l'arrêt pour assurer la continuité du trajet,
- un contexte institutionnel en mutation avec la loi de décentralisation, volet 3, dite "NOTRe" portant nouvelle organisation territoriale de la République, adopté le 7 août 2015 qui prévoit notamment le transfert de compétences aux Régions des lignes interurbaines et scolaires de transport en 2017, actuellement organisées par les Départements. Ce transfert de compétence pourrait avoir un impact sur la localisation et le nombre de points d'arrêt routiers du futur réseau régional, ainsi que sur les modalités de financement des actions du schéma.

II-3. Un SDA-Ad'AP routier pragmatique et évolutif, avec deux phases d'action distinctes

Malgré les contraintes de calendrier et le niveau d'avancement hétérogène des SDA-Ad'AP de ses partenaires, la Région Rhône-Alpes a choisi d'adopter le volet routier de son schéma dans le délai réglementaire mais selon une approche pragmatique et évolutive.

Conformément à la réglementation, l'objectif est bien de fournir un service de transport régional routier accessible aux personnes handicapées et à mobilité réduite à la fin de 2021, en phasant les réponses proposées en fonction des capacités à faire dans un très court terme et de l'évolution des compétences régionales à venir.

Pour parvenir à cet objectif, le choix est fait de :

- mettre en place, dès la période 1, des premiers services de transport accessibles, en cofinançant des aménagements de points d'arrêt prioritaires et s'appuyant sur des mesures déjà à l'œuvre,
- distinguer deux phases d'action, correspondant à chacune des périodes de 3 ans, l'une avant la réforme de l'organisation territoriale (2016-2018), et l'autre après l'entrée en vigueur de cette réforme (2019-2021).

Les engagements proposés dans le SDA-Ad'AP routier régional sont les suivants :

- **Phase 1 : Des mesures immédiates et des études préparatoires en période 1 (2016 – 2018)** : avec mise en œuvre de mesures opérationnelles, réalisation d'études préparant les aménagements à réaliser en période 2, détermination de la liste complète des arrêts routiers régionaux prioritaires.

➔ La programmation présentée dans le projet de SDA-Ad'AP déposé en 2015 porte sur la seule période 1 (2016-2018).

- **Phase 2 : un schéma complet en période 2 (2019 – 2021)** : une actualisation du SDA-Ad'AP routier régional lors du bilan de période 1 pour tenir compte du nouveau contexte institutionnel (loi NOTRe) et répondre de façon complète aux exigences réglementaires.

➔ La programmation pour la période 2 (2019-2021) sera définie lors de l'actualisation du SDA-Ad'AP, à l'occasion du bilan de fin de période 1.

Les mesures retenues pour les 3 ans à venir (période 1 de 2016 à 2018) sont les suivantes :

Action 1 : sur les dessertes Cars Rhône-Alpes et navettes aéroport, poursuite du modèle existant depuis 2011. Les services existants ont été exposés dans l'état des lieux de l'accessibilité.

Action 2 : soutien financier de la Région aux autorités organisatrices départementales et urbaines pour les aménagements de mise en accessibilité des points d'arrêt régionaux prioritaires communs à ces réseaux.

Action 3 : à partir de 2016, sur les dessertes cars TER, étude puis mise en place de mesures de substitution (aide humaine ou transport en véhicule adapté) sur les points arrêt prioritaires qui auront été identifiés, dans l'attente de leur mise en accessibilité (cf. I-5 ci-après).

Action 4 : mutualisations de services de transport adaptés aux PMR avec les Départements qui en feront la demande (cf. I-6 ci-après).

II-4. Les points d'arrêt routiers prioritaires – les choix pour la Région pour la période 1

a. Les critères de définition des points d'arrêt routiers prioritaires et la notion de chef de file

Le Décret 2014-1323 du 4 novembre 2014 définit les 5 critères d'identification des points d'arrêts routiers interurbains à rendre accessibles prioritairement (art. D. 1112-10.-I).

Quand un point d'arrêt répond à au moins l'une de ces conditions, le point d'arrêt est alors identifié comme prioritaire et doit faire l'objet de travaux de mise en accessibilité :

- critère 1 : Il est situé sur une ligne structurante d'un réseau de transport public urbain,
- critère 2 : Il est desservi par au moins deux lignes de transport public,
- critère 3 : Il constitue un pôle d'échange,
- critère 4 : Il est situé dans un rayon de 200 mètres autour d'un pôle générateur de déplacements ou d'une structure d'accueil pour personnes handicapées ou personnes âgées,
- critère 5 : pour les réseaux non urbains, au moins un point d'arrêt à rendre accessible dans la principale zone agglomérée de la commune, dès lors que cette zone est desservie et que la population est supérieure à 1 000 habitants.

Le décret n° 2014-1321 du 4 novembre 2014 identifie un chef de file pour les points d'arrêt desservis par plusieurs AOT, en l'attribuant soit à l'AO « *qui est également en charge de la voirie* » (cas des arrêts sur voirie départementale), soit à l'AO « *dont le service de transport contribue le plus à la fréquentation de point d'arrêt* » (cas des arrêts commun avec des autorités urbaines).

Le chef de file « *coordonne les modalités de la mise en accessibilité des points d'arrêt prioritaires* ».

Au titre des critères 1 à 3, la Région n'est pas chef de file. Elle peut l'être, le cas échéant, pour les critères 4 ou 5.

b. Une sélection de points d'arrêts prioritaires identifiés pour la période 1

Dans ce contexte et compte tenu des perspectives d'évolution réglementaires portées par la loi NOTRe, la Région fait le choix, pour la période 1 :

- d'identifier une sélection d'arrêts prioritaires, en recensant l'ensemble des points d'arrêt régionaux desservis en commun avec les Départements,
- d'intervenir financièrement de façon prioritaire sur les points d'arrêt de cette sélection.

Points d'arrêts routiers prioritaires communs Département-Région

Sélection des arrêts prioritaires en période 1	Nombre d'arrêts physiques communs
Ain	25
Ardèche	50
Drôme	20
Isère	27
Loire	6
Rhône	7
Savoie	11
Haute-Savoie	16
TOTAL sélection arrêts prioritaires	162

L'identification des points d'arrêt routiers prioritaires desservis en commun Département – Région a été réalisée conjointement par la Région et les différents Départements.

La liste de ces points d'arrêt est présentée dans les SDA-Ad'AP départementaux respectifs et, pour information, dans le SDA-Ad'AP régional.

Elle est développée dans le : Chapitre III - Déclinaison territoriale par département du SDA Ad'AP régional.

La liste complète des points d'arrêt prioritaires régionaux, qui comprendra les arrêts régionaux seuls et les arrêts communs Région-autorités urbaines, sera constituée pendant la période d'instruction des services préfectoraux. Le repérage de l'ensemble des points d'arrêt nécessite un travail de terrain conséquent pour évaluer leur localisation précise vis-à-vis des établissements, ainsi leur éligibilité vis-à-vis des critères complexes retenus par les décrets.

c. Les principes pour la programmation et le financement, en période 1, de la mise en accessibilité des points d'arrêts prioritaires communs aux réseaux de transport public routier

La Région intervient en période 1 sur une sélection de points d'arrêt prioritaires : les arrêts communs aux services de transport des différents réseaux de transport public routier de voyageurs.

Compte tenu de la réalité des réseaux, la Région s'est attachée prioritairement à identifier les points d'arrêt prioritaires desservis à la fois par les cars départementaux et les cars régionaux et correspondant aux critères 2 et 3 du décret. Ils sont au nombre de 162 arrêts physiques sur le territoire rhônalpin, sans recensement exhaustif des arrêts déjà accessibles.

Les Départements les inscrivent dans leur SDA-Ad'AP respectif. Les Départements sont chefs de file de ces points d'arrêt communs avec la Région, sauf lorsqu'ils se situent en périphérie de transport urbain.

La Région apporte son soutien financier aux Départements pour la mise en accessibilité de ces points d'arrêt communs, lorsqu'ils en sont chef de file, mais également aux autorités urbaines lorsqu'il s'agit d'arrêts desservis communément.

La programmation annuelle des points prioritaires communs Département – Région ne peut être fournie, dans le SDA-Ad'AP régional à la date de son bouclage et du dépôt. Elle est en effet directement liée à l'approbation des schémas départementaux.

La Région priorisera le financement des arrêts pour lesquels la possibilité de réalisation des travaux sera la plus rapide (opportunité de travaux de voirie communaux) et travaillera avec les Départements pour mettre en œuvre les orientations prévues au présent schéma.

d. Les clés de financement de la Région et l'enveloppe financière annuelle de la Région, en période 1, pour la mise en accessibilité des arrêts routiers prioritaires communs aux réseaux de transport public routier

Les clés de financement pour une contribution régionale à la mise en accessibilité des points d'arrêts prioritaires communs aux réseaux régional, départemental et urbain sont les suivantes :

- pour un arrêt isolé, financement par la Région au prorata du nombre d'autorités organisatrices de transport, quelle que soit la maîtrise d'ouvrage du point d'arrêt,
- pour les pôles d'échanges routiers, prise en charge à 100 % par la Région des coûts de réalisation d'un quai au maximum, dans le cadre d'un projet d'ensemble.

La dépense subventionnable d'aménagement est définie en cohérence avec les référentiels d'aménagement d'accessibilité des arrêts routiers des départements et ne pourra pas excéder un montant de 25 000€ HT par arrêt physique.

Sur les 3 années de la période 1, la participation régionale annuelle est estimée, en fourchette haute par application de ces principes, à environ 750 000€ HT par an. Elle correspond à une intervention sur environ 30 à 50 arrêts par an, soit environ 4 à 6 arrêts par périphérie départemental et par an.

Elle fera l'objet d'une programmation annuelle concertée qui accordera une priorité de financement aux arrêts prioritaires communs Département –Région.

e. Les principes pour la programmation et le financement de la mise en accessibilité des points d'arrêts prioritaires en période 2

Durant la période 2, interviendra la poursuite de l'aménagement des arrêts de cars des critères 2 et 3, dans des modalités restant à définir compte tenu des nouvelles compétences régionales.

La période 2 sera également consacrée à la définition des modalités d'intervention de la Région et des autres collectivités pour les autres arrêts de cars et à la mise en œuvre des aménagements d'accessibilité définis en cours de période 1 pour les arrêts éligibles aux critères 4 et 5 du décret.

II-5. Les mesures de substitution pour les dessertes en cars TER

A l'instar des mesures de substitution existantes depuis 2011 pour les dessertes en Cars Rhône-Alpes et navettes aéroport, la Région Rhône-Alpes s'engage à mettre en place des mesures de substitution sur les dessertes cars TER.

Dans le cadre de la convention d'exploitation Région-SNCF des dessertes TER en Rhône-Alpes, la Région et la SNCF s'engagent à mener, en 2016, une étude de définition des mesures de substitution sur les dessertes routières TER, sur la base des orientations suivantes :

- les mesures de substitution pour les dessertes Cars TER suivront des principes proches des mesures de substitution existantes sur les Cars Rhône-Alpes, afin de favoriser une lisibilité de ces mesures sur l'ensemble des dessertes routières régionales,
- les mesures de substitution se définissent soit comme une aide humaine à l'embarquement/descente du car soit comme un transport avec un véhicule adapté PMR (en particulier pour l'accueil de fauteuil roulant),
- la définition précise des mesures de substitution, et leur montant financier, tiendront compte des enseignements tirés de l'expérimentation menée en 2015 sur l'axe Belleville-Lyon-Valence, ainsi que sur les mesures existantes pour les Cars Rhône-Alpes, et les services de substitution existants en Auvergne.
- les mesures de substitution pour les cars TER s'appliqueront uniquement sur les points arrêt routiers TER prioritaires avant leur mise en accessibilité.
- comme des mesures de substitution seront par ailleurs développées pour les gares ferroviaires TER non prioritaires, la Région Rhône-Alpes et la SNCF travailleront au cours de la période 1 à l'articulation et la lisibilité par les usagers PMR des différentes mesures de substitution régionales : cars TER, Cars RA ou navettes aéroport, gares TER non prioritaires. Les modalités précises de mise en œuvre de ces mesures de substitution seront définies lors de l'étude réalisée par la SNCF en 2016.

Le phasage et la programmation financière des mesures de substitution se feront d'ici fin 2016. En fin de période 1, un bilan de leur mise en œuvre sur cette première période sera établi.

II-6. Les mutualisations de services aux voyageurs PMR

La Région Rhône-Alpes souhaite proposer aux voyageurs PMR des services fonctionnels et lisibles sur l'ensemble du territoire rhônalpin, en les optimisant, chaque fois que possible, tant sur le plan organisationnel que financier.

Dans cette perspective, elle étudiera toute demande de mutualisation de services aux voyageurs PMR, notamment de services de transport, de la part des Départements et des autorités organisatrices de la mobilité intervenant en secteur urbain.

Les Départements de l'Ardèche et de la Drôme ont d'ores et déjà fait part de leur intérêt pour une mutualisation des services de substitution routiers. Une étude faisabilité de cette mutualisation sera engagée dès la première année du SDA-Ad'AP.

II-7. L'actualisation du SDA-Ad'AP routier pour la période 2

La Région sollicitera, lors du bilan de fin de période 1, une actualisation du SDA-Ad'AP régional routier.

Cette actualisation visera à rendre le SDA-Ad'AP routier strictement conforme à la réglementation (cf. II.4.e) et à prendre en compte les impacts de la réforme territoriale suite à la mise en œuvre de la loi NOTRe et en particulier du transfert de compétence des Départements vers la Région de l'organisation des transports interurbains de voyageurs.

CHAPITRE III. LA DECLINAISON PAR DEPARTEMENT

I. Département de l'Ain

I-1. Points d'arrêt à mettre en accessibilité

- *Les points d'arrêt ferroviaires*

Les points d'arrêt ferroviaires prioritaires sont au nombre de 9, dont 7 gares inscrites dans le SDA-Ad'AP régional et 2 gares inscrites dans le SDA-Ad'AP national.

Une gare est retenue en liste complémentaire du SDA-Ad'AP régional : Oyonnax. La Région fait ce choix pour conserver une continuité avec les engagements pris dans le SDRA 2009, pour les gares alors classées en niveau de priorité 1.

Une gare fera l'objet d'aménagements d'accessibilité définis et financés en partenariat avec les collectivités locales, la gare de Culoz.

Points d'arrêts ferroviaires à mettre en accessibilité dans l'Ain

SDA-Ad'AP régional	SDA-Ad'AP national (transmis pour information)
Points d'arrêt prioritaires :	
Ambérieu-en-Bugey	Bellegarde-sur-Valserine
Meximieux-Pérouges	Bourg-en-Bresse
Montluel	
St-Paul-de-Varax	
St-Rambert-en-Bugey	
Villars-les-Dombes	
Virieu-le-Grand	
Autres gares à aménager :	
Oyonnax (complémentaire)	
Culoz (partenariat collectivités)	

L'état de l'accessibilité de ces points d'arrêt est donné en annexe 12.

Les types d'aménagement de mise en accessibilité pour les points d'arrêts prioritaires inscrits dans le SDA-Ad'AP régional est donnée en annexe 14. La programmation calendaire et financière des aménagements d'accessibilité des points d'arrêts ferroviaires est développée en chapitre II. Programmation.

- *Les points d'arrêt routiers*

Les points d'arrêts routiers prioritaires desservis en commun par le Département de l'Ain et par la Région Rhône-Alpes (éligibles aux critères réglementaires 2 ou 3) sont au nombre de 25 (nombre d'arrêts physiques).

Points d'arrêts routiers prioritaires communs au Département et à la Région dans l'Ain (*inscrits dans le SDA-Ad'AP de l'Ain*)

nom_arrêt_routier	Sens	nom_dept	nom_comm
collonges village	Destination-Origine	AIN	COLLONGES
echenevex mury	Origine-Destination	AIN	ECHENEVEX
echenevex mury	Destination-Origine	AIN	ECHENEVEX
chevry rond point	Destination-Origine	AIN	CHEVRY
chevry rond point	Origine-Destination	AIN	CHEVRY
saint-genis-pouilly centre j.monnet	Origine-Destination	AIN	SAINT-GENIS-POUILLY
saint-genis-pouilly centre j.monnet	Destination-Origine	AIN	SAINT-GENIS-POUILLY
saint-jean-de-gonville sous st jean	Destination-Origine	AIN	SAINT-JEAN-DE-GONVILLE
farges	Origine-Destination	AIN	FARGES
nantua office de tourisme	Tous sens	AIN	NANTUA
collonges village	Origine-Destination	AIN	COLLONGES
saint-jean-de-gonville sous st jean	Origine-Destination	AIN	SAINT-JEAN-DE-GONVILLE
villars-les-dombes gare sncf	Tous sens	AIN	VILLARS-LES-DOMBES
tenay-hauteville gare sncf	Tous sens	AIN	TENAY
virieu-le-grand gare sncf	Destination-Origine	AIN	VIRIEU-LE-GRAND
virieu-le-grand gare sncf	Origine-Destination	AIN	VIRIEU-LE-GRAND
bellegarde gare sncf	Tous sens	AIN	BELLEGARDE-SUR-VALSERINE
ambérieu gare sncf	Tous sens	AIN	AMBERIEU-EN-BUGEY
bourg en bresse gare	Tous sens	AIN	BOURG-EN-BRESSE
polliat mairie	Destination-Origine	AIN	POLLIAT
bourg en bresse - charité	Destination-Origine	AIN	BOURG-EN-BRESSE
bourg en bresse - charité	Origine-Destination	AIN	BOURG-EN-BRESSE
farges	Destination-Origine	AIN	FARGES
montréal ancienne gare	Origine-Destination	AIN	MONTREAL
polliat mairie	Origine-Destination	AIN	POLLIAT

La Région intervient dans la mise en accessibilité de ces arrêts au titre de co-financeur, elle n'est ni chef de file ni maître d'ouvrage.

Les principes d'engagement et de co-financement de la Région pour les aménagements d'accessibilité des points d'arrêts prioritaires communs en période 1 sont développés dans le chapitre II. Programmation.

Cette liste est susceptible d'être complétée après établissement de la liste exhaustive des points prioritaires (critères 1,4 et 5).

I-2. Les mesures de substitution

Les mesures de substitution sont à déployer dans les gares non prioritaires (point d'arrêt avec bâtiment voyageurs et présence humaine). La substitution s'applique selon les mêmes principes sur tout le territoire rhônalpin, elles sont présentées dans le chapitre II. Programmation.

Les gares concernées dans l'Ain sont :

- Miribel
- Pont de Veyl
- Vonnas.

Pour les lignes Cars Rhône-Alpes de desserte routière, des mesures de substitution PMR existent depuis 2011. Pour les lignes TER, des mesures de substitution feront l'objet d'une étude de définition à partir de 2016. Les transports de substitution envisagés pour les lignes routières seront identiques sur tout le territoire Rhône-Alpes, ils sont traités dans le chapitre II. Programmation.

I-3. Synthèse de la programmation SDA-Ad'AP dans l'Ain

Le nombre de points d'arrêt bénéficiant d'actions d'accessibilité dans l'Ain est de :

- 11 points d'arrêt ferroviaires dont 9 prioritaires,
- 3 gares ferroviaires non prioritaires avec des mesures de substitution,
- 25 points d'arrêt routiers prioritaires communs Département-Région identifiés pour la période 1 du SDA-Ad'AP.

Situation des points d'arrêt ferroviaires et routiers dans l'Ain

SITUATION DES POINTS D'ARRÊT FERROVIAIRES ET ROUTIERS DE RHÔNE-ALPES DANS LE DÉPARTEMENT DE L'AINAU REGARD DU SDA AD'AP



II. Département de l'Ardèche

I-1. Points d'arrêt à mettre en accessibilité

- *Les points d'arrêt ferroviaires*

L'Ardèche n'est pas desservie par des services de transport ferroviaire de voyageurs.

- *Les points d'arrêt routiers*

Les points d'arrêts routiers prioritaires desservis en commun par le Département de l'Ardèche et par la Région Rhône-Alpes (éligibles aux critères réglementaires 2 ou 3) sont au nombre de 50 (nombre d'arrêts physiques).

Points d'arrêt routiers prioritaires communs au Département et à la Région en Ardèche (inscrits dans le SDA-Ad'AP Ardèche)

nom_arrêt_routier	Sens	nom_dept	nom_comm
saint georges les bains chateau rouge	Destination-Origine	ARDECHE	SAINT-GEORGES-LES-BAINS
bourg-saint-andeol hôtel de ville	Destination-Origine	ARDECHE	BOURG-SAINT-ANDEOL
largentiere les rancs parking vergniades	Tous sens	ARDECHE	LARGENTIERE
lablachere centre	Origine-Destination	ARDECHE	LABLACHERE
lablachere centre	Destination-Origine	ARDECHE	LABLACHERE
saint-lager-bressac rond point la neuve	Destination-Origine	ARDECHE	SAINT-LAGER-BRESSAC
saint-lager-bressac rond point la neuve	Origine-Destination	ARDECHE	SAINT-LAGER-BRESSAC
vallon-pont-d'arc ratière gare routière	Tous sens	ARDECHE	VALLON-PONT-D'ARC
sampzon le pont	Origine-Destination	ARDECHE	SAMPZON
sampzon le pont	Destination-Origine	ARDECHE	SAMPZON
balazuc les salles rd 579	Destination-Origine	ARDECHE	BALAZUC
balazuc les salles rd 579	Origine-Destination	ARDECHE	BALAZUC
soyons centre	Destination-Origine	ARDECHE	SOYONS
viviers-la-poste	Origine-Destination	ARDECHE	VIVIERS
bourg-saint-andeol hôtel de ville	Origine-Destination	ARDECHE	BOURG-SAINT-ANDEOL
uzer centre	Destination-Origine	ARDECHE	UZER
saint georges les bains chateau rouge	Origine-Destination	ARDECHE	SAINT-GEORGES-LES-BAINS
soyons centre	Origine-Destination	ARDECHE	SOYONS
saint-étienne-de-fontbellon déviation	Destination-Origine	ARDECHE	SAINT-ETIENNE-DE-FONTBELLON
les vans centre	Tous sens	ARDECHE	LES VANS
aubenas gare routière	Tous sens	ARDECHE	AUBENAS
annonay gare routière	Tous sens	ARDECHE	ANNONAY
uzer centre	Origine-Destination	ARDECHE	UZER
privas cour du palais	Destination-Origine	ARDECHE	PRIVAS
privas cour du palais	Origine-Destination	ARDECHE	PRIVAS
viviers-la-poste	Destination-Origine	ARDECHE	VIVIERS
cruas centre	Origine-Destination	ARDECHE	CRUAS
saint-étienne-de-fontbellon déviation	Origine-Destination	ARDECHE	SAINT-ETIENNE-DE-FONTBELLON
rosières centre	Destination-Origine	ARDECHE	ROSIERES
rosières centre	Origine-Destination	ARDECHE	ROSIERES
pradons village centre	Destination-Origine	ARDECHE	PRADONS
pradons village centre	Origine-Destination	ARDECHE	PRADONS
le teil sablons	Destination-Origine	ARDECHE	LE TEIL
le teil sablons	Origine-Destination	ARDECHE	LE TEIL
lachapelle-sous-aubenas centre	Origine-Destination	ARDECHE	LACHAPELLE-SOUS-AUBENAS
lachapelle-sous-aubenas centre	Destination-Origine	ARDECHE	LACHAPELLE-SOUS-AUBENAS
joyeuse office de tourisme	Destination-Origine	ARDECHE	JOYEUSE
joyeuse office de tourisme	Origine-Destination	ARDECHE	JOYEUSE
guilherand-granges le bottet	Destination-Origine	ARDECHE	GUILHERAND-GRANGES
cruas centre	Destination-Origine	ARDECHE	CRUAS
beauchastel centre	Origine-Destination	ARDECHE	BEAUCHASTEL
guilherand-granges le bottet	Origine-Destination	ARDECHE	GUILHERAND-GRANGES
aubenas place de la paix	Tous sens	ARDECHE	AUBENAS
chomerac déviation	Destination-Origine	ARDECHE	CHOMERAC
beauchastel centre	Destination-Origine	ARDECHE	BEAUCHASTEL
charmes-sur-rhone centre	Origine-Destination	ARDECHE	CHARMES-SUR-RHONE
charmes-sur-rhone centre	Destination-Origine	ARDECHE	CHARMES-SUR-RHONE
chomerac déviation	Origine-Destination	ARDECHE	CHOMERAC
vogüe bausson	Origine-Destination	ARDECHE	VOGUE
vogüe bausson	Destination-Origine	ARDECHE	VOGUE

La Région intervient dans la mise en accessibilité de ces arrêts au titre de co-financeur, elle n'est ni chef de file ni maître d'ouvrage.

Les principes d'engagement et de co-financement de la Région pour les aménagements d'accessibilité des points d'arrêt prioritaires communs en période 1 sont développés dans le chapitre II. Programmation.

Cette liste est susceptible d'être complétée après établissement de la liste exhaustive des points prioritaires (critères 1,4 et 5).

II-2. Les mesures de substitution

Pour les lignes Cars Rhône-Alpes de desserte routière, des mesures de substitution PMR existent depuis 2011. Pour les lignes TER, des mesures de substitution feront l'objet d'une étude de définition à partir de 2016. Les transports de substitution envisagés pour les lignes routières seront identiques sur tout le territoire Rhône-Alpes, ils sont traités dans le chapitre II. Programmation.

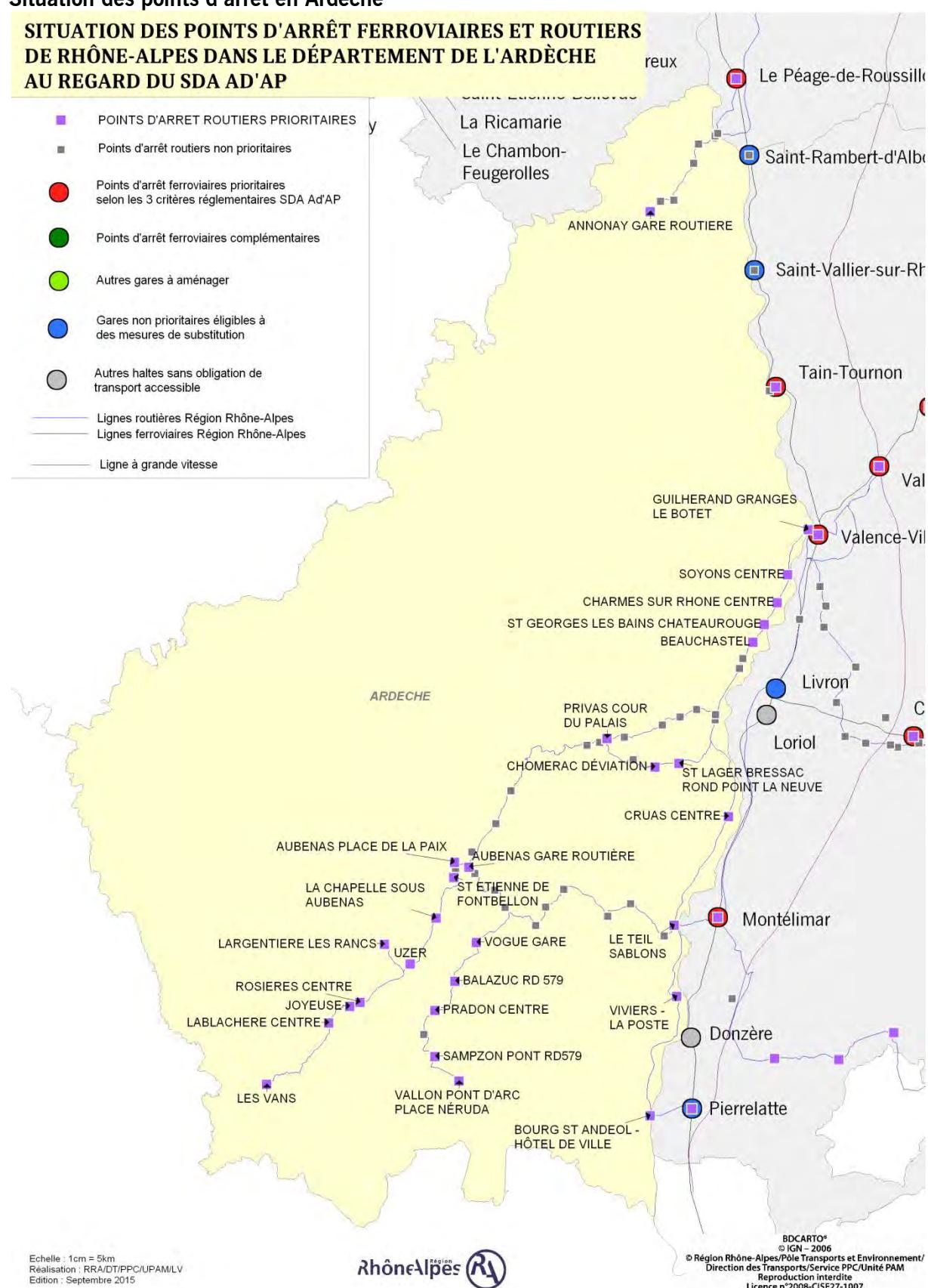
II-3. Synthèse de la programmation SDA-Ad'AP en Ardèche

Le nombre de points d'arrêt bénéficiant d'actions d'accessibilité en Ardèche est de :

- 50 points d'arrêts routiers prioritaires communs Département-Région (identifiés pour la période 1 du SDA-Ad'AP régional).

Situation des points d'arrêt en Ardèche

SITUATION DES POINTS D'ARRÊT FERROVIAIRES ET ROUTIERS DE RHÔNE-ALPES DANS LE DÉPARTEMENT DE L'ARDÈCHE AU REGARD DU SDA AD'AP



III. Département de la Drôme

III-1. Points d'arrêt à mettre en accessibilité

- *Les points d'arrêt ferroviaires*

Les points d'arrêt ferroviaires prioritaires sont au nombre de 7, dont 4 gares inscrites dans le SDA-Ad'AP régional et 3 gares inscrites dans le SDA-Ad'AP national.

Points d'arrêt ferroviaires à mettre en accessibilité dans la Drôme

SDA-Ad'AP régional	SDA-Ad'AP national (transmis pour information)
Crest	Montélimar
Die	Valence TGV Rhône-Alpes Sud
Romans-Bourg-de-Péage	Valence ville
Tain-L'Hermitage-Tournon	

L'état de l'accessibilité dans ces points d'arrêt est donné en annexe 12.

Les types d'aménagement de mise en accessibilité pour les points d'arrêts prioritaires inscrits dans le SDA-Ad'AP régional est donnée en annexe 14. La programmation calendaire et financière des aménagements d'accessibilité des points d'arrêts ferroviaires est développée en chapitre II. Programmation.

- *Les points d'arrêt routiers*

Les points d'arrêt routiers prioritaires desservis en commun par le Département de la Drôme et par la Région Rhône-Alpes (éligibles aux critères réglementaires 2 ou 3) sont au nombre de 20 (nombre d'arrêts physiques).

Points d'arrêt routiers prioritaires communs au Département et à la Région dans la Drôme (*inscrits dans le SDA-Ad'AP de la Drôme*)

nom_arrêt_routier	Sens	nom_dept	nom_comm
die gare sncf	Tous sens	DROME	DIE
montelimar gare routière	Tous sens	DROME	MONTELIMAR
valence-ville gare routière	Tous sens	DROME	VALENCE
grignan avenue chapon	Destination-Origine	DROME	GRIGNAN
valence tgv	Tous sens	DROME	ALIXAN
romans-bourg-de-péage	Tous sens	DROME	ROMANS-SUR-ISERE
crest gare sncf	Tous sens	DROME	CREST
grignan avenue chapon	Origine-Destination	DROME	GRIGNAN
valaurie le colombier	Origine-Destination	DROME	VALAURIE
valaurie le colombier	Destination-Origine	DROME	VALAURIE
venterol gare	Destination-Origine	DROME	VENTEROL
luc-en-diois champs de mars / place de la poste	Tous sens	DROME	LUC-EN-DIOIS
venterol gare	Origine-Destination	DROME	VENTEROL
taulignan centre	Destination-Origine	DROME	TAULIGNAN
tain-l'hermitage-gare sncf	Tous sens	DROME	TAIN-L'HERMITAGE
saint-pantaleon-les-vignes	Destination-Origine	DROME	SAINT-PANTALEON-LES-VIGNES
saint-pantaleon-les-vignes	Origine-Destination	DROME	SAINT-PANTALEON-LES-VIGNES
saillans gare sncf	Origine-Destination	DROME	SAILLANS
saillans gares sncf	Destination-origine	DROME	SAILLANS
pierrelatte gare sncf	Tous sens	DROME	PIERRELATTE

La Région intervient dans la mise en accessibilité de ces arrêts au titre de co-financeur, elle n'est ni chef de file ni maître d'ouvrage.

Les principes d'engagement et de co-financement de la Région pour les aménagements d'accessibilité des points d'arrêt prioritaires communs en période 1 sont développés dans le chapitre II. Programmation.

Cette liste est susceptible d'être complétée après établissement de la liste exhaustive des points prioritaires (critères 1,4 et 5).

III-2. Les mesures de substitution

Les mesures de substitution sont à déployer dans les gares non prioritaires (point d'arrêt avec bâtiment voyageurs et présence humaine). La substitution s'applique selon les mêmes principes sur tout le territoire rhônalpin, elles sont présentées dans le chapitre II. Programmation.

Cependant, pour la gare de Livron, en réponse aux demandes des associations émises en concertation, l'aide humaine sera garantie en tous cas de figure.

Les gares concernées dans la Drôme sont :

- Pierrelatte
- Saint Rambert d'Albon
- Saint Vallier sur Rhône
- Livron (aide humaine garantie)

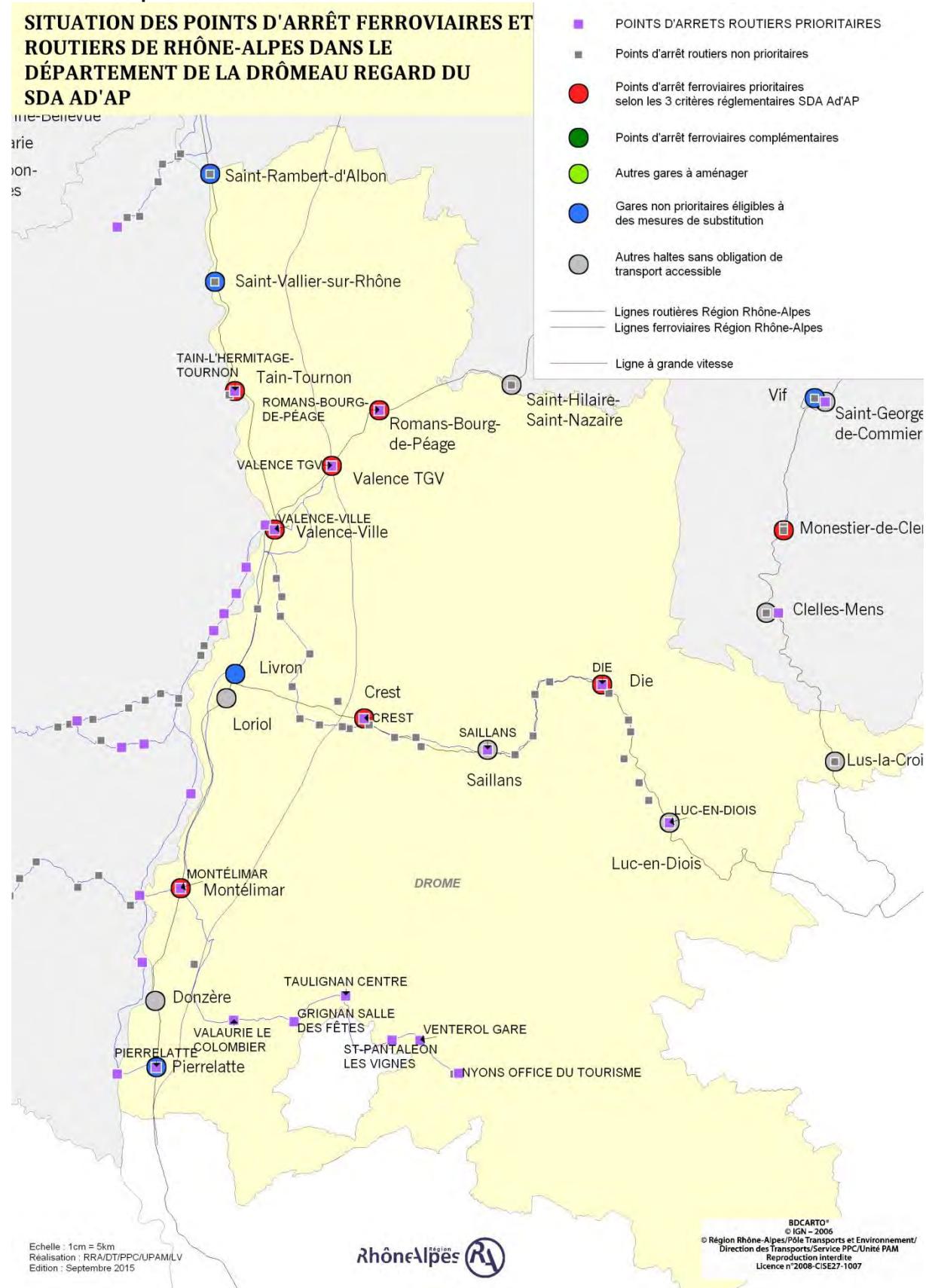
Pour les lignes Cars Rhône-Alpes de desserte routière, des mesures de substitution PMR existent depuis 2011. Pour les lignes TER, des mesures de substitution feront l'objet d'une étude de définition à partir de 2016. Les transports de substitution envisagés pour les lignes routières seront identiques sur tout le territoire Rhône-Alpes, ils sont traités dans le chapitre II. Programmation.

III-3. Synthèse de la programmation SDA-Ad'AP dans la Drôme.

Le nombre de points d'arrêt bénéficiant d'actions d'accessibilité dans la Drôme est au minimum de :

- 7 points d'arrêts ferroviaires à mettre en accessibilité,
- 4 gares ferroviaires non prioritaires avec des mesures de substitution,
- 20 points d'arrêts routiers prioritaires communs Département-Région (identifiés pour la période 1 du SDA-Ad'AP régional),

Situation des points d'arrêt dans la Drôme



IV. Département de l'Isère

IV-1. Points d'arrêt à mettre en accessibilité

- *Les points d'arrêt ferroviaires*

Les points d'arrêt ferroviaires prioritaires sont au nombre de 15, dont 14 gares inscrites dans le SDA-Ad'AP régional et 1 gare inscrite dans le SDA-Ad'AP national.

Une gare fera l'objet d'aménagements d'accessibilité définis et financés en partenariat avec les collectivités locales, la gare de Voreppe.

Points d'arrêt ferroviaires prioritaires à mettre en accessibilité en Isère

SDA-Ad'AP régional	SDA-Ad'AP national (transmis pour information)
Points d'arrêt prioritaires :	Grenoble
Bourgoin-Jallieu	
Echirolles	
Grenoble-Universités-Gières	
La Tour-du-Pin	
La Verpillière	
Le Péage-de-Roussillon	
Moirans	
Monestier-de -Clermont	
Pontcharra-sur-Béda-Allevard	
Rives	
Saint-Clair-les-Roches	
Saint-Marcellin	
Vienne	
Voyer	
Autre gare à aménager :	
Voreppe	

L'état de l'accessibilité dans ces points d'arrêt est donné en annexe 12.

Les types d'aménagement de mise en accessibilité pour les points d'arrêts prioritaires inscrits dans le SDA-Ad'AP régional est donnée en annexe 14. La programmation calendaire et financière des aménagements d'accessibilité des points d'arrêts ferroviaires est développée en chapitre II. Programmation.

- *Les points d'arrêt routiers*

Les points d'arrêts routiers prioritaires desservis en commun par le Département de l'Isère et par la Région Rhône-Alpes (éligibles aux critères réglementaires 2 ou 3) sont au nombre de 27 (nombre d'arrêts physiques).

Points d'arrêt routiers prioritaires communs au Département et à la Région en Isère (*inscrits dans le SDA-Ad'AP Isère*)

Nom du point d'arrêt routier prioritaire commun	Sens	Nom Dépt	Nom commune
MAIRIE	Destination-Origine	Isère	CLELLES
MAIRIE	Origine-Destination	Isère	CLELLES
LA GARE	Destination-Origine	Isère	SAINT GEORGES DE COMMIERS
LA GARE	Origine-Destination	Isère	SAINT GEORGES DE COMMIERS
MARCELLINE	Destination-Origine	Isère	PONT DE CLAIX
MARCELLINE	Origine-Destination	Isère	PONT DE CLAIX
VICTOR HUGO	Destination-Origine	Isère	GRENOBLE
VICTOR HUGO	Origine-Destination	Isère	GRENOBLE
CHAVANT	Destination-Origine	Isère	GRENOBLE
CHAVANT	Origine-Destination	Isère	GRENOBLE
GARE ROUTIERE	Tous sens	Isère	GRENOBLE
BIBLIOTHEQUES UNIVERSITAIRES	Destination-Origine	Isère	SAINT MARTIN D'HERES
BIBLIOTHEQUES UNIVERSITAIRES	Origine-Destination	Isère	SAINT MARTIN D'HERES
GARE SNCF	Destination-Origine	Isère	GRAND LEMPS (LE)
GARE SNCF	Origine-Destination	Isère	GRAND LEMPS (LE)
LA GARE	Destination-Origine	Isère	CHABONS
LA GARE	Origine-Destination	Isère	CHABONS
LA POSTE	Destination-Origine	Isère	ABRETS (LES)
LA POSTE	Origine-Destination	Isère	ABRETS (LES)
GARE SNCF	Tous sens	Isère	PONT DE BEAUVOISIN
GARE S.N.C.F.	Destination-Origine	Isère	TOUR DU PIN (LA)
GARE S.N.C.F.	Origine-Destination	Isère	TOUR DU PIN (LA)
GARE S.N.C.F.	Tous sens	Isère	PEAGE DE ROUSSILLON (LE)
GARE S.N.C.F.	Tous sens	Isère	BOURGOIN-JALLIEU
GARE ROUTIERE	Tous sens	Isère	VOIRON
NOUVELLE GARE ROUTIERE	Destination-Origine	Isère	VIENNE
NOUVELLE GARE ROUTIERE	Origine-Destination	Isère	VIENNE

La Région intervient dans la mise en accessibilité de ces arrêts au titre de co-financeur, elle n'est ni chef de file ni maître d'ouvrage.

Les principes d'engagement et de co-financement de la Région pour les aménagements d'accessibilité des points d'arrêts prioritaires communs en période 1 sont développés dans le chapitre II. Programmation.

Cette liste est susceptible d'être complétée après établissement de la liste exhaustive des points prioritaires (critères 1,4 et 5).

IV-2. Les mesures de substitution

Les mesures de substitution sont à déployer dans les gares non prioritaires ou non inscrites en catégories à aménager (complémentaires ou autres). La substitution s'applique selon les mêmes principes sur tout le territoire rhônalpin, elles sont présentées dans le chapitre II. Programmation.

Les gares non prioritaires concernées en Isère sont :

- Brignoud
- Goncelin
- Jarrie-Vizille
- L'Isle d'Abeau
- Pont de Beauvoisin
- Pont de Claix
- Saint Quentin Fallavier
- Tullins
- Vif

Pour les lignes Cars Rhône-Alpes de desserte routière, des mesures de substitution PMR existent depuis 2011. Pour les lignes TER, des mesures de substitution feront l'objet d'une étude de définition à partir de 2016. Les transports de substitution envisagés pour les lignes routières seront identiques sur tout le territoire Rhône-Alpes, ils sont traités dans le chapitre II. Programmation.

IV-3. Synthèse de la programmation SDA-Ad'AP en Isère

Le nombre de points d'arrêts bénéficiant d'actions d'accessibilité dans en Isère est de :

- 16 points d'arrêt ferroviaires à mettre en accessibilité,
- 9 gares ferroviaires non prioritaires avec des mesures de substitution,
- 27 points d'arrêts routiers prioritaires communs Département-Région (identifiés pour la période 1 du SDA-Ad'AP régional),

Situation des points d'arrêt en Isère



V. Département de la Loire

V-1. Points d'arrêt à mettre en accessibilité

- *Les points d'arrêt ferroviaires*

Les points d'arrêt ferroviaires prioritaires sont au nombre de 8, dont 7 gares inscrites dans le SDA-Ad'AP régional et 1 gare inscrite dans le SDA-Ad'AP national.

Une gare est classée en liste complémentaire du SDA-Ad'AP régional : Firminy. La Région a fait ce choix pour conserver une continuité avec les engagements pris dans le SDRA 2009, pour les gares alors classées en niveau de priorité 1.

Points d'arrêt ferroviaires à mettre en accessibilité dans la Loire

SDA-Ad'AP régional	SDA-Ad'AP national (transmis pour information)
Points d'arrêt prioritaires :	St Etienne Châteaucreux
Balbigny	
Rive-de-Gier	
Roanne	
Saint-Chamond	
Saint-Étienne La Terrasse	
Autres gares à aménager :	
Firminy	
Montbrison	

L'état de l'accessibilité dans ces points d'arrêt est donné en annexe 12.

Les types d'aménagement de mise en accessibilité pour les points d'arrêts prioritaires inscrits dans le SDA-Ad'AP régional est donnée en annexe 14. La programmation calendaire et financière des aménagements d'accessibilité des points d'arrêts ferroviaires est développée en chapitre II. Programmation.

- *Les points d'arrêt routiers*

Les points d'arrêt routiers prioritaires desservis en commun par le Département de la Loire et par la Région Rhône-Alpes (éligibles aux critères réglementaires 2 ou 3) sont au nombre de 6 (nombre d'arrêts physiques).

**Points d'arrêt routiers prioritaires communs au Département et à la Région dans la Loire –
(inscrits dans le SDA-Ad'AP de la Loire)**

nom_arret_routier	Sens	nom_dept	nom_comm
Pouilly-sous-Charlieu	Destination-Origine	LOIRE	Pouilly-sous-Charlieu
Pouilly-sous-Charlieu	Origine-Destination	LOIRE	Pouilly-sous-Charlieu
sury le Comtal	Destination-Origine	LOIRE	sury le Comtal
sury le comtal	Origine-Destination	LOIRE	sury le Comtal
Veauche - Saint Galmier	Destination-Origine	LOIRE	Veauche - Saint Galmier
Veauche - Saint Galmier	Origine-Destination	LOIRE	Veauche - Saint Galmier

La Région intervient dans la mise en accessibilité de ces arrêts au titre de co-financeur, elle n'est ni chef de file ni maître d'ouvrage.

Les principes d'engagement et de co-financement de la Région pour les aménagements d'accessibilité des points d'arrêts prioritaires communs en période 1 sont développés dans le chapitre programmation.

Cette liste est susceptible d'être complétée après établissement de la liste exhaustive des points prioritaires (critères 1,4 et 5).

V-2. Les mesures de substitution

Les mesures de substitution sont à déployer dans les gares non prioritaires (point d'arrêt avec bâtiment voyageurs et présence humaine). La substitution s'applique selon les mêmes principes sur tout le territoire rhônalpin, elles sont présentées dans le chapitre II. Programmation.

Les gares concernées dans la Loire sont :

- Boën
- Bonson
- Feurs
- Le Coteau
- Saint Etienne Bellevue
- Saint Etienne Carnot
- Veauche-Saint Galmier

Pour les lignes Cars Rhône-Alpes de desserte routière, des mesures de substitution PMR existent depuis 2011. Pour les lignes TER, des mesures de substitution feront l'objet d'une étude de définition à partir de 2016. Les transports de substitution envisagés pour les lignes routières seront identiques sur tout le territoire Rhône-Alpes, ils sont traités dans le chapitre II. Programmation.

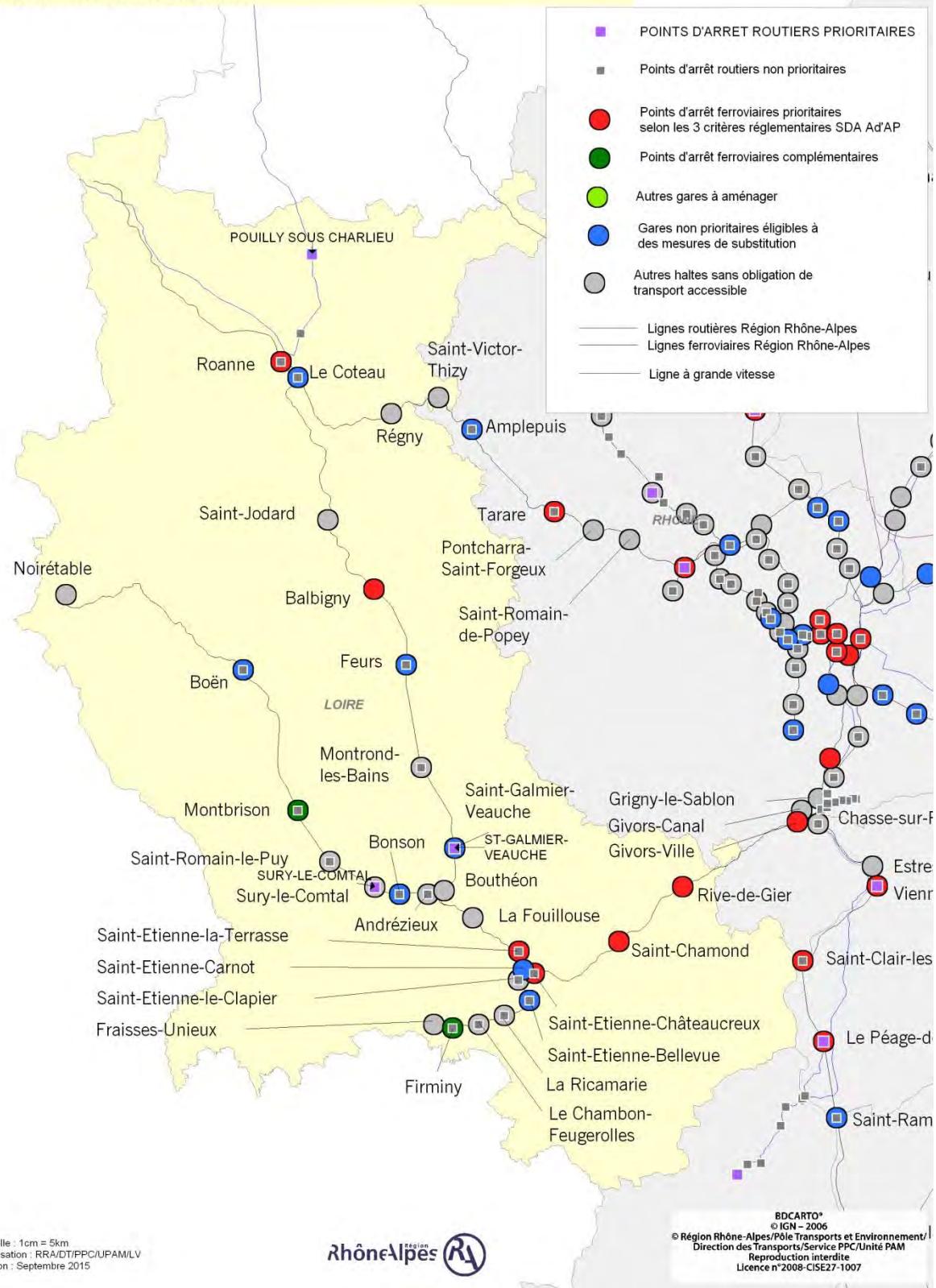
V-3. Synthèse de la programmation SDA-Ad'AP dans la Loire

Le nombre de points d'arrêt bénéficiant d'actions d'accessibilité dans la Loire est de :

- 8 points d'arrêts ferroviaires accessibles,
- 7 gares ferroviaires non prioritaires avec des mesures de substitution.
- 6 points d'arrêts routiers prioritaires communs Département-Région (identifiés pour la période 1 du SDA-Ad'AP régional),

Situation des points d'arrêts dans la Loire

SITUATION DES POINTS D'ARRÊT FERROVIAIRES ET ROUTIERS DE RHÔNE-ALPES DANS LE DÉPARTEMENT DE LA LOIRE AU REGARD DU SDA AD'AP



VI. Dans le département du Rhône

VI-1. Points d'arrêt à mettre en accessibilité

- *Les points d'arrêt ferroviaires*

Les points d'arrêt ferroviaires prioritaires sont au nombre de 14, dont 11 gares inscrites dans le SDA-Ad'AP régional et 3 gares inscrites dans le SDA-Ad'AP national.

Points d'arrêt ferroviaires à mettre en accessibilité dans le Rhône

SDA-Ad'AP régional	SDA-Ad'AP national (transmis pour information)
Belleville-sur-Saône	Lyon-Part-Dieu
Givors-ville	Lyon-Perrache
Lamure-sur-Azergues	Lyon-Saint-Exupéry-TGV
L'Arbresle	
Lyon-Gorge de Loup	
Lyon-Jean Macé	
Lyon-Saint-Paul	
Lyon-Vaise	
Tarare	
Vernaison	
Villefranche-sur-Saône	

L'état de l'accessibilité dans ces points d'arrêt est donné en annexe 12.

Les types d'aménagement de mise en accessibilité pour les points d'arrêts prioritaires inscrits dans le SDA-Ad'AP régional est donnée en annexe 14. La programmation calendaire et financière des aménagements d'accessibilité des points d'arrêts ferroviaires est développée en chapitre II. Programmation.

- *Les points d'arrêt routiers*

Les points d'arrêt routiers prioritaires desservis en commun par le Département du Rhône et par la Région Rhône-Alpes (éligibles aux critères réglementaires 2 ou 3) sont au nombre de 7 (nombre d'arrêts physiques).

Points d'arrêt routiers prioritaires communs au Département et à la Région dans Le Rhône – hors périmètre Métropole de Lyon (*inscrits dans le SDA-Ad'AP du Sytral – partie transport interurbain pour le compte du Rhône*)

nom_arrêt_routier	Sens	nom_dept	nom_comm
villefranche-sur-saône	Tous sens	RHONE	VILLEFRANCHE-SUR-SAÔNE
bois-d'oingt-légny	Origine-Destination	RHONE	LE BOIS-D'OINGT
l'arbresle	Tous sens	RHONE	L'ARBRESLE
bois-d'oingt-légny	Destination-Origine	RHONE	LE BOIS-D'OINGT
Belleville gare	tous sens	RHONE	BELLEVILLE GARE
St Georges de Reneins	Destination-Origine	RHONE	LE BOIS-D'OINGT
St Georges de Reneins	Origine-Destination	RHONE	LE BOIS-D'OINGT

La Région intervient dans la mise en accessibilité de ces arrêts au titre de co-financeur, elle n'est ni chef de file ni maître d'ouvrage.

Les principes d'engagement et de co-financement de la Région pour les aménagements d'accessibilité des points d'arrêts prioritaires communs en période 1 sont développés dans le chapitre programmation.

Cette liste est susceptible d'être complétée après établissement de la liste exhaustive des points prioritaires (critères 1,4 et 5).

VI-2. Les mesures de substitution

Les mesures de substitution sont à déployer dans les gares non prioritaires (point d'arrêt avec bâtiment voyageurs et présence humaine). La substitution s'applique selon les mêmes principes sur tout le territoire rhônalpin, elles sont présentées dans le chapitre II. Programmation.

Les gares concernées sont :

- Albigny Neuville
- Amblepuis
- Brignais
- Charbonnières-Les-Bains
- Ecully-La-Demi-Lune
- Lozanne
- Oullins
- Saint Germain au Mont d'Or
- Saint Priest
- Sathonay Rillieux
- Tassin
- Vénissieux

Pour les lignes Cars Rhône-Alpes de desserte routière, des mesures de substitution PMR existent depuis 2011. Pour les lignes TER, des mesures de substitution feront l'objet d'une étude de définition à partir de 2016. Les transports de substitution envisagés pour les lignes routières

seront identiques sur tout le territoire Rhône-Alpes, ils sont traités dans le chapitre II. Programmation.

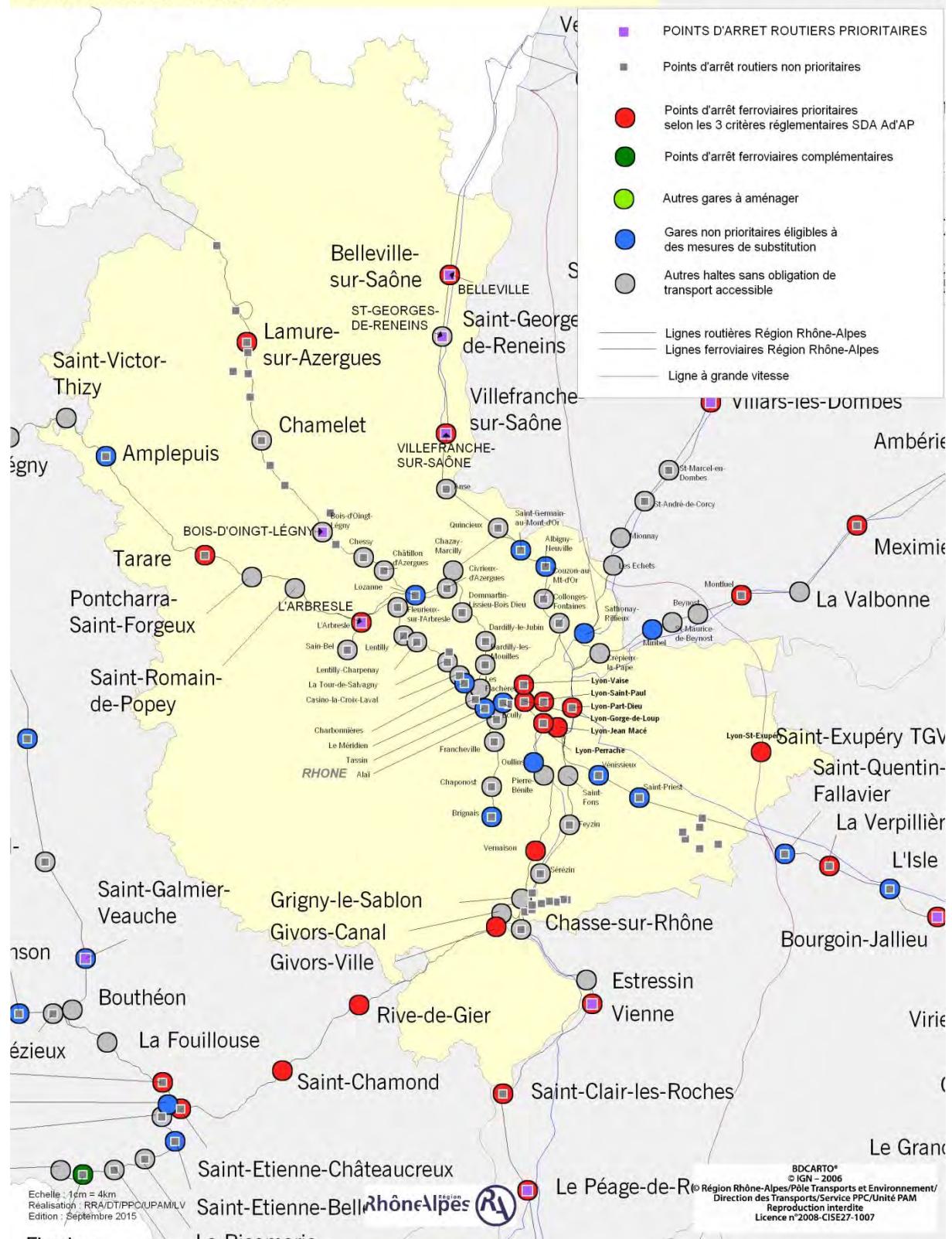
VI-3. Synthèse de la programmation SDA-Ad'AP dans le Rhône

Le nombre de points d'arrêt bénéficiant d'actions d'accessibilité dans le Rhône est de :

- 14 points d'arrêt ferroviaires accessibles,
- 12 gares ferroviaires non prioritaires avec des mesures de substitution.
- 7 points d'arrêt routiers prioritaires communs Département-Région (identifiés pour la période 1 du SDA-Ad'AP régional).

Situation des points d'arrêt dans le Rhône

SITUATION DES POINTS D'ARRÊT FERROVIAIRES ET ROUTIERS DE RHÔNE-ALPES DANS LE DÉPARTEMENT DU RHÔNE AU REGARD DU SDA AD'AP



VII. Département de la Savoie

VII-1. Points d'arrêt à mettre en accessibilité

- *Les points d'arrêt ferroviaires*

Les points d'arrêt ferroviaires prioritaires sont au nombre de 6, dont 3 gares inscrites dans le SDA-Ad'AP régional et 3 gares inscrites dans le SDA-Ad'AP national.

Deux gares sont inscrites dans le SDA-Ad'AP national, hors éligibilité aux critères réglementaires : Albertville et Bourg Saint Maurice.

Points d'arrêt ferroviaires à mettre en accessibilité en Savoie

SDA-Ad'AP régional	SDA-Ad'AP national (transmis pour information)
Aiguebelle	Aix-les-Bains le Revard
Montmélian	Chambéry- Challes-les-Eaux
Saint Jean de Maurienne	Moûtiers-Salins-Brides-les-Bains
	Albertville
	Bourg Saint Maurice

L'état de l'accessibilité dans ces points d'arrêt est donné en annexe 12.

Les types d'aménagement de mise en accessibilité pour les points d'arrêts prioritaires inscrits dans le SDA-Ad'AP régional est donnée en annexe 14. La programmation calendaire et financière des aménagements d'accessibilité des points d'arrêts ferroviaires est développée en chapitre II. Programmation.

- *Les points d'arrêt routiers*

Les points d'arrêt routiers prioritaires desservis en commun par le Département de la Savoie et par la Région Rhône-Alpes (éligibles aux critères réglementaires 2 ou 3) sont au nombre de 11 (nombre d'arrêts physiques).

Points d'arrêt routiers prioritaires communs au Département et à la Région en Savoie (inscrits dans le SDA-Ad'AP Savoie)

nom_arret_routier	Sens	nom_dept	nom_comm
aix-les-bains-le-revard gare sncf	Tous sens	SAVOIE	AIX-LES-BAINS
moutiers-salins-brides-les-bains gare sncf	Tous sens	SAVOIE	MOUTIERS
saint-michel-valloire gare sncf	Tous sens	SAVOIE	SAINT-MICHEL-DE-MAURIENNE
saint-jean-de-maurienne-arvan gare sncf	Tous sens	SAVOIE	SAINT-JEAN-DE-MAURIENNE
saint-avre-la-chambre gare sncf	Tous sens	SAVOIE	SAINT-AVRE
montmélian gare sncf	Tous sens	SAVOIE	MONTMELIAN
modane gare sncf	Tous sens	SAVOIE	MODANE
chambéry-challes-les-eaux gare sncf	Tous sens	SAVOIE	CHAMBERY
albertville gare sncf	Tous sens	SAVOIE	ALBERTVILLE
aime-la-plagne gare sncf	Tous sens	SAVOIE	AIME
bourg-saint-maurice gare sncf	Tous sens	SAVOIE	BOURG-SAINT-MAURICE

La Région intervient dans la mise en accessibilité de ces arrêts au titre de co-financeur, elle n'est ni chef de file ni maître d'ouvrage.

Les principes d'engagement et de co-financement de la Région pour les aménagements d'accessibilité des points d'arrêts prioritaires communs en période 1 sont développés dans le chapitre programmation.

Cette liste est susceptible d'être complétée après établissement de la liste exhaustive des points prioritaires (critères 1,4 et 5).

VII-2. Les mesures de substitution

Les mesures de substitution sont à déployer dans les gares non prioritaires (point d'arrêt avec bâtiment voyageurs et présence humaine). La substitution s'applique selon les mêmes principes sur tout le territoire rhônalpin, elles sont présentées dans le chapitre II. Programmation.

Les gares concernées en Savoie sont :

- Aime-La-Plagne
- Landry
- Modane
- Saint Avre la Chambre
- Saint Michel – Valloire
- Saint Pierre d'Albigny

Pour les lignes Cars Rhône-Alpes de desserte routière, des mesures de substitution PMR existent depuis 2011. Pour les lignes TER, des mesures de substitution feront l'objet d'une étude de définition à partir de 2016. Les transports de substitution envisagés pour les lignes routières seront identiques sur tout le territoire Rhône-Alpes, ils sont traités dans le chapitre II. Programmation.

VII-3. Synthèse de la programmation SDA-Ad'AP en Savoie

Le nombre de points d'arrêt bénéficiant d'actions d'accessibilité en Savoie est de :

- 8 points d'arrêt ferroviaires dont 6 prioritaires et 2 complémentaires,
- 6 gares ferroviaires non prioritaires avec des mesures de substitution.
- 11 points d'arrêt routiers prioritaires communs Département-Région (identifiés pour la période 1 du SDA-Ad'AP régional).

Situation des points d'arrêt en Savoie

SITUATION DES POINTS D'ARRÊT FERROVIAIRES ET ROUTIERS DE RHÔNE-ALPES DANS LE DÉPARTEMENT DE LA SAVOIE AU REGARD DU SDA AD'AP



VIII. Département de la Haute-Savoie

VIII-1. Points d'arrêt à mettre en accessibilité

- *Les points d'arrêt ferroviaires*

Les points d'arrêts ferroviaires prioritaires sont au nombre de 8, dont 7 gares inscrites dans le SDA-Ad'AP régional et 1 gare inscrite dans le SDA-Ad'AP national.

Points d'arrêt ferroviaires à mettre en accessibilité en Haute-Savoie

SDA-Ad'AP régional	SDA-Ad'AP national (transmis pour information)
Annemasse	Annecy
Chamonix	
Chedde	
Cluses	
Machilly	
Rumilly	
Thonon-Les-Bains	

L'état de l'accessibilité dans ces points d'arrêt est donné en annexe 12.

Les types d'aménagement de mise en accessibilité pour les points d'arrêts prioritaires inscrits dans le SDA-Ad'AP régional est donnée en annexe 14. La programmation calendaire et financière des aménagements d'accessibilité des points d'arrêts ferroviaires est développée en chapitre II. Programmation.

- *Les points d'arrêt routiers*

Les points d'arrêt routiers prioritaires desservis en commun par le Département de la Haute-Savoie et par la Région Rhône-Alpes (éligibles aux critères réglementaires 2 ou 3) sont au nombre de 16 (nombre d'arrêts physiques).

**Points d'arrêt routiers prioritaires communs au Département et à la Région en Haute-Savoie
(inscrits dans le SDA-Ad'AP Haute-Savoie)**

nom_arrêt_routier	Sens	nom_dept	nom_comm
annemasse gare sncf	Tous sens	HAUTE-SAVOIE	ANNEMASSE
saint-gervais-les-bains-le-fayet gare sncf	Tous sens	HAUTE-SAVOIE	SAINT-GERVAIS-LES-BAINS
sallanches-combloux-megeve gare sncf	Tous sens	HAUTE-SAVOIE	SALLANCHES
la roche-sur-foron gare sncf	Tous sens	HAUTE-SAVOIE	LA ROCHE-SUR-FORON
evian-les-bains gare sncf	Tous sens	HAUTE-SAVOIE	EVIAN-LES-BAINS
bonneville gare sncf	Tous sens	HAUTE-SAVOIE	BONNEVILLE
thonon-les-bains gare sncf	Tous sens	HAUTE-SAVOIE	THONON-LES-BAINS
saint-julien-en-genevois gare sncf	Tous sens	HAUTE-SAVOIE	SAINT-JULIEN-EN-GENEVOIS
machilly gare sncf	Destination-Origine	HAUTE-SAVOIE	MACHILLY
machilly gare sncf	Origine-Destination	HAUTE-SAVOIE	MACHILLY
reignier gare sncf	Tous sens	HAUTE-SAVOIE	REIGNIER-ESERY
pringy	Destination-Origine	HAUTE-SAVOIE	PRINGY
pringy	Origine-Destination	HAUTE-SAVOIE	PRINGY
rumilly gare sncf	Tous sens	HAUTE-SAVOIE	RUMILLY
annecy gare sncf	Tous sens	HAUTE-SAVOIE	ANNECY
cluses gare sncf	Tous sens	HAUTE-SAVOIE	CLUSES

La Région intervient dans la mise en accessibilité de ces arrêts au titre de co-financeur, elle n'est ni chef de file ni maître d'ouvrage.

Les principes d'engagement et de co-financement de la Région pour les aménagements d'accessibilité des points d'arrêts prioritaires communs en période 1 sont développés dans le chapitre programmation.

Cette liste est susceptible d'être complétée après établissement de la liste exhaustive des points prioritaires (critères 1,4 et 5).

VIII-2. Les mesures de substitution

Les mesures de substitution sont à déployer dans 8 gares non prioritaires (point d'arrêt avec bâtiment voyageurs et présence humaine). La substitution s'applique selon les mêmes principes sur tout le territoire rhônalpin, elles sont présentées dans le chapitre II. Programmation.

Les gares concernées en Haute-Savoie sont :

- Bonneville
- Bons-en-Chablais
- Evian-les-Bains
- Groisy-Thorens-la-Caille
- La-Roche-sur-Foron
- Saint-Gervais-les-Bains-Le-Fayet

- Saint-Julien-en-Genevois
- Sallanches-Combloux-Megève

Pour les lignes Cars Rhône-Alpes de desserte routière, des mesures de substitution PMR existent depuis 2011. Pour les lignes TER, des mesures de substitution feront l'objet d'une étude de définition à partir de 2016. Les transports de substitution envisagés pour les lignes routières seront identiques sur tout le territoire Rhône-Alpes, ils sont traités dans le chapitre II. Programmation.

VIII-3. Synthèse de la programmation SDA-Ad'AP en Haute-Savoie

Le nombre de points d'arrêts bénéficiant d'actions d'accessibilité en Haute-Savoie est de :

- 8 points d'arrêt ferroviaires prioritaires,
- 8 gares ferroviaires non prioritaires avec des mesures de substitution.
- 16 points d'arrêt routiers prioritaires communs Département-Région (identifiés pour la période 1 du SDA-Ad'AP régional).

Situation des points d'arrêts en Haute-Savoie

SITUATION DES POINTS D'ARRÊT FERROVIAIRES ET ROUTIERS DE RHÔNE-ALPES DANS LE DÉPARTEMENT DE LA HAUTE-SAVOIE AU REGARD DU SDA AD'AP



CHAPITRE IV. GOUVERNANCE ET SUIVI DU SDA-AD'AP RHONE-ALPES

I. La démarche de suivi et la gouvernance

Un comité de suivi de la mise en œuvre du SDA-Ad'AP régional sera mis en place dès 2016.

Le comité de suivi réunira les partenaires co-financeurs et parties prenantes contribuant à la mise en accessibilité des services de transport régionaux, ferroviaires ou routiers, de voyageurs :

- SNCF Mobilités et Gares & Connexions, et SNCF Réseau,
- l'Etat (le Préfet de région représenté par la DREAL Rhône-Alpes),
- les Autorités organisatrices des transports départementales et de mobilité durable (ex-AOTU) pour assurer la cohérence et le partenariat de la mise en œuvre du volet routier du SDA-Ad'AP,
- les associations : les représentants des associations représentatives des principales familles de handicaps (moteur, auditif, visuel, mental et psychique) et des personnes à mobilité réduite (personnes âgées, ...).

Pour le volet ferroviaire du schéma, le comité de suivi, organisé par la Région Rhône-Alpes portera sur tout le périmètre régional et aura lieu une fois par an. Il traitera notamment :

- de l'état d'avancement des études et travaux liés à la mise en accessibilité des gares et à la mise en place de mesures de substitution
- du bilan des aménagements réalisés en gare sur les périmètres SNCF Réseau et SNCF Mobilités,
- du bilan du fonctionnement des équipements, des mesures de substitution mises en place, et des actions d'information et de formation,
- de la programmation des études et travaux restant et de leur financement.

En parallèle à ce comité de suivi, la mise en œuvre du SDA-Ad'AP fera l'objet de comités de pilotage et comités techniques ad hoc entre les co-financeurs, permettant de jaloner l'avancement et de préparer le comité de suivi.

Pour le volet routier, le comité de suivi sera défini par département, en cohérence avec les modalités de suivi des SDA-Ad'AP des autres AOT, chefs de file sur leur périmètre. Cela permettra d'apporter aux usagers et associations une vision d'ensemble de l'avancée des mises en accessibilité des différents services de transport publics interurbains et urbains.

Ce comité de suivi permettra de répondre aux obligations prévues par l'article Art. R1112-22 portant sur le bilan de la mise en accessibilité programmée des transports régionaux de voyageurs.

II. La concertation avec les associations représentatives

La Région s'engage dans la poursuite de la concertation avec les associations, telle que réalisée lors de la phase d'élaboration. Comme mentionnée dans le point précédent, toutes les parties prenantes du SDA-Ad'AP seront réunies (incluant les maîtres d'ouvrage et co-financeurs, SNCF Mobilités, Gares & Connexions, SNCF Réseau, Etat, ...), d'un côté pour le suivi de la programmation ferroviaire et d'un autre côté pour le suivi de la programmation routière.

La concertation avec les associations sera l'occasion d'échanger chaque année sur :

- L'état d'avancement des études et travaux inscrits au SDA-Ad'AP régional,
- Le retour des usagers et le suivi fonctionnel des services et équipements mis en place : les aides humaines en gare, les transports adaptés de substitution, les équipements en gare (ascenseurs, ...), l'information apportée aux usagers PMR, ...
- L'exposé et discussion sur le bilan fait à la fin de chaque période de 3 ans,
- Les propositions d'ajustement pour la période suivante le cas échéant.

III. La démarche de bilan et d'évaluation

Dispositif d'évaluation

La qualité du service sera mesurée (disponibilité des équipements, des agents chargés d'accompagner les PMR) dans le cadre des conventions d'exploitation conclues entre la Région et les transporteurs SNCF et autocaristes.

Un recensement des réclamations sera également prévu.

Dispositif de bilan

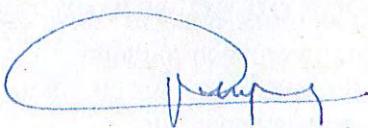
Un point de la situation à l'issue de la première année sera réalisé, puis un bilan et une évaluation sera effectué à l'issue de chaque période de 3 ans et sera transmis par la Région au Préfet de région et aux commissions pour l'accessibilité. Une clause de revoyure en fin de période 1 est prévue.

Fait en quatre exemplaires à Lyon, le

21 OCT. 2015

Région Rhône-Alpes

Etat



Le Président

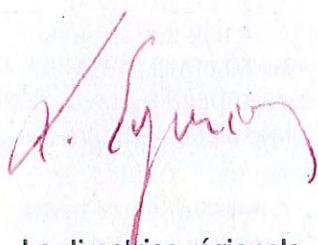
Jean-Jack QUEYRANNE

Le Préfet

Michel DELPUECH

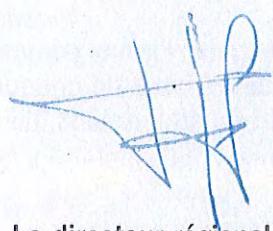
SNCF Mobilités

SNCF Réseau



La directrice régionale

Laurence EYMIEU



Le directeur régional

Gilles CHEVAL