

SCHEMA DIRECTEUR REGIONAL D'ACCESSIBILITÉ

AGENDA D'ACCESSIBILITE PROGRAMMÉE DU SERVICE REGIONAL DE TRANSPORT DE LA REGION CENTRE-VAL DE LOIRE



SOMMAIRE

SCHEMA DIRECTEUR REGIONAL D'ACCESSIBILITÉ

Sommaire

Préambule	5
Chapitre 1 - ENJEUX DE L'ACCESSIBILITE ET CONTEXTE REGLEMENTAIRE	6
1. Lois antérieures et Schéma Directeur Régional d'Accessibilité	6
1.1 Textes fondateurs	6
1.2 Rappel du schéma directeur régional d'accessibilité.....	7
1.3 L'évolution du cadre législatif et la définition du SD'AP	10
1.3.1 Le rôle de la Région.....	10
1.3.2 Délais d'élaboration	11
1.3.3 La concertation mise en place.....	12
1.3.4 Les pénalités prévues dans le cadre du Sd'AP	12
1.4 L'interaction avec le Sd'AP national	12
Chapitre 2 - ETAT DES LIEUX DE L'ACCESSIBILITE DU SERVICE REGIONAL DE TRANSPORT	14
1. Le réseau TER Centre-Val de Loire	14
2. Compétences et responsabilités	14
2.1 Compétences de la Région.....	14
2.2 Organisation et responsabilités de la SNCF	15
3. Etat des lieux de l'accessibilité pour le volet ferroviaire	17
3.1 Les services aux usagers	17
3.1.1 Information	17
3.1.2 Services d'accompagnement des personnes à mobilités réduites	18
3.2 Le matériel roulant	22
3.2.1 Normes de l'accessibilité du matériel roulant	22
3.2.2 Niveau d'accessibilité du matériel en circulation sur le réseau TER Centre-Val de Loire.....	23
3.3 Les points d'arrêt ferroviaires.....	25
3.3.1 L'accessibilité sur le périmètre SNCF Réseau.....	25
3.3.2 L'accessibilité sur le périmètre SNCF Mobilités	26
4. Etat des lieux de l'accessibilité du volet routier	30
4.1 Le réseau routier régional	30

4.2	Le matériel roulant	31
4.3	La formation des conducteurs	32
4.4	Information aux usagers.....	33
Chapitre 3 – LES ORIENTATIONS STRATEGIQUES DU SD’AP DES TRANSPORTS REGIONAUX.....		34
1.	Les orientations stratégiques pour le réseau de transport régional ferroviaire	34
1.1	Détermination des points d’arrêts prioritaires	34
1.1.1	Critère fréquentation	34
1.1.2	Critère lié à la proximité d’un établissement accueillant des personnes âgées et handicapées	34
1.1.3	Critère « 50 km ».....	35
1.1.4	La couverture du territoire par des gares situées dans les régions voisines	37
1.2	La programmation par département de la mise en accessibilité des points d'arrêt ferroviaires identifiés comme prioritaires	37
1.2.1	Les principes de construction de la programmation.....	37
1.2.2	La mise en œuvre du Sd’AP régional ferroviaire par département	38
1.2.3	La programmation de la mise en accessibilité des gares inscrites au projet de Sd’AP national.....	41
1.3	Coûts, maîtrise d’ouvrage et financements.....	43
1.4	Dérogation – substitution	44
1.4.1	Demandes de dérogation	44
1.4.2	Mesures de substitution	44
1.5	Modalités d’information et de formation.....	45
1.6	Le matériel roulant	45
1.6.1	Le remplacement des matériels arrivant à obsolescence par des matériels accessibles	46
1.6.2	Le renforcement de l’accessibilité sur les matériels partiellement accessibles	46
1.6.3	Les acquisitions de matériel en lien avec la réouverture de lignes.....	46
2.	Le Sd’AP pour le transport régional routier	46
2.1	Les points d’arrêt routiers prioritaires.....	47
2.1.1	Méthodologie d’identification des points d’arrêt prioritaires.....	47
2.1.2	Les principes de construction de la programmation.....	48
2.1.3	Mise en œuvre du Sd’AP par département	48

2.1.4	Maîtrise d'ouvrage, priorités d'intervention et financement	51
2.2	Dérogation – substitution	53
2.2.1	Demandes de dérogation	53
2.2.2	Mesures de substitution	53
2.3	Modalités de formation et d'information.....	54
2.3.1	La formation du personnel en contact avec les usagers	54
2.3.2	L'information voyageurs.....	54
2.4	Le matériel roulant	54
3.	Mise en œuvre et actualisation du Sd'AP	54
3.1	Suivi de la mise en œuvre du Sd'AP	54
3.2	Modifications du Sd'AP	55
3.3	Procédure de signalement d'un défaut d'accessibilité.....	55
ANNEXES	.....	57
Annexe 1	.....	58
Annexe 2	.....	61
Annexe 3	.....	73
Annexe 4	.....	74

Préambule

Agir en faveur des transports collectifs, c'est assurer l'accessibilité des réseaux à l'ensemble des citoyens. Alors que l'évolution démographique française se caractérise par un accroissement rapide du nombre de personnes ayant des difficultés à se déplacer, la notion d'accessibilité devient un objectif incontournable de toute politique d'aménagement et les transports en sont un des principaux maillons.

Depuis plusieurs années, la Région Centre-Val de Loire a pris des initiatives pour faciliter les déplacements des personnes en situation de handicap et à mobilité réduite, notamment en modernisant l'infrastructure ferroviaire - par les rehaussements de quais, la signalétique, la sonorisation, les afficheurs dynamiques d'horaires -, de même qu'en rénovant les trains. Mais ces efforts ne suffisent pas à atteindre l'objectif d'accessibilité.

C'est pourquoi, suite à la modification de la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la Région Centre-Val de Loire a fait le choix de travailler à la rédaction d'un Schéma Directeur d'Accessibilité Programmée afin de donner une vision claire des actions à entreprendre et de se doter d'un calendrier stabilisé. Ce travail a été réalisé avec l'ensemble des entités de SNCF, mais également, et c'est à nos yeux le plus important, en concertation constante avec les associations représentatives afin de bien prendre en compte tous les besoins, d'anticiper au maximum tout en partageant les contraintes de chacun.

Nous saluons donc la grande qualité de la concertation et l'implication de tous pour aboutir à ce document. Plus qu'un catalogue de bonnes intentions, ce schéma est un engagement pluriannuel qui se base sur un calendrier partagé et des financements adéquats que tous les acteurs s'engagent à tenir.

Avec ce schéma, la Région favorise la mobilité de tous sur l'ensemble du territoire du Centre-Val de Loire et réaffirme sa volonté de lutter contre toutes formes de discriminations en plaçant l'égalité et la solidarité au cœur de toutes ses politiques.

François BONNEAU

Président de la Région
Centre-Val de Loire

Philippe FOURNIE

Vice-président délégué
aux transports et à l'intermodalité

Chapitre 1 - ENJEUX DE L'ACCESSIBILITE ET CONTEXTE REGLEMENTAIRE

L'enjeu de l'accessibilité est de permettre à tous les citoyens, quelles que soient leurs déficiences, d'accéder au service régional de transport.

La problématique de mobilité réduite ne concerne pas seulement les personnes atteintes d'un handicap au sens strict du terme et, plus particulièrement, celles se déplaçant en fauteuil roulant. 40 % de la population métropolitaine déclare au moins une déficience ou une difficulté dans la vie quotidienne en raison d'un problème de santé ou simplement de son âge.

Chacun est appelé, du fait des circonstances de la vie ou de son vieillissement, de manière momentanée ou définitive, à voir un jour sa mobilité réduite. Sont également pris en considération les difficultés de mobilité des personnes accompagnées d'un enfant, des femmes enceintes, des voyageurs circulant avec des bagages ou des personnes ne maîtrisant pas le langage écrit ou oral.

Les investissements liés à l'accessibilité profitent ainsi à l'ensemble des voyageurs.

A titre d'exemple, à l'horizon 2030, le nombre de personnes âgées de 60 ans ou plus devrait s'élever en région Centre-Val de Loire à près de 900 000 personnes, soit 165 000 de plus qu'en 2015. Sur cette période, le nombre de personnes âgées augmenterait ainsi de 23 %, soit à un rythme 7 fois plus élevé que l'ensemble de la population. La part des personnes âgées de 60 ans ou plus passerait de 27 % en 2015 à 32,9% en 2030. Par rapport à la métropole, la part des séniors dans la région Centre-Val de Loire serait plus élevée de 3,6 points en 2030.

La loi n° 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées pose le principe selon lequel « toute personne handicapée a droit à la solidarité de l'ensemble de la collectivité nationale, qui lui garantit, en vertu de cette obligation, l'accès aux droits fondamentaux reconnus de tous les citoyens ainsi que le plein exercice de sa citoyenneté ». Elle prévoyait la mise en accessibilité des services publics de transports d'ici le 13 février 2015.

Face aux difficultés rencontrées pour mener à bien ce chantier dans les dix années imparties, l'ordonnance n° 2014-1090 en date du 26 septembre 2014 donne la possibilité aux autorités organisatrices de la mobilité notamment, de reporter ce délai à la condition d'élaborer un Schéma directeur d'accessibilité - agenda d'accessibilité programmée ou Sd'AP.

1. Lois antérieures et Schéma Directeur Régional d'Accessibilité

1.1 Textes fondateurs

- La loi fondatrice de l'accessibilité, la loi du 30 juin 1975 en faveur des personnes handicapées complétée par la loi du 13 juillet 1991, qui a étendu le principe de l'accessibilité en portant diverses mesures destinées notamment aux installations recevant du public,
- La charte de 1999 sur l'accès aux services et infrastructures de transport adoptée par le Conseil des Ministres de la Conférence Européenne des Ministres des Transports,

- La loi 2005-102 du 11 février 2005 sur l'«égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées», qui énonce les principes suivants en matière de transport :
 - la prise en compte de tous les types de handicaps, non seulement moteurs, mais aussi sensoriels (atteignant la vue et l'ouïe), cognitifs et psychiques, ainsi que des personnes à mobilité réduite,
 - la volonté de traiter l'intégralité de la chaîne du déplacement, en liant dans une même approche urbanisme, voirie, transport et intermodalité, afin d'éliminer toute rupture dans les déplacements pour les personnes affectées d'une déficience,
 - l'obligation d'accessibilité complète des services de transport collectif dans un délai de 10 ans.

Le cadre législatif faisait obligation à chacune des autorités organisatrices de la mobilité (AOM) d'élaborer un schéma directeur d'accessibilité des services dont ils sont responsables pour 2008. La Région Centre-Val de Loire a ainsi validé son SDRA en décembre 2008.

1.2 Rappel du schéma directeur régional d'accessibilité

La Région Centre-Val de Loire a adopté en 2008 son schéma directeur régional d'accessibilité (SDRA), élaboré dans le cadre de la loi du 11 février 2005 sur l'égalité des chances pour tous.

Il affiche les priorités de la Région en matière d'accessibilité du réseau dont elle est responsable en tant qu'Autorité Organisatrice de la mobilité. Ce schéma a été élaboré dans le cadre d'une concertation avec les associations et les autres Autorités Organisatrices.

Le SDRA comprend :

- les modalités de mise en accessibilité des différents éléments de la chaîne de déplacement, pour tous types de handicaps, sur la base d'un état des lieux et d'un diagnostic de l'existant,
- la définition des services de substitution à mettre en place, en cas d'impossibilité technique avérée et par type de handicap,
- la programmation des aménagements jusqu'en 2015,
- les modalités de révision du schéma.

Le périmètre retenu par la Région Centre-Val de Loire pour la mise en accessibilité de son réseau intègre les 59 gares disposant de personnel, le matériel roulant, l'information et la distribution.

En complément, la Région a intégré six haltes ferroviaires selon des critères de fréquentation, de logique d'axe, et de proximité d'un pôle générateur de déplacement : Artenay, Azay-le-Rideau, Ballan-Miré, Chenonceau, Monts et Lucé.

Concernant le service routier, la Région Centre-Val de Loire préconise la mise en accessibilité des points d'arrêts en cohérence avec la voirie environnante et dans le respect de la notion de chaîne de déplacement, et privilégie de rendre accessible un réseau maillé de points d'arrêt répondant aux trois critères suivants :

- fréquentation du point d'arrêt,
- partage du point d'arrêt avec d'autres services publics de transport,
- proximité d'un pôle générateur de trafic : services publics, pôle touristique ou économique et inscription territoriale (milieu urbain, rural).

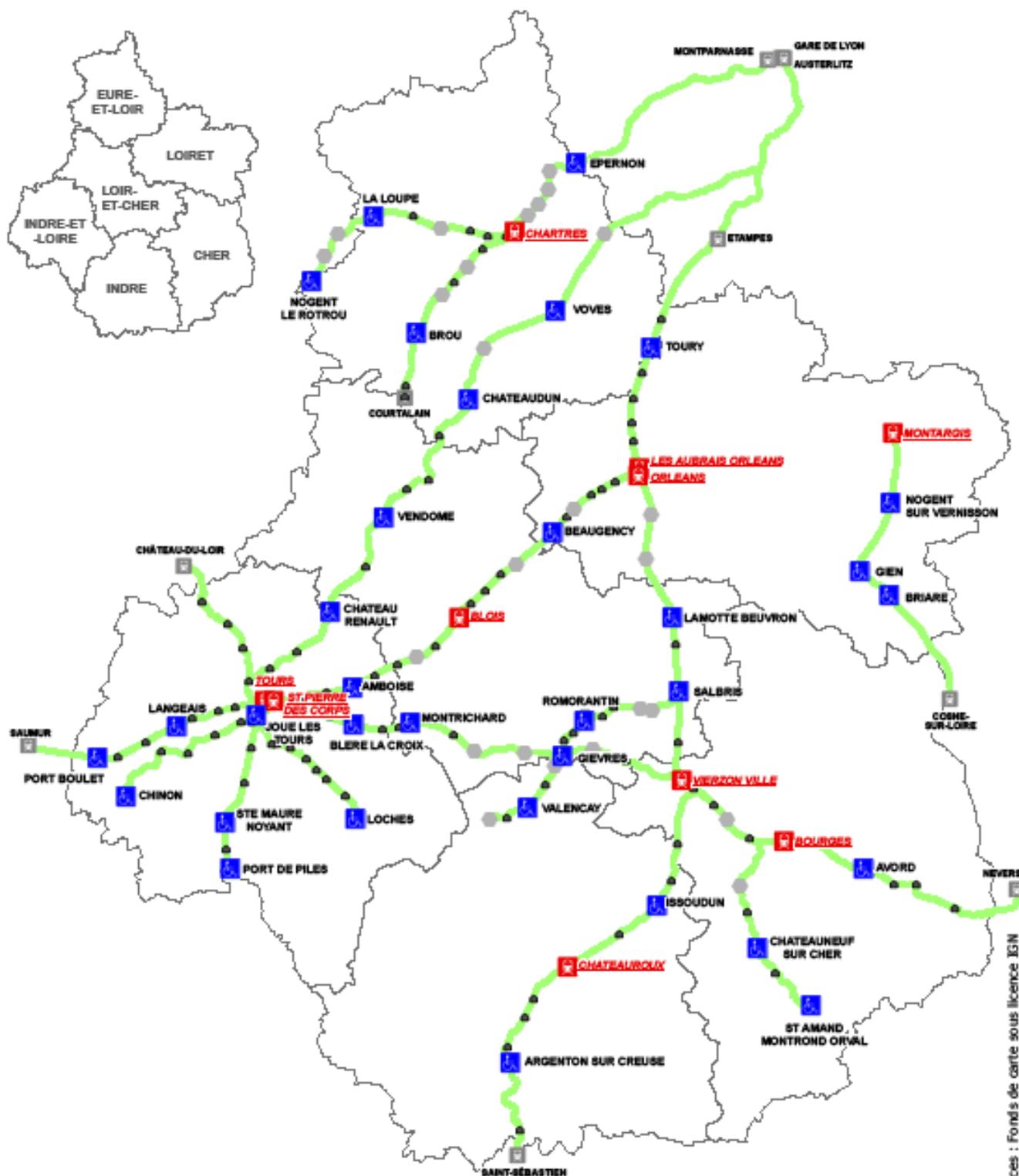
Le coût total de mise en accessibilité du réseau régional était estimé en 2008 à près de 95 M€.

Bien que n'ayant pas de responsabilité en la matière, n'étant propriétaire ni des quais, ni des gares, mais considérant l'objectif de mise en accessibilité du service régional de transport de voyageurs comme prioritaire, la Région Centre-Val de Loire a décidé de participer au financement de l'ensemble des opérations à réaliser par les maîtres d'ouvrages à hauteur de 30 %, ce qui correspondait en 2008 à une enveloppe globale de 29 M€.

Au regard de la complexité des travaux à réaliser, des montants élevés en jeu et de la difficulté à obtenir un bouclage financier, la réalisation de l'ensemble des projets de mise en accessibilité n'a pu aboutir.

Plusieurs opérations ont toutefois pu être réalisées et des études ont été menées. La Région a également été à l'initiative de la mise en place d'Accès TER, service de réservation et de substitution qui facilite l'accès au train aux voyageurs en situation de handicap, dans 74 points d'arrêt régionaux.

Le réseau maillé de 33 gares en Région Centre



- Gare en cours de mise en accessibilité (réseau maillé de 2003)
- Gare nationale sur la Région Centre
- Autres gares TER Centre
- Halte TER Centre
- Autre gare tête de ligne
- Ligne ferroviaire du réseau TER Centre



Sources : Fonds de carte sous licence IGN

Ref : DIT_00001_1008_V1
 Carte : DGSEPT - Pôle Transversalité
 CONSEIL RÉGIONAL DU CENTRE

1.3 L'évolution du cadre législatif et la définition du Sd'AP

La loi n° 2014-789 du 10 juillet 2014 habilitant le gouvernement à procéder par ordonnance pour adapter la loi de 2005, 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, pour les transports, la réalisation d'un Schéma Directeur d'Accessibilité - Agenda d'Accessibilité Programmée (Sd'AP), dénommée dans ce rapport l'ordonnance. Celui-ci permet de prolonger, au-delà de 2015, le délai nécessaire à la réalisation de travaux de mise en accessibilité des services de transports publics de voyageurs.

Chaque AOM a la charge de la réalisation du Sd'AP du réseau de transport dont elle a la responsabilité. A titre d'exemple, les communes ou les intercommunalités élaborent leur schéma d'accessibilité pour le réseau de transport urbain dont elles ont la compétence, les départements sur leur réseau de transport interurbain et les régions sur leurs réseaux de transport ferroviaire et routier.

Le Sd'AP se substitue au Schéma Directeur d'Accessibilité prévu par la loi du 11 février 2005 et adopté en Région Centre-Val de Loire en décembre 2008, conformément au décret n°2014-1321 du 4 novembre 2014.

Le Sd'AP doit comporter une analyse des actions nécessaires à la mise en accessibilité du service de transport et prévoir les modalités de programmation de la réalisation de ces actions ainsi que le financement correspondant :

- un préambule commun décrivant les orientations, le service de transport, le coût de la mise en accessibilité, la programmation des actions,
- pour chaque département, la liste des points d'arrêt prioritaires au regard des critères définis par la loi, les travaux à mener, les services de substitution, les demandes de dérogation, une estimation financière, les modalités de formation et d'information, les modalités de suivi de mise en œuvre et d'actualisation.

A ces textes du droit français s'ajoute la STI PMR (Spécification Technique d'Interopérabilité relative aux les Personnes à Mobilité Réduite), texte réglementaire européen qui décrit les normes d'accessibilité à prendre en compte dans les gares et les trains neufs ou profondément rénovés. La dernière version de ce document date de 2014 et est applicable depuis le 1^{er} janvier. Certaines de ces dispositions viennent compléter le droit français.

1.3.1 Le rôle de la Région

Afin de clarifier les rôles de chacun des acteurs impliqués dans le Sd'AP et de répondre au besoin de coordination et de concertation, l'ordonnance prévoit la désignation d'une AOM chef de file. La collectivité chef de file a, dans ce cadre, un rôle d'assemblage et de portage du dossier, ainsi qu'un rôle incitatif et de suivi de l'exécution de l'action.

L'ordonnance n° 2014-1090 du 26 septembre 2014 nomme les Régions comme chef de file de l'élaboration des Sd'AP dédiés aux services de transports publics régionaux ferroviaires et routiers et définit les délais de réalisation des opérations. La Région est désignée automatiquement chef de file pour les points d'arrêt ferroviaires identifiés comme prioritaires autres que ceux inscrits au Sd'AP national et pour les points d'arrêt routiers identifiés comme prioritaires qu'elle dessert seule. Le Sd'AP régional concerne donc uniquement ces points d'arrêt.

A ce titre, la Région a la responsabilité du pilotage et de la coordination de l'élaboration du Sd'AP régional et de sa mise en œuvre.

En tant que chef de file, la Région élabore le Sd'AP régional, qui fixe la programmation et les modalités de la mise en accessibilité de son service de transport, et où figurent notamment les engagements de toutes les personnes morales contribuant à sa réalisation ou à son financement.

De l'élaboration à la mise en œuvre du programme d'actions, elle organise la concertation avec les différentes parties prenantes que sont les propriétaires des infrastructures (SNCF Mobilités et Réseau), les gestionnaires de voirie, l'Etat, les représentants des usagers et tout autre acteur public susceptible d'être concerné (notamment les autres AOM).

Les Départements et Agglomérations ont la responsabilité du pilotage et de la coordination de l'élaboration et de la mise en œuvre des Sd'AP qui concernent respectivement le transport collectif routier interurbain et le transport urbain.

L'Etat est (arrêté du 20 juillet 2015) pour sa part chef de file pour 160 points d'arrêt d'intérêt national (dessertes TGV ou Intercités uniquement) ou à la fois régional et national (grandes gares desservies à la fois par les réseaux TER Centre-Val de Loire et Intercités, TGV...), dont 11 en région Centre-Val de Loire.

Pour les points d'arrêt routiers desservis par plusieurs services de transport, le rôle de chef de file est attribué à l'AOM également en charge de la voirie, ou à défaut, à l'AOM qui contribue le plus à la fréquentation du point d'arrêt.

S'agissant de la réalisation proprement dite des actions figurant dans la programmation du Sd'AP :

- la mise en accessibilité d'un point d'arrêt ferroviaire relève de la responsabilité de la maîtrise d'ouvrage, à savoir :
 - ✓ SNCF Mobilités pour le périmètre qui concerne les services aux voyageurs, en particulier les bâtiments voyageurs,
 - ✓ SNCF Réseau en ce qui concerne les infrastructures, en particulier les quais et les traversées de voies.
- la mise en accessibilité d'un point d'arrêt routier relève de la compétence des gestionnaires de voirie (communes, intercommunalités, départements, Etat), excepté en ce qui concerne le mobilier, propriété de la Région depuis la reprise des lignes routières TER.

Ainsi, la Région n'est pas responsable de la réalisation de la mise en accessibilité des points d'arrêt ferroviaires et routiers, puisqu'elle n'est propriétaire ni des gares, ni des quais, ni compétente en matière de voirie. Le rôle de chef de file ne confère pas à celui-ci un pouvoir de décision pour déterminer l'action commune. La collectivité chef de file ne peut donc pas prendre une décision engageant juridiquement et contre sa volonté une autre collectivité territoriale.

1.3.2 Délais d'élaboration

Dans le cadre de l'arrêté du 27 mai 2015 relatif à la demande de prorogation des délais de dépôt ou d'exécution d'un Sd'AP, la Région Centre-Val de Loire a obtenu de la part de l'ensemble des Préfets de départements l'autorisation de déposer son schéma dans un délai d'un an après le 27 septembre 2015. Il doit ainsi être déposé avant le 27 septembre 2016, ce qui suppose une validation en séance plénière de juin 2016.

Les Préfets disposent ensuite d'un délai de 5 mois pour sa validation, à l'issue duquel débute la période de mise en œuvre.

Le délai de réalisation des opérations présentées est de 9 ans pour le ferroviaire, soit fin 2025 et de 6 ans pour le routier interurbain soit fin 2022.

1.3.3 La concertation mise en place

Afin d'élaborer le Sd'AP, une large concertation a été organisée par la Région Centre-Val de Loire avec les acteurs concernés. Trois instances ont été créées :

- un comité de pilotage associant l'Etat, les Départements et SNCF s'est réuni le 26 mars 2015 et le 31 mars 2016,
- un comité technique réunissant les services de ces institutions s'est réuni le 9 mars 2015 et le 24 mars 2016,
- le groupe de concertation, auquel 194 personnes ont été conviées (représentants des personnes à mobilité réduite et membres du comité de pilotage), s'est réuni le 8 avril 2015 et le 8 avril 2016.

Figurent en annexe la liste des institutions contactées (annexe 1) et les comptes rendus des groupes de concertation (annexe 2).

En parallèle, de nombreux échanges techniques et réunions bilatérales ont eu lieu avec SNCF dans toutes ses composantes (SNCF Réseau, SNCF Mobilités), les Autorités Organisatrice de la Mobilité (AOM) Départements et Agglomérations, les collectivités, et les services de l'Etat, tout au long de la phase d'élaboration du document.

1.3.4 Les pénalités prévues dans le cadre du Sd'AP

Les règles en matière d'accessibilité pour les services de transport collectif sont fixées dans le Code des Transports. Il y a trois types de sanctions concernant le Sd'AP :

- le dépôt, sans justification, d'un Sd'AP au-delà de la date prévue,
- l'absence non justifiée des bilans des travaux d'accessibilité, la transmission d'un bilan manifestement erroné, ou l'absence de transmission des justificatifs d'achèvement des travaux,
- lorsque les engagements en matière de formation et de mise à disposition des usagers des informations relatives au service de transport public n'ont pas été mis en œuvre.

Aucune sanction n'est prévue à l'encontre de l'AOM chef de file en cas de non réalisation des actions programmées au Sd'AP.

1.4 L'interaction avec le Sd'AP national

Le réseau TER Centre-Val de Loire dessert les points d'arrêt prioritaires identifiés dans le projet de Sd'AP national. Les deux schémas directeurs d'accessibilité permettent un maillage des gares accessibles sur le territoire régional.

Le projet de Sd'AP national concerne les 160 points d'arrêt définis dans l'arrêté du 20 juillet 2015. Il a été déposé par SNCF le 27 septembre 2015.

Le chef de file pour la mise en accessibilité de ces points d'arrêt est l'Etat.

Les 11 gares situées en région Centre-Val de Loire inscrites au projet de Sd'AP national sont les suivantes : Dreux, Montargis, Les Aubrais, Orléans, Vendôme-Villiers, Blois-Chambord, Saint-Pierre-des-Corps, Tours, Vierzon, Bourges et Châteauroux.

Le document a été élaboré par SNCF par délégation de l'Etat qui en est le chef de file. La publication tardive de l'arrêté chef de file n'a pas permis une concertation renforcée avec la Région avant le dépôt du Sd'AP national.

La Région sera amenée à financer certaines opérations au travers des péages gares ou redevances quais dès lors que SNCF Réseau ou SNCF Mobilités financera en fonds propres ces opérations.

Ces gares devront également être rendues accessibles sur une période de 9 ans, soit au plus tard en 2024.

A noter que :

- pour le périmètre SNCF Réseau (accessibilité des quais), le coût de cette mise en accessibilité serait de l'ordre de 100 M€ pour les 11 gares situées sur le territoire régional. Ce montant reste toutefois à fiabiliser car il résulte au mieux d'études préliminaires (excepté pour la gare des Aubrais),
- pour le périmètre SNCF Mobilités (accessibilité du bâtiment de la gare et des services), sur lequel la mise en accessibilité est plus avancée et les travaux moins complexes, le montant des aménagements serait de l'ordre de 2 M€.

Chapitre 2 - ETAT DES LIEUX DE L'ACCESSIBILITE DU SERVICE REGIONAL DE TRANSPORT

1. Le réseau TER Centre-Val de Loire

Le réseau TER renforce l'attractivité des territoires qu'il dessert, ainsi que la cohésion de l'espace régional. Il est indispensable au développement durable et solidaire de l'ensemble des bassins de vie et d'emplois.

La région Centre-Val de Loire est irriguée par un réseau dense d'infrastructures ferroviaires et de points d'arrêt qu'elle a contribué depuis 1998 à rendre plus performants. Elle est par ailleurs desservie par un réseau de lignes routières régionales venant en complément de l'offre ferroviaire.

Le réseau de transport régional est constitué :

- d'un service de transport ferroviaire effectué sur 30 lignes ferroviaires, grâce à 400 trains régionaux quotidiens, desservant 159 gares, dont 148 desservies principalement par le réseau TER Centre-Val de Loire,
- d'un service de transport routier effectué par 22 lignes routières, au moyen de 200 services d'autocars régionaux quotidiens, desservant 360 points d'arrêt routiers.

En 2014, environ 61 400 voyages par jour sont réalisés sur le réseau TER Centre-Val de Loire, tous modes confondus. Après les déplacements occasionnels (pour des raisons de santé, loisirs, administratives,...), les trajets domicile-travail constituent la première raison de déplacement.

Environ 58 600 voyages par jour sont effectués sur le réseau ferroviaire. La ligne Paris Montparnasse-Chartres-Nogent le Rotrou-Le Mans est la plus empruntée avec 26 000 voyages par jour, soit 45 % des flux du réseau régional, avec 19 allers-retours par jour. Les lignes fortement fréquentées sont également Orléans-Tours (10 130 voyages par jour), Tours-Vierzon (10 670 voyages par jour) et Orléans-Vierzon (2 500 voyages par jour).

2 800 voyages par jour sont effectués sur le réseau routier. La ligne Tours-Châteauroux est la plus fréquentée avec 1 500 voyages par jour et 15 allers-retours quotidiens. Les sections Tours-Châteaudun (325 voyages par jour), Chartres-Courtalain (133 voyages par jour) et Bourges-Châteauroux (169 voyages par jour), sont ensuite les plus fréquentées.

2. Compétences et responsabilités

2.1 Compétences de la Région

La Région, en sa qualité d'autorité organisatrice des transports collectifs d'intérêt régional depuis 1998, définit la qualité et la quantité du service à assurer auprès des usagers.

Elle est chargée de l'organisation des services ferroviaires régionaux et des services routiers réguliers d'intérêt régional. Elle décide, sur l'ensemble de son ressort territorial ou en accord avec les régions limitrophes pour les liaisons interrégionales, du contenu du service public de transport régional de voyageur.

Dans le cadre de la convention TER conclue avec SNCF Mobilités pour la période 2014-2020, la Région décide en particulier pour le transport ferroviaire :

- des tarifications régionales,
- des dessertes,
- des objectifs de la qualité de service,
- du régime d'ouverture des gares et des guichets,
- des modes de distribution des titres de transport,
- de l'achat de nouveau matériel roulant.

La Région Centre-Val de Loire organise par ailleurs le transport de voyageurs assuré par les lignes routières d'intérêt régional. Elle a repris progressivement depuis 2014 la gestion en direct des lignes routières du réseau TER Centre-Val de Loire précédemment confiée à la SNCF. Au 1^{er} mai 2016, toutes les lignes routières étaient reprises par la Région.

A ce titre, la Région définit les plans de transports, les relations avec les transporteurs et les usagers, et les conditions de l'accessibilité. Elle gère également le patrimoine mobilier aux points d'arrêt (abris, poteaux, information voyageur,...).

2.2 Organisation et responsabilités de la SNCF

SNCF Mobilités, en tant qu'exploitant du réseau TER, est responsable de la mise en œuvre des dessertes TER (fréquence, ponctualité, confort...) et des services (distribution, information...).

À ce titre, elle est chargée de garantir une qualité de service optimale aux usagers, en gare et à bord. Elle assure la prise en charge des personnes à mobilité réduite (PMR) à bord des trains.

SNCF Mobilités est également propriétaire et gestionnaire des gares (hors périmètre quai) et bâtiments voyageurs. Elle est responsable de la gestion de son patrimoine (entretien, accessibilité et occupation) ainsi que de la prise en charge des personnes en situation de handicap.

SNCF Réseau est propriétaire et gestionnaire du réseau ferroviaire national. Il regroupe depuis le 1^{er} janvier 2015 tous les services en charge de la gestion des infrastructures ferroviaires. SNCF Réseau entretient à ce titre les lignes ferroviaires et les accès au réseau dans les gares et haltes, assure la maintenance et le renouvellement des équipements. SNCF Réseau organise la circulation des trains et l'accès au réseau.

LE RÉSEAU TER CENTRE-VAL DE LOIRE



LES TRANSPORTS DE LA RÉGION CENTRE-VAL DE LOIRE



3. Etat des lieux de l'accessibilité pour le volet ferroviaire

3.1 Les services aux usagers

La Région Centre-Val de Loire veille à offrir à l'ensemble des usagers du réseau des services en adéquation avec leurs attentes. L'accessibilité de ces services constitue une de ses préoccupations.

3.1.1 Information

a) La Centrale JV-Malin

Depuis décembre 2009, la Région Centre-Val de Loire a mis en service avec l'ensemble des autorités organisatrices régionales partenaires le site jv-malin.fr, centrale d'information multimodale qui délivre une information sur tous les réseaux de transport, quelle que soit l'autorité organisatrice (réseaux urbains, interurbains, régional), afin de faciliter les déplacements des voyageurs régionaux et l'intermodalité.

Le site respecte le référentiel général d'accessibilité pour les administrations (RGAA), conformément à l'article 47 de la loi n°2005-102 de février 2005 sur les services de communication publique en ligne.

Selon le RGAA, un site accessible doit respecter les quatre fondamentaux suivants : la perceptibilité, la compréhension, la robustesse et l'utilisation. Le site doit proposer notamment :

- un contenu textuel lisible et compréhensible,
- des équivalents textuels à tous les contenus non textuels qui pourront alors être présentés sous d'autres formes selon les besoins des utilisateurs : grands caractères, braille, synthèse vocale, symboles ou langage simplifiée,
- des versions de remplacement aux médias audio et vidéo,
- des fonctionnalités accessibles avec le clavier,
- un temps suffisamment long pour lire et utiliser le contenu,
- des éléments d'orientation pour naviguer.

b) Le Centre de Relation Client TER Centre-Val de Loire

Les téléconseillers du centre relation client Contact TER Centre-Val de Loire renseignent les usagers du lundi au samedi (sauf jours fériés) de 6h00 à 20h00 (n° 0 800 83 59 23, service et appels gratuits).

Ces téléconseillers sont notamment chargés d'orienter et de prendre les réservations des personnes à mobilité réduite souhaitant voyager sur le réseau régional ferroviaire (voir 3.1.2 sur le contenu de ce service).

Ces agents ont bénéficié d'une formation les sensibilisant aux différents types de handicap.

c) Le site internet TER Centre-Val de Loire

En complément, le site Internet TER Centre-Val de Loire permet d'effectuer des recherches d'itinéraires, d'horaires, de produits et de prix. Ce site est compatible avec les technologies de type synthèse vocale et traduction en braille.

Depuis l'été 2014, SNCF a mis en ligne une nouvelle version du site qui permet aux usagers d'organiser leur voyage de bout en bout en autonomie et de bénéficier de plusieurs services en ligne (achat de billet, prise de rendez-vous avec un agent commercial, localisation des gares accessibles,...).

Ce nouveau site propose des contrastes accentués et un menu accessible de toutes les pages du site, qui peuvent être entièrement lues par le lecteur vocal.

Les représentants des associations de personnes handicapées ont été conviés par la Délégation à l'Accessibilité et aux Voyageurs Handicapés SNCF à tester les maquettes du site. Leurs remarques ont été intégrées dès la phase amont du projet. Les webmasters ont été formés par l'association BrailleNet à l'accessibilité numérique : structure des textes, utilisation des images et des vidéos...

Pour faciliter l'accès à l'information aux personnes sourdes ou malentendantes, TER propose depuis mai 2014 une plateforme de traduction en langue des signes, accessible depuis la rubrique « Aide & Contact » du site internet TER Centre-Val de Loire.

Ce service permet aux personnes déficientes auditives d'être mises en contact avec les téléconseillers du Centre de Relation Clientèle TER par l'intermédiaire d'un opérateur-traducteur professionnel, soit en Langue des Signes Française (LSF), soit en Transcription en Temps Réel de la Parole (TTRP). Elaborée avec l'UNISDA (Union Nationale pour l'Insertion Sociale du Déficiant Auditif), ce service est accessible depuis un ordinateur équipé d'une webcam et d'une liaison internet haut-débit.

Le site TER Centre-Val de Loire est labellisé Accessiweb Argent. Ce label, déjà obtenu en 2006, a de nouveau été obtenu en 2016.

3.1.2 Services d'accompagnement des personnes à mobilités réduites

a) Prises en charge inopinées (prestation de base fournie par SNCF Mobilités)

La SNCF assure au quotidien l'accueil et l'accompagnement au train des personnes à mobilité réduite dans l'ensemble des gares.

L'utilisateur est pris en charge en gare de départ par un agent formé, qui l'installe à bord et lui fournit les informations dont il a besoin. En gare d'arrivée, un agent le prend en charge à bord du train et l'accompagne au point de rencontre, ou l'installe dans le train en correspondance. L'agent peut assurer le portage d'un bagage de 15 kg maximum.

Ce service est assuré par SNCF en fonction des possibilités techniques offertes dans chaque gare (dispositifs de traversée des voies, équipements de levage pour les fauteuils roulants, ...) et uniquement pendant les périodes de présence du personnel en gare, sous réserve que cette mission ne s'oppose pas à la réalisation des tâches liées à la sécurité.

Les usagers peuvent en amont s'assurer de la possibilité d'être pris en charge en réservant la prestation grâce aux services Accès Plus ou Accès TER, sous réserve que les gares de départ et d'arrivée soient éligibles à l'un de ces services.

b) Accès Plus

Accès Plus est un service de réservation gratuit proposé par SNCF Voyages dédié aux personnes à mobilité réduite, qui leur garantit l'accompagnement depuis l'accueil en gare de départ jusqu'à leur installation à leur place à bord du train, puis en gare d'arrivée où elles sont prises en charge à leur sortie du train.

Le service Accès Plus prend en charge les personnes dont le déplacement concerne une gare hors région ou une desserte TGV et Intercités. Il est disponible dans 23 gares en région Centre-Val de Loire (annexe 3).

Le centre de service Accès Plus (n° 0 890 640 650) permet aux usagers de préparer leur voyage en s'informant sur le niveau d'accessibilité des gares et des trains, en achetant leur titre de transport. Le service Accès Plus peut également être réservé auprès d'un vendeur en gare et dans les boutiques SNCF lors de l'achat du titre de transport, par courrier ou sur internet.

Accès Plus est destiné :

- à toute personne présentant une incapacité physique, mentale, intellectuelle ou sensorielle, permanente ou temporaire, dont l'interaction avec divers obstacles peut empêcher sa pleine et effective utilisation des transports,
- à toute personne dont la mobilité lors de l'usage des transports est réduite en raison de son âge.

En complément d'Accès Plus, le service Bagages à domicile prend en outre en charge les bagages puis les livre à l'adresse et au créneau horaire choisis par le voyageur, sous réserve d'avoir commandé le service a minima 2 jours avant cette date. Depuis juillet 2012, les usagers du service Accès Plus bénéficient d'une réduction de 25 % sur le deuxième bagage et les suivants.

c) Accès TER

Le Conseil Régional a souhaité mettre en place le service Accès TER (n° 0800 83 59 23), service mis en place par le transporteur TER Centre-Val de Loire. C'est un service gratuit qui garantit un accompagnement des personnes en situation de handicap dans 74 points d'arrêt de la région (annexe 3). Pour faciliter l'organisation de la prise en charge des usagers, 22 gares disposant du service Accès Plus sont également couvertes par le service Accès TER.

Le service Accès TER a été mis en place dans les 74 points d'arrêt en trois phases, entre juillet 2014 (30 points d'arrêt), janvier 2015 (16 points d'arrêt) et juillet 2015 (28 points d'arrêt).

Pour en bénéficier, les personnes doivent disposer d'une carte d'invalidité, d'une carte de priorité, de station debout pénible ou de stationnement de véhicule, d'une carte pensionnés/réformés de guerre, ou de leur propre fauteuil roulant à leur arrivée en gare.

Le service Accès TER offre :

- un accueil et un accompagnement gratuits des usagers tout au long de leur parcours en train : depuis leur gare de départ jusqu'à leur gare d'arrivée avec correspondances éventuelles. Dans certains cas, lorsque la gare de départ est inaccessible (absence de personnel en gare, configuration de la gare ne permettant pas la prise en charge de certains types de handicap,...), une solution de substitution par taxi peut être proposée pour acheminer l'utilisateur vers la gare accessible la plus proche,
- un service garanti et gratuit, dès lors que l'utilisateur respecte les conditions suivantes : réserver le service au moins 48h à l'avance, se présenter en gare de départ a minima 30 min avant le départ du train, ou 15 min avant dans le cadre d'une prise en charge en taxi, et effectuer un trajet intra-régional en TER.

Le coût du service Accès TER dans les 74 gares du périmètre de déploiement est estimé, en 2015, à 33 000 € pour le transport de substitution et la centrale de réservation.

Il est financé en totalité par la Région Centre-Val de Loire dans le cadre de la convention TER Centre 2014-2020.

d) Bilan de la prise en charge des personnes à mobilité réduite sur le réseau

Au cours de l'année 2015, un total de 34 059 prises en charge de personnes à mobilité réduite a été effectué sur le réseau ferroviaire régional, toutes origines confondues : inopinées, Accès Plus et Accès TER. Soit par rapport à 2014 (31 230 au total), un peu moins de 3 000 prises en charge supplémentaires.

Les prises en charge se répartissent globalement de façon équilibrée entre prises en charge réservées et prises en charge inopinées. Gare par gare, on constate en revanche une répartition assez variable.

Les 13 gares figurant dans le tableau ci-dessous, principalement les grandes gares et certaines gares régionales telles que Amboise, Chartres et Chinon, concentrent 97 % des prises en charge de l'ensemble du réseau régional, soit plus de 33 000 prestations.

Prestations réalisées du 01/01/2015 au 31/12/2015 (source SNCF)

	Nombre de prises en charge PMR	Part des prises en charge
Saint-Pierre-des-Corps	11 746	34%
Tours	7 334	22%
Orléans	3 098	9%
Vierzon	2 206	6%
Les Aubrais	1 693	5%
Bourges	1 685	5%
Chinon	1 123	3%
Blois-Chambord	1 054	3%
Châteauroux	1 042	3%
Chartres	824	2%
Amboise	531	2%
Vendôme-Villiers-sur-Loir	465	1%
Dreux	236	1%
TOTAL 13 gares	33 037	96%

Prise en charge par Accès Plus	Prise en charge par Accès TER	Prise en charge inopinée
59%	0%	41%
43%	2%	55%
38%	2%	60%
49%	1%	50%
41%	2%	57%
43%	0%	57%
30%	5%	64%
34%	7%	59%
44%	5%	52%
48%	1%	52%
29%	0%	71%
79%		21%
46%		54%
15920	490	16 624

TOTAL Régional	33 059
-----------------------	---------------

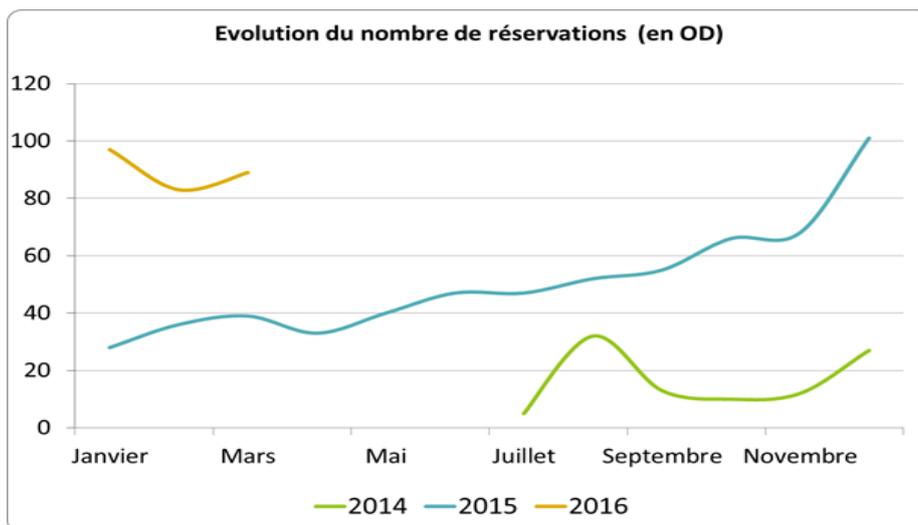
16 269	658	17 132
48%	2%	50%

Parmi elles, les deux gares du nœud tourangeau concentrent plus de la moitié de l'ensemble des prises en charge du réseau, dont 34,5 % en gare de Saint-Pierre des Corps qui, avec 11 746 prises en charge, est de très loin la gare la plus sollicitée. L'importance de la desserte, des correspondances et la diversité des destinations expliquent très probablement ce résultat. La gare de Tours vient juste après.

Le service Accès Plus, déployé dans 23 gares dans la région, a représenté 48 % des personnes à mobilité réduite prises en charge en 2015. Entre 2011 et 2014, le nombre de prestations réalisées dans les 23 gares en région Centre-Val de Loire a augmenté de 41 %.

Le service Accès TER n'est complètement en fonctionnement dans les 74 gares que depuis la mi-2015, sa fréquentation évolue donc encore. Sur l'ensemble de la période de

fonctionnement (du 1^{er} juillet 2014 au 31 décembre 2015), 712 prises en charges ont été réalisées.



L'évolution très importante du nombre de prises en charge s'explique par l'augmentation du nombre de gares proposant le service. Mais on constate aussi une forte évolution du nombre moyen de prises en charge par gare puisque celui-ci est passé de 3,5 en 2014 (99 prestations dans 29 gares) à 8,3 en 2015 (613 prestations dans 74 gares). Cette forte évolution s'explique probablement par une meilleure connaissance du service par les voyageurs.

Les lignes les plus empruntées par les voyageurs ayant recours au service sont : Tours-Orléans (163 prises en charge), Tours-Chinon (158 prises en charges), Tours-Vierzon (70 prises en charge) et Châteauroux-Argenton-sur-Creuse (67 prises en charge).

Depuis la mise en place du service à la mi-2014, la prise en charge de personnes en fauteuil roulant représente la moitié des prestations réalisées. Pour ce type de handicap, Accès TER est une vraie aide à la mobilité et une réelle nécessité pour leur permettre d'utiliser le transport ferroviaire.

Nombre de réservations (OD) Accès TER réalisées par type de handicap	Cumul depuis 01/07/2014	Part
Aide à l'Orientation	45	6%
Fauteuil roulant Electrique	107	15%
Fauteuil roulant Manuel	226	32%
Personne à Guider	235	33%
Locomotion Restreinte	99	14%
Langage des signes	0	
Total	712	100%

Sur les 712 prestations réalisées par Accès TER : 510 ont été effectuées pour l'accès au train, 194 en taxi et 8 en autocar. La substitution par taxi est mise en place seulement lorsque le voyageur ne peut accéder au train.

e) Formation du personnel au contact du public

SNCF forme son personnel au contact des usagers (agents d'accueil, agents assurant les missions d'escale, personnel d'accompagnement à bord des trains et agents des gares TER et téléconseillers du centre de relation clientèle), aux attentes spécifiques et aux besoins particuliers des voyageurs à mobilité réduite.

Chaque agent d'accueil et de l'escale en gare, ainsi que les personnels d'accompagnement dans les trains, bénéficient d'une formation d'un à deux jours. La sensibilisation au handicap, les bons gestes et les bonnes attitudes, afin de répondre au mieux aux attentes des personnes à mobilité réduite, sont abordés lors de cette formation. Le déroulé d'une formation de 7h est le suivant : politique de la SNCF en matière de prestations et d'accompagnement des PMR, contexte juridique, contexte légal, information aux usagers, services d'assistance.

3.2 Le matériel roulant

Le matériel roulant circulant sur le Réseau TER Centre-Val de Loire reste très hétérogène et son accessibilité est souvent partielle.

3.2.1 Normes de l'accessibilité du matériel roulant

L'article 6 de l'ordonnance complète, s'agissant du matériel roulant, les dispositions de la loi de 2005 en précisant :

- que le matériel roulant routier, guidé et ferroviaire en service le 13 février 2015 peut être exploité après cette date même s'il n'est pas accessible,
- qu'une proportion minimale de matériel roulant affecté aux services réguliers et à la demande de transport public routier de voyageurs doit être accessible sur chaque service.

L'accessibilité d'un matériel roulant ferroviaire, dont les caractéristiques sont définies par le décret n°2006-138 du 9 février 2006, doit permettre :

- d'effectuer des opérations de montée et descente,
- de bénéficier de tous les services offerts à l'intérieur du véhicule,
- de se localiser, s'orienter et bénéficier en toute circonstance de l'information nécessaire.

Les dispositions et aménagements propres à assurer l'accessibilité du matériel roulant doivent ainsi satisfaire aux obligations suivantes :

- s'il subsiste des lacunes infranchissables, elles sont comblées grâce à l'ajout d'équipements ou de dispositifs adéquats, à quai ou embarqués,
- au moins une porte par véhicule permet le passage d'un fauteuil roulant,
- les véhicules et les rames contiennent au moins un emplacement destiné aux personnes se déplaçant en fauteuil roulant et des sièges réservés aux passagers à mobilité réduite, à proximité des accès. L'identification de ces emplacements et sièges est clairement affichée,
- toute information délivrée à bord ou nécessaire au bon déroulement du voyage est diffusée sous forme sonore et visuelle et adaptée aux capacités de perception et de compréhension des personnes handicapées et à mobilité réduite.

3.2.2 Niveau d'accessibilité du matériel en circulation sur le réseau TER Centre-Val de Loire

C'est sur la base du décret de 2006 que la Région Centre-Val de Loire a établi une typologie du matériel roulant dédié aux dessertes ferroviaires régionales :

- matériel non accessible, qui ne dispose d'aucun des équipements précédemment listés,
- matériel partiellement accessible qui ne répond qu'à une partie des critères,
- matériel totalement accessible équipé de tous les équipements requis.

A l'aune de ces différents critères, il est possible de classer le matériel ferroviaire régional de la manière suivante :

a) Le matériel régional non accessible :

Ce sont les matériels anciens Z2 (17 rames), VO2N (56 voitures) et Corail (94 voitures) construits dans les années 1970. Leur accès est difficile car :

- subsiste une double lacune, à la fois horizontale et verticale (marches hautes),
- la seule information disponible est celle donnée vocalement par l'agent d'accompagnement,
- il n'y a pas d'espace ni de toilettes dédiés aux PMR et en particulier aux UFR.

Le matériel VO2N sera totalement remplacé par un nouveau matériel dès 2016.

b) Le matériel régional partiellement accessible :

Ces matériels, mis en service à la fin des années 1990/début des années 2000, ont été conçus selon certaines normes d'accessibilité que la Région a fait inscrire dans leurs cahiers des charges respectifs :

- Les 17 rames ATER et les 16 rames XTER sont équipées :
 - d'un espace destiné aux PMR,
 - de toilettes spécialement aménagées,
 - d'un système d'information voyageur embarqué (SIVE),
 - de larges portes d'accès,
 - d'un plancher surbaissé,

mais ne disposent pas de comble-lacune, qui permet d'éviter la lacune horizontale entre la rame et le quai.

- Les 5 rames X74500 comprennent :
 - un espace dédié PMR,
 - des toilettes aménagées,
 - de larges portes d'accès,

mais ne comportent ni plancher surbaissé, ni comble-lacune, ni SIVE.

c) Le matériel régional totalement accessible :

Ce matériel a été mis en service depuis le début des années 2000 :

- les 17 rames ZTER, mises en service en 2003, ainsi les 12 rames TER2Nng comprennent l'ensemble des équipements requis, dont un comble-lacune manuel (palette),

- les 11 rames AGC (10 ZGC et 1BGC), mises en service entre 2005 et 2010, comportent l'ensemble des équipements requis, dont un comble-lacune à déploiement automatique,
- les 14 rames REGIO 2N sont les 1^{ers} engins en conformité avec la Spécification Technique d'Interopérabilité (STI) PMR 2014. Ce matériel dispose d'aménagements supplémentaires par rapport aux AGC : plateformes de 6 m², très larges portes d'accès, deux espaces UFR avec sièges accompagnateurs, un siège de transfert et des boutons d'appel SOS au niveau de l'emplacement UFR et des toilettes UFR.

Le tableau ci-dessous détaille le matériel roulant affecté aux différentes lignes du réseau TER Centre-Val de Loire. Sur une même ligne, plusieurs types de matériels peuvent circuler. En cas d'aléas, un autre type de matériel peut être attribué.

Les trois couleurs indiquent le niveau d'accessibilité du matériel décrit précédemment :

- en rouge, le matériel ancien non accessible,
- en orange le matériel partiellement accessible,
- en vert le matériel totalement accessible.

Liste du matériel roulant CENTRE-VAL DE LOIRE affecté par axe à partir du 1 septembre 2016

	VO2N	Corail	XTER	ATER	ZTER	TER2N NG	AGC	Z2	X7450 0	REGIO 2N
Bourges-Nevers			O	O			X	O		
Bourges-St Amand				O						
Chartres-Courtalain				X						
Orléans-Tours		X			X		X	X		
Orléans-Vierzon					X		X	X		
Paris-Chartres-Nogent	X	X				X				X
Paris-Orléans		X			O		O			
Paris-Tours (Via Châteaudun)			X	O						
Salbris - Luçay Le Mâle									X	
Tours-Château du Loir			X							
Tours-Chinon			X	X						
Tours-Loches			X	O						
Tours-Port de Piles			O		X		X	X		
Tours-Saumur			O	O	X		O			
Tours-Vierzon			O	O	O		X			
Vierzon-Bourges			O	O	X		X			
Vierzon-St Sébastien			O		O		O	X		

X : matériel affecté en roulement

O : matériel affectable en opérationnel (en cas d'aléas)

Aux gares non accessibles, disposant de personnel et/ou desservis avec du matériel non accessible, SNCF Mobilités a déployé des équipements (plateformes élévatrices et rampes mobiles sur chaque quai) facilitant, avec assistance humaine, l'accès et la descente du train.

81 plateformes élévatrices sont actuellement disponibles dans 34 gares et 53 rampes mobiles sont mises en place dans 41 gares. Ces données évoluent en permanence en fonction des besoins identifiés par SNCF.

3.3 Les points d'arrêt ferroviaires

Un point d'arrêt ferroviaire peut être composé de plusieurs éléments : un parvis et des espaces de stationnement voitures et deux roues, un bâtiment voyageurs avec un guichet, une salle d'attente, des quais, et une traversée de voies de type passage souterrain, passerelle ou passage planchéié.

Le tableau ci-dessous identifie les différents espaces d'un point d'arrêt, leur fonction et l'entité en charge de leur aménagement et de leur gestion, voire propriétaire des biens, et donc en charge de leur mise en accessibilité :

Espace	Fonction	Domaines
Parvis	Voirie, stationnement, cheminements...	SNCF Mobilités ou collectivités
Bâtiment voyageur	Distribution, accueil, information, attente, sanitaires...	SNCF Mobilités
Passage souterrain, passerelle, ascenseurs, escaliers,	Accès aux quais, traversée de voie	SNCF Réseau
Quais	Attente, information, cheminement	SNCF Réseau et SNCF Mobilités

3.3.1 L'accessibilité sur le périmètre SNCF Réseau

a) Périmètre et normes

SNCF Réseau est propriétaire des quais et des traversées de voies (passage souterrain, passerelle, escaliers, ascenseurs) et a en charge l'accès à l'infrastructure ferroviaire du réseau ferré national, la gestion opérationnelle des circulations, la maintenance, le développement, l'aménagement, la cohérence et la mise en valeur du réseau ferré national.

La mise en accessibilité sur le domaine SNCF Réseau répond aux textes réglementaires que sont la STI PMR de 2015 et le Code de la Construction et de l'Habitation :

- un quai accessible doit être à une hauteur de 550 mm par rapport au plan de voie,
- son cheminement doit être libre et sans obstacle, d'une largeur nominale d'1.60 mètres de chaque côté du quai, pouvant être réduite, pour des obstacles de faible longueur et dans certaines conditions, jusqu'à 800 mm de largeur. Il doit être équipé de bandes d'éveil à la vigilance,
- les passages souterrains et passerelles doivent respecter des largeurs et hauteurs minimum,
- l'écart entre le rail et le passage planchéié doit être réduit fortement,
- les escaliers et les marches doivent être signalés par des bandes d'éveil à la vigilance et pourvus d'une main courante à double hauteur équipée de manchons en braille,

- les ascenseurs doivent être équipés d'un système de vocalisation, avec des boutons à 90 cm du sol et doublé en braille.

b) Les opérations de mise en accessibilité réalisées

Dans le cadre de sa politique d'amélioration et de développement des services de transport de voyageurs et avant même la validation du SDRA en 2008, la Région Centre-Val de Loire a financé (conventions signées en 1999 et 2006 avec SNCF Réseau) le rehaussement à 550 mm des quais de 25 gares réparties sur quatre lignes :

- les quais de 10 gares sur la ligne Tours-Vierzon : Tours, Veretz, Azay-sur-Cher, Saint-Martin-le-Beau, Bléré-la-Croix, Montrichard, Saint-Aignan-Noyers, Selles-sur-Cher, Gièvres et Villefranche-sur-Cher,
- 8 quais répartis dans 7 gares sur la ligne Orléans-Tours : Chouzy, Onzain-Chaumont-sur-Loire, Veuves-Monteaux, Limeray, Amboise, Noizay et Meung-sur-Loire,
- les quais de 6 gares sur la ligne Orléans-Vierzon : St-Cyr-en-Val, La-Ferté-St-Aubin, Lamotte-Beuvron, Nouan-le-Fuzelier, Salbris et Theillay,
- les quais de 2 gares sur la ligne Bourges-Saincaize : Saint Germain-du-Puy et Bengy-sur-Craon.

Par ailleurs, les quais de 2 gares d'Eure-et-Loir, sur la ligne Paris-Chartres-Le Mans, ont bénéficié de travaux de mise en accessibilité :

- en gare d'Epervon, dans le cadre du projet de pôle d'échanges multimodal, le souterrain a été rendu accessible par l'installation d'ascenseurs, le revêtement et le rehaussement des quais ont été repris et des bandes d'éveil à la vigilance ont été posées,
- en gare de Courville-sur-Eure, la réalisation d'un souterrain équipé de deux ascenseurs a permis de rendre la traversée des voies accessible.

Plus récemment, plusieurs études préliminaires ont été réalisées pour la mise en accessibilité des domaines SNCF Réseau des gares de Nogent-le-Rotrou, La Loupe, Amboise, Toury, Sainte-Maure-Noyant, Jouy et Briare (pour ces deux dernières gares, la sécurisation de la traversée des voies était également visée).

A la gare de Briare, la réalisation d'un passage souterrain avec rampes d'accès est programmée par SNCF Réseau en 2018-2019.

En 2016, les études Avant-Projet et Projet seront engagées pour les gares d'Amboise et Nogent-le-Rotrou, et les études préliminaires pour les gares de Chevilly et Maintenon.

3.3.2 L'accessibilité sur le périmètre SNCF Mobilités

a) Périmètre et normes

L'accessibilité sur le périmètre SNCF Mobilités concerne le bâtiment voyageur et ses abords. Elle doit respecter les normes ERP (établissement recevant du public) suivantes ainsi que la STI PMR 2015 :

- sur le parvis :
 - un stationnement adapté représentant au minimum 2 % du nombre total de places,
 - un cheminement dégagé avec 1,20 m libre de tout obstacle,
 - des pentes inférieures à 5%,

- des trottoirs surbaissés pour faciliter l'accès aux quais et/ou bâtiment voyageurs.
- dans le bâtiment-voyageur :
 - des portes avec une largeur minimale de 0,80 m,
 - repérables ouvertes comme fermées à l'aide d'éléments visuels contrastés,
 - une information visuelle lisible dans toutes les conditions,
 - des informations sonores,
 - des bandes de guidage en direction des guichets et des quais,
 - un mobilier d'attente,
 - des guichets adaptés pour les personnes en fauteuil roulant ou de petite taille et munis d'un dispositif de sonorisation (boucle à induction magnétique).
- les abris sur les quais :
 - un accès avec une largeur minimale de 0,80 m,
 - un espace de manœuvre suffisant pour les personnes en fauteuil roulant,
 - des sièges avec accoudoirs,
 - une information visible.

b) La mise en accessibilité des bâtiments voyageurs et de leurs abords

Sans attendre la loi du 11 février 2005, la Région Centre-Val de Loire s'est engagée dans une démarche volontariste de mise en accessibilité du périmètre SNCF des gares.

Le schéma « Pour un réseau maillé de gares accessibles », réalisé en 2003 avec la SNCF et trois associations de personnes à mobilité réduite, APF, Association Valentin Haüy, AFLAR (Association Française de lutte Anti Rhumatismale), a servi de canevas à la démarche régionale.

Il définissait le niveau de service et d'équipement (rehaussement des quais pour une accessibilité en autonomie, réaménagement des guichets, construction de rampes pour accéder aux bâtiments voyageurs, installation de bandes podo-tactiles et d'ascenseurs sur les quais...) à fournir dans certaines gares retenues en fonction :

- de leur fréquentation,
- d'une distance maximale entre deux gares labellisées « accessibles »,
- des lieux d'implantation de centres, foyers et résidences pour personnes handicapées.

A partir de 2004, la Région Centre-Val de Loire, la SNCF, RFF et l'État ont ainsi contribué à la mise en accessibilité des domaines SNCF de 33 gares : Amboise, Beaugency, Sainte-Maure-Noyant, Salbris, Gien, Châteauneuf-sur-Cher, Gièvres, Vendôme, Nogent-le-Rotrou, Montrichard, Chinon, Port-Boulet, Épernon, La Loupe, Châteaudun, Toury, Langeais, Joué-les-Tours, Bléré-La-Croix, Issoudun, Loches, Argenton-sur-Creuse, Brou, Voves, Château-Renault, Port-de-Piles, Romorantin, Valençay, Avord, Saint Amand-Montrond, Lamotte Beuvron, Nogent-sur-Vernisson et Briare.

Des aménagements et équipements d'accessibilité, issus du travail mené par SNCF avec les associations de personnes handicapées, sont installés dans ces gares pour faciliter la mobilité de tous :

- les portes automatiques,
- la vitrophonie : système de marquage installé sur les parois vitrées pour éviter les heurts sur la surface transparente,
- les balises sonores qui diffusent, après activation d'une télécommande, des messages sonores de localisation et d'orientation pour aider les personnes atteintes de déficiences visuelles dans leurs déplacements,
- les bandes podotactiles : bandes parallèles en relief et contrastées apposées sur le sol, qui permettent aux personnes atteintes de déficiences visuelles de se déplacer dans la

gare. Cet équipement aide également les personnes atteintes de déficience cognitive à mémoriser leurs déplacements et constitue un repère pour tous,

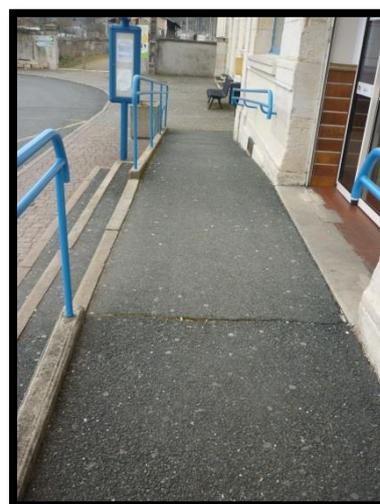
- les guichets de vente : ils sont équipés de boucles à induction magnétique et disposent de tablettes basses,
- les élévateurs (ou plateforme élévatrice) et rampes mobiles : ils permettent aux personnes en fauteuil roulant de monter à bord du train, en comblant les lacunes verticales et horizontales entre le train et le quai sur certains sites,
- l'accessibilité au bâtiment voyageur et aux quais, depuis le parking et le parvis,
- la création d'une ou plusieurs places de stationnement réservées aux PMR.



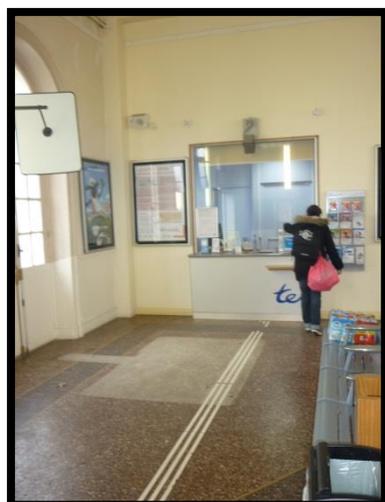
Portes automatiques d'entrée et de sortie de gare accompagnée d'une balise sonore



Place réservée



Rampe d'accès



Bande de guidage



Guichet adapté

Dans le cadre du projet de pôle d'échanges multimodal porté par la communauté de communes du Val Drouette, le bâtiment voyageur de la gare d'Épernon et ses abords ont été rendus accessibles. La place de la gare a été aménagée de façon à sécuriser les cheminements des piétons, des deux roues et des personnes à mobilité réduite, vers le bâtiment voyageur et les quais. La halle a été aménagée en espace multimodal avec un espace de stationnement pour les deux-roues et une salle d'attente.

En 2014, afin de compléter le réseau des 33 gares, la Région a financé les études préliminaires de mise en accessibilité des bâtiments voyageurs et de leurs abords pour 21 gares. Les éléments étudiés sont les mêmes que ceux des gares précédentes.

c) L'information du voyageur

✓ *Signalétique en gare*

La nouvelle signalétique qui est progressivement mise en place dans les gares par SNCF utilise la police Achemine, police de caractères plus lisible et adaptée, élaborée par SNCF avec la participation d'associations représentatives de personnes malvoyantes. Un travail sur les contrastes visuels par colorimétrie a également été engagé.

✓ *Afficheurs dynamiques*

84 gares et haltes régionales choisies en fonction de leur fréquentation sont équipées de 204 afficheurs dynamiques.

Les écrans sont contrastés et le texte est écrit en gros caractères avec la police Achemine. Les couleurs de fond ont été étudiées pour donner une indication sur la nature des informations. Ils sont équipés d'une vitre antireflet et, si nécessaire, d'une casquette pour éviter le surplus de lumière. Les écrans disposent d'une synthèse vocale diffusant les informations écrites.



Afficheur dynamique dans une gare régionale



Afficheur dynamique dans une grande gare

Les grandes gares sont quant à elles équipées d'environ 180 écrans TFT. Sont équipées les gares de Tours, Saint-Pierre-des-Corps, Orléans, Les Aubrais, Châteauroux, Montargis, Blois et Vendôme Villiers.

Concernant la gare de Bourges, les travaux de modernisation de l'information voyageurs devraient débuter en 2016. L'information voyageur sera également modernisée à Chartres dans le cadre du pôle d'échange multimodal. La gare de Vierzon sera à équiper dans les années à venir.

Ces écrans, dont les caractéristiques d'accessibilité visuelle sont les mêmes que celles des afficheurs dynamiques des gares régionales, diffusent les informations sur les trains au départ et à l'arrivée, des informations conjoncturelles (travaux, circulations des trains...), et dans certaines gares des informations multimodales.

✓ *Service de vocalisation des prochains départs*

Disponible dans toutes les gares, et en particulier celles qui n'ont pas été équipées d'afficheurs dynamiques, ce service permet aux usagers de se renseigner en temps réel, en téléphonant au Centre Relation Client Contact TER Centre-Val de Loire puis en composant le code postal de la commune d'implantation de la gare, sur les quatre prochains départs de trains et cars TER, sur les conditions de circulation (durée d'un retard par exemple) et les perturbations.

Ce service, disponible 7j/7, 24h/24, permet aux voyageurs non-voyants ou malvoyants d'accéder à ces informations en toute autonomie.

e) Accessibilité des outils de distribution

Le réseau TER Centre-Val de Loire dispose de 115 distributeurs de titres de transport régionaux (DBR).

Depuis octobre 2015, l'ensemble des distributeurs de billets régionaux dispose des éléments suivants :

- synthèse vocale permettant aux personnes déficientes visuel ou mental non lectrices d'avoir une restitution sonore des informations à l'écran,
- haut-parleur et prise jack offrant deux moyens d'écouter la synthèse vocale,
- boutons avec symbole en relief pour le déclenchement du haut-parleur, et pour valider ou annuler des choix,
- clavier de paiement par carte bancaire,
- molette de sélection crantée pour faciliter la navigation,
- commandes situées à une hauteur inférieure à 1,30 m.

4. Etat des lieux de l'accessibilité du volet routier

4.1 Le réseau routier régional

Le tableau ci-dessous présente les différentes lignes routières TER et le nombre de points d'arrêt desservi par chaque ligne. Ces chiffres sont amenés à évoluer en fonction des modifications qui peuvent intervenir sur la desserte.

On dénombre 361 points d'arrêt routiers sur l'ensemble du réseau (dont 331 matérialisés par un mobilier : abris, poteaux, cadres infos...), situés sur les domaines routiers de l'Etat, des Départements, des Intercommunalités ou des communes et répartis comme suit :

- 195 points d'arrêt desservis uniquement par le réseau régional,
- 166 points d'arrêt partagés avec un autre réseau de transport collectif (interurbain ou urbain), donc avec d'autres autorités organisatrices de la mobilité (Régions, Départements, Intercommunalités ou Communes).

Lignes cars TER	Nombre de points d'arrêt / ligne *
Issoudun - Vierzon	13
Argenton-sur-Creuse - Châteauroux	14
TAD Thésée - Montrichard	7
Montargis - Briare	4
Aubigny-sur-Nère - Gien	11
Tours - Châteauroux	129
Lamotte-Beuvron - Romorantin	9
Thésée - Romorantin	12
Romorantin - Vierzon	30
Sancerre - Cosne-sur-Loire	13
Mondoubleau - Vendôme	11
Château-Renault - Vendôme	8
Blois - Limeray	5
Droué - Chartres	20
Tours - Chartres	19
Châteaudun - Dourdan	10
TAD Bonny-sur-Loire - Briare	3
Tours - Chinon	15
Tours - Château-du-Loir	10
Châteauroux - Poitiers	8
Bourges - Saint-Amand-Montrond	11
Châteauroux - Bourges	33

** certains points d'arrêt, communs à plusieurs lignes, peuvent être comptabilisés deux fois. Un point d'arrêt correspond ici à un point d'arrêt en montée ou en descente.*

Aucun point d'arrêt routier du service régional n'a à ce jour été rendu accessible par les gestionnaires de voirie.

La Région a repris depuis juillet 2015 la gestion directe de ces lignes, auparavant confiées à SNCF Mobilités.

La Région est désormais propriétaire de l'ensemble du mobilier installé aux points d'arrêt uniquement desservis par le service régional, ainsi que de certains mobiliers présents aux points d'arrêt partagés.

Dans le cadre de son marché d'acquisition de mobilier, permettant le renouvellement du mobilier en place et de nouvelles implantations, elle veille à ce que les gammes répondent aux obligations en matière d'accessibilité.

La Région a cofinancé la mise en accessibilité des gares routières de Châteauroux et de Vendôme desservies par le réseau TER Centre-Val de Loire, et de 33 points d'arrêt routiers dans le département de l'Indre au titre de la convention Région-Département.

4.2 Le matériel roulant

Les services sont effectués soit par autocars, soit par minicars, soit par des véhicules légers. Sont ainsi affectés au service routier, dans le cadre des marchés passés entre la Région Centre-Val de Loire et les transporteurs, 74 véhicules dont 56 véhicules titulaires et 18 véhicules de réserves.

Conformément aux termes des marchés passés par la Région avec les transporteurs, tous les véhicules affectés à la mise en œuvre de la desserte sont ainsi accessibles.

Pour les lignes régulières, la conception et les équipements du matériel roulant doivent permettre aux personnes en situation de handicap et aux personnes à mobilité réduite :

- d'effectuer les opérations de montée, de descente et d'installation à bord,
- de bénéficier de tous les services offerts à l'intérieur du véhicule, sauf cas d'impossibilité technique avérée qui donneront lieu à la mise en place de mesures de substitution,
- de se localiser, de s'orienter et de bénéficier en toute circonstance de l'information nécessaire à l'accomplissement du voyage.

Les dispositions et aménagements propres à assurer l'accessibilité du matériel roulant doivent satisfaire aux obligations suivantes :

- s'il subsiste entre le véhicule et le trottoir des lacunes horizontales ou verticales non franchissables, elles sont comblées grâce à l'ajout d'équipements ou de dispositifs adéquats, à quai ou embarqués,
- au moins une porte par véhicule permet le passage d'un fauteuil roulant,
- les véhicules disposent au moins d'un emplacement destiné aux personnes se déplaçant en fauteuil roulant et de sièges réservés aux passagers à mobilité réduite, à proximité des accès. L'identification de ces emplacements et sièges est clairement affichée.

La Région veille à ce que le parc assurant la desserte routière dispose des équipements permettant de garantir l'accessibilité aux usagers en situation de handicap, toutes formes de handicaps confondus, tels que prévus dans les dispositions législatives et réglementaires. Cette obligation figure dans les marchés passés avec les transporteurs.

Le transport à la demande (TAD) est réalisé par un service de taxi. Au moins un des véhicules de la flotte du titulaire du marché dispose de tous les équipements permettant de garantir l'accessibilité aux usagers à mobilité réduite ou en situation de handicap, toutes formes de handicaps confondus, y compris fauteuil électrique, tels que ceux-ci sont prévus dans les dispositions législatives et réglementaires. S'il n'y a pas de dispositifs d'annonces, l'information est délivrée par le conducteur.

4.3 La formation des conducteurs

La Région Centre-Val de Loire a imposé aux exploitants des lignes relevant de sa compétence d'intégrer, dans le parcours de formation de son personnel, la formation sur l'accessibilité et la prise en charge des personnes à mobilité réduite.

Elle a ainsi fait figurer au cahier des charges relatif à chaque marché les obligations du transporteur en matière de formation des conducteurs. La formation sur l'accessibilité figure parmi celles que le titulaire du marché est dans l'obligation de proposer à tous les conducteurs.

Ces formations proposent une approche du handicap et un échange avec une personne handicapée sur son vécu du transport et ses attentes. Elles visent à faire prendre conscience de l'intérêt d'un arrimage fiable du fauteuil roulant et à faire participer les conducteurs à l'amélioration de la prestation. Elle vise enfin à connaître les origines et conséquences des principaux accidents dorsaux lombaires.

Le transporteur est également tenu pendant toute la durée du marché de communiquer à la Région de façon exhaustive :

- le thème, le programme, la durée en heures et la périodicité de renouvellement de chaque action de formation qu'il octroiera à ses conducteurs,
- le nombre de sessions budgétées par an,
- le nombre de conducteurs formés par an,
- le nombre d'heures totales de formation octroyées par an aux conducteurs.

La Région peut ainsi vérifier que toutes les actions décrites au Plan de formation ont été réellement mises en œuvre.

Il convient toutefois de rappeler que, selon la convention collective nationale des transports routiers, le personnel de conduite de transport routier de voyageurs n'est pas habilité à quitter son poste, et ne peut répondre seulement qu'aux missions de conduite, de perception des recettes, et de dépannage et surveillance courante.

La Région ne dispose pas de données exhaustives concernant la prise en charge des personnes à mobilité réduite dans les autocars du réseau régional mais le nombre de personnes à mobilité réduite, en particulier en fauteuil, prises en charge à bord des véhicules, semble à ce jour peu important. Ces informations seront collectées auprès des transporteurs au fur et à mesure de la mise en œuvre du Sd'AP.

4.4 Information aux usagers

En matière d'information voyageurs, l'ordonnance impose désormais la mise à disposition d'une version simplifiée des informations relatives au service de transport public. Ces informations doivent être accessibles à tous les types de handicaps.

Les transporteurs ont l'obligation de détailler les mesures d'information aux PMR dans leur plan d'information des usagers (PIU) : information quotidienne, situation perturbée, mesures de communication, et toute information nécessaire à l'utilisation du service.

Le service de transport routier régional bénéficie, au même titre que le service de transport ferroviaire régional, des dispositifs d'information décrits au 3.1.1

La Région poursuit par ailleurs ses engagements pour l'accessibilité de tous aux réseaux de transports régionaux en travaillant dans le cadre de la STI PMR à la conception des supports de communication adaptés : police de caractères accessible, contrastes visuels... Toute information délivrée à bord ou nécessaire au bon déroulement du voyage est diffusée sous forme sonore et/ou visuelle et adaptée aux capacités de perception et de compréhension des personnes handicapées et à mobilité réduite.

Chapitre 3 – LES ORIENTATIONS STRATEGIQUES DU SD'AP DES TRANSPORTS REGIONAUX

1. Les orientations stratégiques pour le réseau de transport régional ferroviaire

1.1 Détermination des points d'arrêts prioritaires

Le décret n°2014-1323 du 4 novembre 2014 relatif aux points d'arrêt des services de transports public à rendre accessibles de façon prioritaire aux personnes handicapées et précisant la notion d'impossibilité technique avérée fixe 3 critères de priorisation :

1.1.1 Critère fréquentation

Les points d'arrêt ferroviaires ayant une fréquentation supérieure à 1 000 voyages par jour (soit 1 000 montées/descentes quotidiennes) sont à rendre accessibles en priorité.

La base de données nationale de SNCF Mobilités « Aristote » a été utilisée pour les identifier. La moyenne des montées et des descentes des années 2012 et 2013 divisée par 365 jours a permis de déterminer la fréquentation des gares et haltes.

Au titre de ce critère, les gares de Amboise, Chartres, Epernon, Nogent-le-Rotrou et Maintenon ont été identifiées comme prioritaires.

Gare	Nombre de montées et descentes/jour
Amboise	1 286
Chartres	7 575
Epernon	3 787
Maintenon	3 240
Nogent-le-Rotrou	1 225
Malesherbes	1 095

1.1.2 Critère lié à la proximité d'un établissement accueillant des personnes âgées et handicapées

Les points d'arrêt à rendre accessibles en priorité au regard de ce critère sont ceux situés dans un rayon de 200 mètres autour d'un établissement accueillant des personnes âgées ou handicapées (ERP-PAPH).

Un premier travail de localisation des ERP-PAPH a été réalisé par SNCF à l'aide de la base de données FINESS gérée par l'État. 36 codes catégories d'établissement ont été retenus par les services de l'Etat.

Pour la région Centre-Val de Loire, 1 200 ERP-PAPH ont été pris en compte. Les ERP-PAPH de 5^{ème} catégorie (accueillant un nombre limité de personnes) ont été retirés conformément au décret cité ci-dessus.

Afin d'identifier les points d'arrêt à rendre accessibles, la distance a été mesurée entre l'entrée principale du bâtiment de l'ERP-PAPH et l'entrée du bâtiment voyageur de la gare (ou l'entrée sur le quai pour une halte).

Au titre de ce critère, les gares de Chevilly, Chinon et Illiers-Combray ont été identifiées comme prioritaires.

Point d'arrêt	ERP	Gare/halte	Nombre de montées et descentes/jour
Chevilly	EHPAD Chevilly	halte	105
Chinon	FAM Institut du Mai	Gare	329
Illiers-Combray	EHPAD « les Genêts »	Gare	385

1.1.3 Critère « 50 km »

Conformément au décret, si l'application des deux premiers critères ne permet pas de répondre à l'objectif suivant lequel tout point d'arrêt ferroviaire non accessible se situe à moins de 50 kilomètres, sur la même ligne, d'un autre point d'arrêt ferroviaire accessible (en intégrant les grandes gares figurant au Sd'AP national), il est nécessaire de déterminer un point d'arrêt à rendre accessible afin d'atteindre cet objectif.

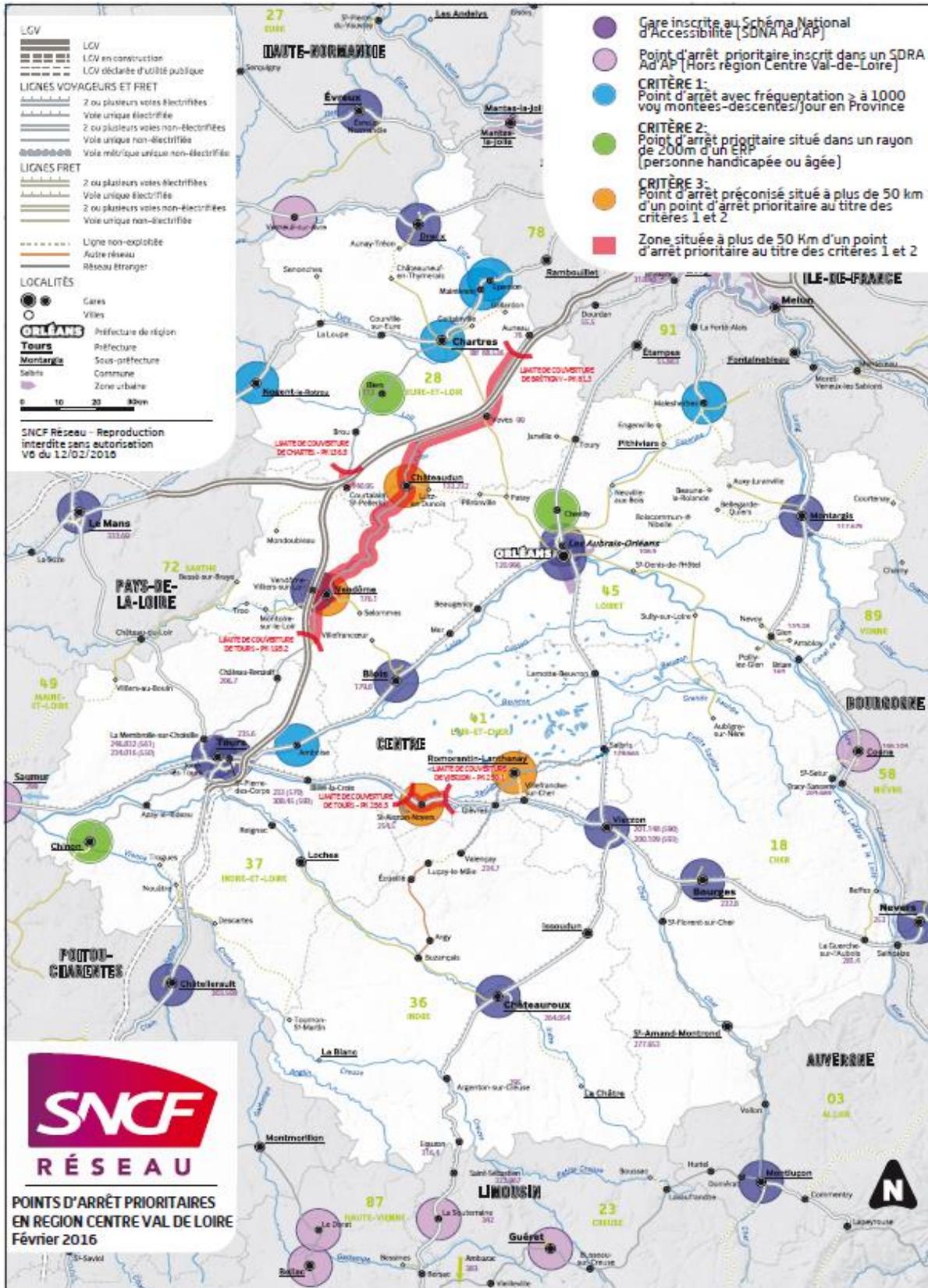
La faisabilité technique, la fréquentation et le caractère de pôle de centralité¹, le cas échéant, des points d'arrêt, ont permis d'établir cette priorisation.

Afin de répondre à ce critère, les gares de Châteaudun, Vendôme-TER, Saint-Aignan-Noyers et Romorantin ont été identifiées comme prioritaires.

Gare	Nombre de montées et descentes/jour
Ligne Paris-Tours	
Châteaudun	283
Vendôme-TER	166
Ligne Tours-Vierzon	
St Aignan-Noyers	206
Ligne du Blanc-Argent	
Romorantin	238

¹ Défini dans le Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire Région Centre

Le Sd'AP régional porte ainsi au total sur les 13 gares suivantes : Amboise, Chartres, Epernon, Maintenon, Nogent-le-Rotrou, Malesherbes, Chevilly, Chinon, Illiers-Combray, Châteaudun, Vendôme, Saint-Aignan-Noyers et Romorantin.



1.1.4 La couverture du territoire par des gares situées dans les régions voisines

Le réseau régional est par ailleurs couvert par deux gares situées dans deux régions limitrophes :

- la section Châteauroux – Limoges de la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse est couverte par la gare de La Souterraine, inscrite dans le Sd'AP de la Région Limousin,
- la section Montargis – Nevers de la ligne Paris-Nevers-Lyon est couverte par la gare de Cosne-sur-Loire, inscrite dans le projet de Sd'AP de la Région Bourgogne.

Le Sd'AP Limousin a été validé tandis que le Sd'AP Aquitaine est encore en cours d'instruction auprès des services de l'Etat.

1.2 La programmation par département de la mise en accessibilité des points d'arrêt ferroviaires identifiés comme prioritaires

1.2.1 Les principes de construction de la programmation

La nature, le coût et le calendrier de réalisation des travaux de mise en accessibilité des gares identifiées comme prioritaires ont été établis par SNCF Réseau et SNCF Mobilités, en lien avec le Conseil Régional Centre-Val de Loire.

Cette programmation tient compte des contraintes inhérentes au contexte ferroviaire dans lequel elle sera réalisée mais elle reste toutefois indicative et elle est susceptible d'évoluer au cours de la mise en œuvre du Sd'AP, au fur et à mesure de l'avancement des études.

En effet, s'agissant du périmètre SNCF Réseau, pour la plupart des opérations inscrites, les travaux de mise en accessibilité sont complexes à concevoir et à exécuter. Ils nécessiteront de recourir à des moyens humains et financiers importants, tant pour la réalisation des études que pour la réalisation des travaux.

Ils impacteront l'exploitation du réseau de transport ferroviaire (interruptions de circulation, limitations de vitesse, plans de transport adapté...). La programmation intègre lorsque c'est possible l'opportunité de profiter de plages de travaux déjà existantes, afin de réduire les impacts de ces chantiers sur les circulations et l'exploitation du réseau en général.

Certaines gares prioritaires font d'ores et déjà l'objet d'études qui permettent d'envisager à court et moyen termes les phases Projet et Réalisation (PRO-REA). La programmation prévoit également le temps nécessaire à l'étude des opérations complexes.

S'agissant de la mise en accessibilité des traversées de voies, les rampes d'accès conformes seront privilégiées par rapport à l'installation d'ascenseurs. La possibilité de mettre en accessibilité uniquement la longueur utile des quais, déterminée en fonction de la longueur maximale du matériel en circulation sur l'axe et du matériel susceptible d'y circuler dans l'avenir, sera examinée.

La programmation, sur le périmètre relevant de SNCF Mobilités, vise en revanche à réaliser l'essentiel des travaux de mise en accessibilité au cours de la première période du Sd'AP à l'exception des gares de Romorantin et Malesherbes, inscrites sur la seconde période.

Lorsque la mise en accessibilité nécessite l'intervention de la collectivité sur le territoire de laquelle la gare est implantée, des échanges auront lieu avec elle, afin que la continuité de la chaîne de déplacement soit garantie.

1.2.2 La mise en œuvre du Sd'AP régional ferroviaire par département

a) La mise en œuvre du Sd'AP régional ferroviaire dans le département du Cher

Pour le département du Cher, il n'y a pas de point d'arrêt ferroviaire prioritaire au Sd'AP régional selon les critères définis dans le décret n° 2014-1323 du 4 novembre 2014. Les gares de Bourges et Vierzon inscrites au projet de Sd'AP national couvrent tout le territoire berrichon.

A noter que le financement de la mise en place d'ascenseurs en gare de Vierzon pour un coût de 10 M€, à parité entre Etat et Région, est inscrit au CPER 2014-2020.

b) La mise en œuvre du Sd'AP régional ferroviaire dans le département de l'Eure-et-Loir

Six points d'arrêt ferroviaires ont été identifiés comme prioritaires sur le département de l'Eure-et-Loir : Nogent-le-Rotrou, Epernon, Illiers-Combray, Châteaudun, Chartres et Maintenon.

Le coût des travaux de mise en accessibilité de ces points d'arrêt est estimé à environ 30 M€.

Pour ces points d'arrêt, les premières études sont programmées au cours des trois prochaines années et les travaux SNCF Réseau pourraient être achevés à la fin de la deuxième période pour la plupart. Les travaux SNCF Mobilités seraient réalisés au cours de la première période.

MISE EN ACCESSIBILITE DES GARES-REGION CENTRE-VAL DE LOIRE PLANNING ET COÛTS PREVISIONNELS SNCF RESEAU ET MOBILITES DEPARTEMENT DE L'EURE-ET-LOIR										PHASES :	
										Etudes préliminaires	
										Etudes avant-projet	
										Travaux	
Département	Gare	Périmètre	Programme des travaux prévisionnels	Coûts prévisionnels	2016	2017	2018	2019	2020-2022	2023-2025	
Eure-et-Loir (28)	Nogent-le-Rotrou	SNCF Réseau	Pose d'ascenseurs, rehaussement des quais, aménagement des escaliers et installation de bandes d'éveil à la vigilance	7 220 000 €							
		SNCF Mobilités	Reprise des assises (bancs) + signalétique	50 000 €							
Eure-et-Loir (28)	Epernon	SNCF Réseau	Renouvellement des bandes d'éveil à la vigilance	400 000 €							
		SNCF Mobilités	Reprise des assises (bancs) + signalétique	30 000 €							
Eure-et-Loir (28)	Illiers-Combray	SNCF Réseau	Rehaussement des quais, pose de bandes d'éveil à la vigilance, renouvellement du platelage de la traversée de voies	2 300 000 €							
		SNCF Mobilités	Mise en accessibilité du guichet + signalétique, mise en place de portes automatiques, reprise des assises, création d'une place de parking dédiée	110 000 €							
Eure-et-Loir (28)	Châteaudun	SNCF Réseau	Rehaussement des quais, pose de bandes d'éveil à la vigilance	3 200 000 €							
		SNCF Mobilités	Poursuite de la revalorisation du bâtiment voyageurs	à intégrer dans le projet de rénovation du BV							
Eure-et-Loir (28)	Chartres	SNCF Réseau	Rehaussement des quais, pose de bandes d'éveil à la vigilance	15 300 000 €							
		SNCF Mobilités	Mise aux normes des toilettes, du cheminement et des assises + complément signalétique	intégré dans le projet PEM							
Eure-et-Loir (28)	Maintenon	SNCF Réseau	Rehaussement des quais, pose de bandes d'éveil à la vigilance, renouvellement du platelage de la traversée de voies	1 380 000 €							
		SNCF Mobilités	Mise en accessibilité du guichet + signalétique, mise en place de portes automatiques, reprise des assises, création d'une place de parking dédiée (à confirmer si foncier G&C)	213 000 €							
TOTAL				30 203 000 €							

Le programme prévisionnel de travaux le plus important concerne la gare de Chartres, qui fait par ailleurs l'objet d'un projet d'aménagement de pôle d'échange multimodal. L'accessibilité du bâtiment voyageur est prévue dans ce cadre.

Pour la gare de Châteaudun, l'état actuel du bâtiment nécessite des travaux de plus grande ampleur et donnera lieu à une réflexion globale qui inclura sa mise en accessibilité.

c) La mise en œuvre du Sd'AP régional ferroviaire dans le département de l'Indre

Pour le département de l'Indre, il n'y a pas de point d'arrêt ferroviaire prioritaire au Sd'AP régional selon les critères définis dans le décret n° 2014-1323 du 4 novembre 2014.

Les travaux de mise en accessibilité de la gare de Châteauroux, inscrite au projet de Sd'AP national et qui couvre la ligne Vierzon – Argenton-sur-Creuse, pourraient avoir lieu au cours de la deuxième période de mise en œuvre du projet de Sd'AP national (2019-2021).

Au sud de la ligne, c'est la gare de La Souterraine inscrite au projet de Sd'AP de la Région Aquitaine – Limousin - Poitou-Charentes qui assure la couverture du réseau. La gare pourrait être rendue accessible en 2021 ou en 2022.

Pour la ligne du Blanc-Argent, la gare de Romorantin a été identifiée comme prioritaire dans le département du Loir-et-Cher et assure la couverture de la partie de la ligne située dans le département de l'Indre.

d) La mise en œuvre du Sd'AP régional ferroviaire dans le département de l'Indre-et-Loire

En Indre-et-Loire, deux points d'arrêt ont été identifiés comme prioritaires selon les critères fréquentation et proximité d'un ERP-PAPH, il s'agit des gares d'Amboise et de Chinon.

Le coût prévisionnel de leur mise en accessibilité est estimé par SNCF à 6 600 000 €.

Une étude préliminaire a d'ores et déjà réalisée sur la gare d'Amboise et l'étude d'avant-projet sera engagée en 2016. Les travaux d'accessibilité pourraient être achevés à la fin de la première période.

MISE EN ACCESSIBILITE DES GARES-REGION CENTRE-VAL DE LOIRE PLANNING ET COÛTS PREVISIONNELS SNCF RESEAU ET MOBILITES DEPARTEMENT DE L'INDRE-ET-LOIRE									PHASES :	
									Etudes préliminaires	
									Etudes avant-projet	
									Travaux	
Département	Gare	Périmètre	Programme des travaux prévisionnels	Coûts prévisionnels	2016	2017	2018	2019	2020-2022	2023-2025
Indre-et-Loire (37)	Amboise	SNCF Réseau	Pose d'ascenseurs, rehaussement partiel d'un quai, aménagement des escaliers et installation de bandes d'éveil à la vigilance	3 400 000 €						
		SNCF Mobilités	Création d'un espace d'attente dédié aux PMR + complément signalétique	25 000 €						
Indre-et-Loire (37)	Chinon	SNCF Réseau	Rehaussement des quais, pose de bandes d'éveil à la vigilance	3 110 000 €						
		SNCF Mobilités	Mise aux normes des toilettes, du cheminement et des assises + complément signalétique	65 000 €						
TOTAL				6 600 000 €						

Les premières études pour la gare de Chinon sont programmées en 2017 et les travaux SNCF Réseau au cours des années 2020-2022.

Les travaux sur le périmètre de SNCF Mobilités sur ces deux gares sont moins conséquents et pourraient être menés dès 2018.

e) La mise en œuvre du Sd'AP régional ferroviaire dans le département du Loir-et-Cher

Pour le département du Loir-et-Cher, trois gares sont à rendre accessibles selon le critère maillage : Saint-Aignan-Noyers, Romorantin et Vendôme. Le coût total de leur mise en accessibilité est estimé à 5 666 000 €.

Pour la gare de Saint-Aignan-Noyers, peu de travaux sont nécessaires pour finaliser l'accessibilité du périmètre SNCF Réseau. Ces travaux pourraient être réalisés dès 2018.

MISE EN ACCESSIBILITE DES GARES-REGION CENTRE-VAL DE LOIRE PLANNING ET COUTS PREVISIONNELS SNCF RESEAU ET MOBILITES DEPARTEMENT DU LOIR-ET-CHER										PHASES :	
										Etudes préliminaires	
										Etudes avant-projet	
										Travaux	
Département	Gare	Périmètre	Programme des travaux prévisionnels	Coûts prévisionnels	2016	2017	2018	2019	2020-2022	2023-2025	
Loir-et-Cher (41)	Saint-Aignan-Noyers	SNCF Réseau	Pose de bandes d'éveil à la vigilance	220 000 €							
		SNCF Mobilités	Mise en accessibilité du guichet + signalétique, mise en place de portes automatiques et d'une bande de guidage	166 000 €							
Loir-et-Cher (41)	Romorantin	SNCF Réseau	Rehaussement des quais, pose de bandes d'éveil à la vigilance, renouvellement du platelage de la traversée de voies	3 000 000 €							
		SNCF Mobilités	Reprise des assises (bancs) + signalétique + BEV ou bande de guidage	50 000 €							
Loir-et-Cher (41)	Vendôme-TER	SNCF Réseau	Rehaussement des quais, pose de bandes d'éveil à la vigilance	2 210 000 €							
		SNCF Mobilités	Reprise des assises (bancs) + signalétique	20 000 €							
TOTAL				5 666 000 €							

Pour les gares de Romorantin et Vendôme TER, les premières études sont programmées en 2017, pour une réalisation des travaux envisagée au cours de la deuxième période du Sd'AP.

f) La mise en œuvre du Sd'AP régional ferroviaire dans le département du Loiret

Deux gares ont été identifiées comme prioritaires pour le département du Loiret : Malesherbes et Chevilly. Le coût total de la mise en accessibilité de ces points d'arrêt ferroviaires est estimé à 3 240 000 €.

La gare de Malesherbes est desservie uniquement par le réseau Transilien. Les travaux à mener sur le périmètre SNCF Mobilités pourront être définis avec ce transporteur et l'AOM qui est le STIF. La gare pourrait être rendue accessible au cours de la 2^{ème} période du Sd'AP.

Une étude préliminaire sera engagée en 2016 concernant la gare de Chevilly.

MISE EN ACCESSIBILITE DES GARES-REGION CENTRE-VAL DE LOIRE PLANNING ET COÛTS PREVISIONNELS SNCF RESEAU ET MOBILITES DEPARTEMENT DU LOIRET									PHASES :	
									Etudes préliminaires	
									Etudes avant-projet	
									Travaux	
Département	Gare	Périmètre	Programme des travaux prévisionnels	Coûts prévisionnels	2016	2017	2018	2019	2020-2022	2023-2025
Loiret (45)	Malesherbes	SNCF Réseau	Pose de bandes d'éveil à la vigilance, renouvellement du platelage de la traversée de voies, reprises d'enrobé	1 050 000 €						
		SNCF Mobilités	Dans l'attente de plus d'éléments de Gares et Connexions et/ou Transilien	110 000 €						
Loiret (45)	Chevilly	SNCF Réseau	Rehaussement de quais, pose de bandes d'éveil à la vigilance	2 060 000 €						
		SNCF Mobilités	Reprise des assises (bancs) + signalétique	20 000 €						
TOTAL				3 240 000 €						

1.2.3 La programmation de la mise en accessibilité des gares inscrites au projet de Sd'AP national

L'accessibilité du réseau TER Centre-Val de Loire est également dépendante de celle des 11 grandes gares inscrites au projet de Sd'AP national, puisqu'il les dessert.

Le projet de Sd'AP national est toujours en cours d'instruction auprès des services de l'Etat. Les informations ci-dessous restent à ce jour à l'état de projet.

Sur le périmètre SNCF Réseau, de nombreuses études ont débuté avant le dépôt du projet de Sd'AP national. Ces études s'intéressent aux rehaussements de quais et à la pose d'ascenseurs ou de rampes, elles se termineront pour la majorité en 2018.

Les premiers travaux programmés pour 2018 seront des interventions légères qui concerneraient les gares de Tours et Vendôme Villiers-sur-Loir, toutes deux déjà quasiment accessibles.

Les travaux les plus lourds seraient effectués sur les deux dernières périodes du Sd'AP national, pour Montargis, Saint-Pierre-des-Corps et Orléans.

Les travaux de mise en accessibilité dans les gares inscrites au projet de Sd'AP national relevant du périmètre SNCF Mobilités seraient relativement légers, impactant donc peu l'infrastructure, d'où leur programmation à court terme.

Les travaux de mise en conformité des bâtiments voyageurs programmés par SNCF Mobilités correspondent aux différents éléments cités précédemment dans le cadre du réseau des 33 gares.

Certaines opérations sont d'ores et déjà réalisées : le bâtiment voyageurs et l'espace de vente en gare d'Orléans sont accessibles, de même que les guichets des gares de Tours, Vendôme Villiers-sur-Loir, Saint-Pierre-des-Corps, et des Aubrais (inaugurés début 2016, la Région Centre-Val de Loire a participé financièrement à leur mise en accessibilité).

Le tableau ci-dessous est un extrait de la programmation prévisionnelle du projet de Sd'AP national (sous réserve de sa validation).

Point d'arrêt	MOA	Périmètre	Etat des lieux juin 2015	Nature des travaux restant à mener	Année 1 (juillet 2015-2016)	Année 2 -2017	Année 3 -2018	Période 2 (2019-2021)	Période 3 (2022-2024)
Blois - Chambord	Réseau	Infrastructure	Etudes en cours	Rehausse des 3 quais	Etudes	Etudes	Etudes	Travaux	
	G&C	BV	Travaux en cours	Mise en conformité du BV	Travaux				
	VOYAGES	BLS	Etudes en cours	Mise en accessibilité de la BLS	Etudes en cours. Programmation non connue				
	TER	Vente avec agent	Etudes terminées	Adaptation guichets/tablettes	Travaux				
Bourges	Réseau	Infrastructure	Etudes non commencées	Rehausse de 2 quais	Etudes	Etudes	Etudes	Travaux	
	G&C	BV	Travaux en cours	Mise en conformité du BV	Travaux				
	VOYAGES	BLS	Etudes en cours	Mise en accessibilité de la BLS	Etudes en cours. Programmation non connue				
	TER	Vente avec agent	Etudes terminées	Adaptation guichets/tablettes	Travaux				
Châteauroux	Réseau	Infrastructure	Etudes en cours	Rehausse d'un quai + pose de deux ascenseurs	Etudes	Etudes		Travaux	
	G&C	BV	Travaux en cours	Mise en conformité du BV	Travaux				
	VOYAGES	BLS	Etudes en cours	Mise en accessibilité de la BLS	Etudes en cours. Programmation non connue				
	TER	Vente avec agent	Etudes terminées	Adaptation guichets/tablettes	Travaux				
Dreux	Réseau	Infrastructure	Etudes en cours	Pose de deux ascenseurs	Etudes	Etudes		Travaux	
	G&C	BV	Etudes en cours	Mise en conformité du BV	Etudes	Travaux			
	VOYAGES	BLS	Etudes en cours	Mise en accessibilité de la BLS	Etudes en cours. Programmation non connue				
	TER	Vente avec agent	Etudes non commencées	Mise en conformité point de vente dans le cadre d'un PEM	Etudes non commencées. Programmation non connue				
Heury-les-Aubrais	Réseau	Infrastructure	Etudes en cours	1ère phase : Pose de 3 ascenseurs 2ème phase : Rehausse des 3 quais		Travaux	Etudes	Travaux	
	G&C	BV	Travaux en cours	Mise en conformité du BV	Travaux				
	VOYAGES	BLS	Etudes en cours	Mise en accessibilité de la BLS	Etudes en cours. Programmation non connue				
	TER	Vente avec agent	Travaux en cours	Adaptation guichets/tablettes	Travaux				
Montargis	Réseau	Infrastructure	Etudes non commencées	Rehausse d'un quai + pose de 4 ascenseurs	Etudes			Etudes	Travaux
	G&C	BV	Travaux en cours	Mise en conformité du BV	Travaux				
	VOYAGES	BLS	Etudes en cours	Mise en accessibilité de la BLS	Etudes en cours. Programmation non connue				
	TER	Vente avec agent	Etudes terminées	Adaptation guichets/tablettes	Travaux				
Orléans	Réseau	Infrastructure	Etudes en cours	Rehausse de 3 quais				Etudes	Travaux
	G&C	BV	Travaux terminés	Eventuelles levées de non-conformités restantes					
	VOYAGES	BLS	Etudes en cours	Mise en accessibilité de la BLS	Etudes en cours. Programmation non connue				
	TER	Vente avec agent	Travaux terminés						
Saint-Pierre-des-Corps	Réseau	Infrastructure	Etudes en cours	Rehausse d'1 quai	Etudes	Etudes		Etudes	Travaux
	G&C	BV	Travaux en cours	Mise en conformité du BV	Travaux				
	VOYAGES	Vente avec agent	Travaux terminés						
	VOYAGES	BLS	Etudes en cours	Mise en accessibilité de la BLS	Etudes en cours. Programmation non connue				
Tours	Réseau	Infrastructure	Etudes en cours	Pose de dalles BEV	Etudes		Travaux		
	G&C	BV	Travaux en cours	Mise en conformité du BV	Travaux				
	VOYAGES	Vente avec agent	Travaux terminés						
	VOYAGES	BLS	Etudes en cours	Mise en accessibilité de la BLS	Etudes en cours. Programmation non connue				
	TER	Vente avec agent	Travaux terminés						
Vendôme - Villiers-sur-Loir	Réseau	Infrastructure	Etudes en cours	Pose de dalles BEV	Etudes		Travaux		
	G&C	BV	Travaux en cours	Mise en conformité du BV	Travaux				
	VOYAGES	Vente avec agent	Travaux terminés						
	VOYAGES	BLS	Etudes en cours	Mise en accessibilité de la BLS	Etudes en cours. Programmation non connue				
Vierzon	Réseau	Infrastructure	Etudes en cours	2 quais à rehausser (1 sera supprimé dans le cadre d'un autre projet) + 4 ascenseurs à installer	Etudes	Etudes		Travaux	
	G&C	BV	Travaux en cours	Mise en conformité du BV	Travaux				
	VOYAGES	BLS	Etudes en cours	Mise en accessibilité de la BLS	Etudes en cours. Programmation non connue				
	TER	Vente avec agent	Etudes terminées	Adaptation guichets/tablettes	Travaux				

1.3 Coûts, maîtrise d'ouvrage et financements

La maîtrise d'ouvrage des opérations sera assurée par SNCF, propriétaire des infrastructures ferroviaires et des gares.

La Région est autorité organisatrice du réseau TER et co-financeur potentiel de ces opérations mais elle n'en est jamais maître d'ouvrage.

Au total, le coût estimatif de la mise en accessibilité des périmètres SNCF Réseau et SNCF Mobilités pour les 13 gares identifiées comme prioritaires est le suivant :

- périmètre SNCF Réseau : 44,850 M€
- périmètre SNCF Mobilités : 0,860 M€

soit au total un coût global estimé à 45,710 M€.

Les coûts ont été estimés par SNCF Réseau et SNCF Mobilités « à dire d'expert » (ratios basés sur des opérations similaires) lorsque des études ne sont pas venues les préciser. Ils sont donc donnés à titre indicatif et sont susceptibles d'évoluer au cours de la mise en œuvre du Sd'AP, puisque qu'ils seront affinés dans le cadre des études à réaliser.

Les principes actuels de financement des opérations de mise en accessibilité sur le périmètre ferroviaire sont les suivants :

Financiers	Périmètre SNCF Réseau	Périmètre SNCF Mobilités
Etat (fonds AFITF)	25 % maximum plafonnés à 2M € par gare	
SNCF Réseau	25 % maximum plafonnés à 2M € par gare	
SNCF Mobilités		25 % maximum

Comme précisé par les deux financeurs, les règles de financement de SNCF Réseau, SNCF Mobilités et de l'Etat sont susceptibles d'évoluer sur la durée de mise en œuvre du Sd'AP en fonction de décisions nationales.

Il convient de rappeler que le modèle économique de financement des gares, mis en œuvre au titre du décret Gares du 20 janvier 2012, prévoit la refacturation à l'euro/l'euro par SNCF Réseau et SNCF Mobilités des coûts des gares aux entreprises ferroviaires. Les redevances acquittées intègrent notamment la rémunération des capitaux propres investis par SNCF Réseau (5,4 % en 2015) et SNCF Mobilités (6,9 % en 2015) pour la réalisation des travaux réalisés dans ces gares

Pour la plupart des gares identifiées comme prioritaires, les fonds propres SNCF Réseau et Mobilités mobilisés pour la réalisation des opérations seront in fine en quasi-totalité acquittés par la Région via la Convention TER (Redevance Gare s'agissant du périmètre SNCF Mobilités, Redevance Quai s'agissant du périmètre SNCF Réseau).

Les travaux de mise en accessibilité des gares prioritaires identifiées au Sd'AP mais également ceux qui seront réalisés dans les gares du Sd'AP national impacteront donc ces redevances dès lors que des fonds propres SNCF seront mobilisés pour les financer.

Afin de marquer sa volonté de voir les opérations réalisées dans un délai raisonnable eu égard aux capacités limitées de financement de SNCF et de l'Etat, mais aussi dans un souci de

pragmatisme financier compte tenu du mécanisme précité, la Région Centre-Val de Loire financera les opérations de la façon suivante :

- s'agissant du périmètre SNCF Réseau et sous réserve de l'engagement financier de SNCF Réseau et de l'Etat : 50 % maximum du coût de la mise en accessibilité de chaque gare, à l'exception des opérations de très grande envergure dépassant les plafonds fixés par SNCF et l'Etat. Dans ce cas, les clés de financement seront définies au cas par cas, dans le cadre d'une négociation associant l'ensemble des partenaires.
- s'agissant du périmètre SNCF Mobilités, à défaut de financement de la part de l'AFITF et afin de limiter l'impact financier pour la Région, il est proposé de financer les travaux de mise en accessibilité à 100 %.

1.4 Dérogation – substitution

1.4.1 Demandes de dérogation

Pour répondre à l'article R.1112-13 du décret n°2014-1321 (cf. Chapitre 1 1.2), aucune dérogation n'est demandée dans le Sd'AP régional, au motif que ces dérogations ne peuvent être identifiées et justifiées que dans le cadre d'études techniques non produites à ce jour. Ces dernières seules pourront en effet mettre en exergue des non conformités motivant une demande de dérogation conformément au Code de Construction et de l'Habitation.

De par sa connaissance de chaque site, SNCF Réseau, propriétaire des quais et des ouvrages d'accès aux quais, a listé quelques points d'arrêt qui pourraient faire l'objet d'une future demande de dérogation (à confirmer par les études). Les chiffrages affichés pour chaque gare dans le tableau de programmation prennent en compte l'obtention d'une dérogation (hormis pour Nogent-le-Rotrou, Epernon et Malesherbes). Ils seront à réactualiser éventuellement selon les conclusions des études et des demandes formulées.

A ce stade, les points d'arrêt qui pourraient potentiellement faire l'objet d'une demande de dérogation sont :

- Nogent le Rotrou (largeur de quai),
- Maintenon (quais en courbe entraînant une lacune verticale, et quais étroits à certains endroits),
- Epernon (quais en courbe entraînant une lacune verticale),
- Chartres (cheminement étroit sur un quai au droit de la trémie d'escalier),
- Malesherbes (quais en courbe entraînant une lacune verticale),
- Chevilly : travaux très importants à mener (rehaussement de quai, installation d'une nouvelle passerelle équipée de rampes accessibles) induisant des coûts disproportionnés eu égard à la fréquentation du site.

Si une demande de dérogation était formulée sur tout ou partie de ces sites par le propriétaire, la demande d'ITA ou de disproportion manifeste ne portera que sur la ou les zone(s) techniquement difficile(s) à rendre accessible(s).

1.4.2 Mesures de substitution

Comme le précise le code des transports modifié par l'ordonnance article L1112-4 :

« Lorsque, dans un réseau existant, la mise en accessibilité d'un point d'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, des moyens de transport adaptés aux besoins des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite sont mis à leur disposition. L'autorité organisatrice

de la mobilité compétente dispose d'un délai de dix-huit mois à compter de la validation de l'impossibilité technique par l'autorité administrative pour organiser et financer ces moyens de transport. Le coût de ces transports de substitution pour les usagers handicapés ne doit pas être supérieur au coût du transport public existant. Le matériel roulant routier accessible est affecté en priorité aux lignes les plus fréquentées. »

La Région Centre-Val de Loire a déployé le service Accès TER (cf. chapitre 1-3.1.2) sur l'ensemble des gares régionales disposant de personnel et plusieurs haltes (soit au total de 74 points d'arrêt ferroviaires). Toutes les gares prioritaires identifiées au titre du Sd'AP bénéficient du service, à l'exception des gares de Chevilly et Malesherbes.

Dans l'attente de sa mise en accessibilité et de l'éventuelle validation de la dérogation, la halte de Chevilly bénéficiera du service Accès TER.

La gare de Malesherbes est gérée par SNCF Transilien car elle est uniquement desservie par la ligne D du RER. A ce jour, la gare ne bénéficie pas du service Accès Plus Transilien, service de prise en charge des personnes à mobilité réduite sur le réseau d'Ile de France. Le STIF et SNCF Transilien seront interrogés sur les possibilités éventuelles de mise place de ce service à Malesherbes.

1.5 Modalités d'information et de formation

En termes d'information, les différents équipements (site internet, afficheurs en gare...) et services (Accès TER...) décrits dans l'état des lieux permettent d'assurer une continuité de l'information voyageur.

La formation du personnel en contact avec le public est assurée par SNCF. Au 1^{er} janvier 2016, 561 agents SNCF sont déjà formés et 224 restent à former. 1 568 heures de formation leur seront dispensées dans les trois ans à venir (formation d'une durée de 7 heures par agent). Le contenu de la formation est abordé au Chapitre 2-3.1.2. A noter que ces effectifs sont donnés globalement et peuvent évoluer en fonction des recrutements et de la mobilité des agents.

	2017	2018	2019	2020-2022	2023-2025
Agents à former	87	70	67	0	0
Nombre d'heures de formation	609	490	469	0	0

A la fin de la première période de mise œuvre du Sd'AP, tous les agents SNCF en contact avec le public seront formés pour prendre en charge les personnes à mobilité réduite.

1.6 Le matériel roulant

La Région Centre-Val de Loire s'attache à faire progresser le niveau d'accessibilité de son parc matériel à l'occasion :

- du remplacement de matériels arrivant à obsolescence,
- de la rénovation de certaines séries en partie accessibles, par le renforcement de l'accessibilité,
- de l'achat de matériels neuf ou d'occasion dans le cadre de projets de réouverture de lignes.

1.6.1 Le remplacement des matériels arrivant à obsolescence par des matériels accessibles

Trois séries (VO2N, Z2 et Corail) du parc régional arrivent à obsolescence dans les prochaines années. Elles seront remplacées par du matériel accessible à partir de 2016 :

- 2 rames Z2 exploitées sur la liaison Tours/Saumur, remplacées par des ZGC,
- les 66 voitures VO2N en circulation sur la ligne Paris-Chartres-Le Mans, remplacées par les rames REGIO 2N (en cours de livraison),
- les 11 voitures Corail exploitées sur l'Interloire remplacées par des rames ZTER, puis par des rames REGIO 2N,
- les 15 rames Z2 exploitées sur les lignes Tours-Orléans, Orléans/Bourges/Vierzon/Limoges et Tours/Poitiers,
- les 81 voitures Corail, exploitées principalement sur les lignes Paris-Chartres-Le Mans et Paris-Orléans.

1.6.2 Le renforcement de l'accessibilité sur les matériels partiellement accessibles

Des opérations de rénovation de matériels en circulation seront nécessaires à court et moyen terme. Elles permettront de renforcer l'accessibilité de certaines séries.

La rénovation des aménagements intérieurs du parc de 16 rames XTER est programmée de 2017 à 2020. Afin d'en renforcer l'accessibilité, les options suivantes ont été retenues :

- mise en conformité des aménagements intérieurs avec la STI PMR selon des notions de mise en contraste, de mise en relief, de points d'appui et de signalétique extérieure,
- ajout d'une rampe d'accès amovible (valise pliable en 4 parties articulées).

1.6.3 Les acquisitions de matériel en lien avec la réouverture de lignes

Dans le cadre des projets de réouverture des lignes Chartres-Orléans et Orléans-Châteauneuf au trafic voyageur, les rames mises en circulation (environ 10 rames pour les deux lignes) seront accessibles.

Trois rames thermiques de type ATER (seule série à répondre avec pertinence aux besoins de cette ligne) sont d'ores et déjà en cours d'acquisition pour la réouverture de la section Chartres-Voves prévue au 2^{ème} semestre 2016.

2. Le Sd'AP pour le transport régional routier

Le volet routier du Sd'AP régional concerne les points d'arrêt uniquement desservis par les lignes routières TER Centre-Val de Loire.

Lorsque la Région a repris les lignes routières TER Centre-Val de Loire, elle a également pris en charge la gestion du mobilier urbain (abribus, bancs, poteaux,...), qui désormais lui appartient.

Ainsi, elle assure en totalité le financement du mobilier et son installation. Au fur et à mesure, le mobilier installé aux points d'arrêt sera remplacé par du mobilier accessible.

Par ailleurs, la loi portant Nouvelle Organisation Territoriale de la République (dite loi « NOTRe ») promulguée le 7 août 2015, prévoit le transfert des compétences en matière d'organisation des transports routiers interurbains et scolaires des Départements vers les Régions, respectivement au 1^{er} janvier 2017 et au 1^{er} septembre 2017.

Le Sd'AP de la Région Centre-Val de Loire ne tient pas compte de ce transfert de compétences qui interviendra après sa validation par l'Assemblée régionale et son dépôt auprès des Préfets de départements. Toutefois, les Départements ont été associés à la concertation conduite par la Région pour l'élaboration du SDAP régional. Chaque Département a pour sa part élaboré un Sd'AP pour le réseau de transport routier interurbain de sa compétence. Ces Sd'AP sont en cours de validation par les Préfets de départements.

Le nombre total des points d'arrêt identifiés dans les Sd'AP départementaux comme prioritaires mais revenant à la Région au 1^{er} janvier 2017 serait de l'ordre de 300. L'avancement de leur mise en accessibilité n'est pas toujours connu. Le nombre total de points d'arrêt routiers à mettre en accessibilité reste donc estimatif et sera affiné après le transfert des lignes routières départementales à la Région.

Par ailleurs, dans le cadre de l'élaboration du Schéma Régional d'Intermodalité (SRI), une réflexion sera menée sur la configuration des lignes routières, avec l'objectif d'une complémentarité entre les réseaux de transport. Elle pourrait conduire à une redéfinition des points d'arrêt routiers.

2.1 Les points d'arrêt routiers prioritaires

2.1.1 Méthodologie d'identification des points d'arrêt prioritaires

La priorisation des points d'arrêts routiers (PAR) du service de transport routier régional est définie dans l'article D.1112-10 de l'article 2 du décret n° 2014-1323 du 4 novembre 2014, relatif aux points d'arrêt des services de transport public à rendre accessible de façon prioritaire aux personnes handicapées et précisant la notion d'impossibilité technique avérée :

- le point d'arrêt routier est desservi par au moins deux lignes de transport public, ou
- le point d'arrêt routier constitue un pôle d'échanges, ou
- le point d'arrêt routier est situé dans un rayon de 200 m autour d'un pôle générateur de déplacements ou d'une structure d'accueil pour personnes handicapées ou personnes âgées, et
- pour les réseaux non urbains, au moins un point d'arrêt routier à rendre accessible dans la principale zone agglomérée de la commune dès lors que cette zone est desservie et que la population de la commune est supérieure à 1 000 habitants.

Pour établir la liste de ses points d'arrêt routiers prioritaires, la Région a collecté les données auprès des institutions publiques territoriales et de ses partenaires :

- les services départementaux d'incendie et de secours ont fourni les listes des établissements recevant du public (ERP),
- SNCF a fourni la liste géolocalisée des établissements recevant du public de personnes âgées ou handicapées (ERP-PAPH), extraite de la base FINISS selon les 36 critères identifiés au titre de l'agenda d'accessibilité programmée,
- les six Départements et les dix Agglomérations ont transmis l'information sur le partage des points d'arrêt entre au moins une ligne régulière départementale et une ligne régionale,

- les bases de données de l'INSEE ont permis de collecter la liste des périmètres des transports urbains (PTU) et la liste des communes de plus de 1 000 habitants,
- chaque collectivité desservie par le réseau régional a été contactée pour collecter les informations relatives à la localisation de pôles générateurs de déplacements, à l'identité du gestionnaire de voirie et, lorsqu'elle est AOM, aux indices de fréquentation des points d'arrêt partagés.

Les données collectées ont permis de répondre à trois des quatre critères réglementaires et d'effectuer une première identification de 240 points d'arrêt routiers prioritaires (annexe 4) répartis comme suit :

Points d'arrêt desservis uniquement par le réseau régional	Points d'arrêt partagés avec les réseaux départementaux	Points d'arrêt partagés avec les réseaux urbains	Points d'arrêts partagés avec les réseaux départementaux et urbains	Total
77	98	47	18	240

N'ayant recueilli que peu de réponses s'agissant des pôles générateurs de déplacements, les points d'arrêt au titre de ce critère seront identifiés au cours de la mise en œuvre du Sd'AP. Le nombre total de points d'arrêt prioritaires est ainsi susceptible d'évoluer.

2.1.2 Les principes de construction de la programmation

La programmation des travaux de mise en accessibilité des points d'arrêt routiers prioritaires concerne les 77 points d'arrêt pour lesquels la Région est désignée comme chef de file. Ce sont des points d'arrêt uniquement desservis par des autocars TER Centre-Val de Loire.

Le coût de mise en accessibilité d'un point d'arrêt routier a été estimé à environ 5 000 € TTC par point d'arrêt, hors mobilier financé par ailleurs. Ce coût sera à confirmer dans le cadre de la mise en œuvre du Sd'AP.

La programmation favorise les communes qui comptent le nombre d'habitants le plus important selon les données INSEE de 2012. Sont ainsi priorités les centres bourgs et les pôles d'échanges desservant le plus grand nombre d'usagers.

L'année 2017 serait une année sans travaux, le temps nécessaire pour prendre connaissance des informations sur les réseaux départementaux transférés et le cas échéant faire évoluer la programmation.

En 2018 et 2019, 18 points d'arrêt pour chaque année pourraient être rendus accessibles et 41 au cours de la deuxième période du Sd'AP.

2.1.3 Mise en œuvre du Sd'AP par département

a) Mise en œuvre du Sd'AP régional routier dans le département du Cher

14 points d'arrêt régionaux ont été recensés comme prioritaires dans le département du Cher.

Le coût global de leur mise en accessibilité peut être estimé à 70 000 € TTC.

Les travaux principaux seraient réalisés dans la deuxième période du Sd'AP, notamment pour les points d'arrêt situés dans les communes les plus petites.

Les communes de Saint-Florent-sur-Cher et Méreau se démarquent par leur population, ainsi leurs points d'arrêt seraient rendus accessibles dès 2018.

Programmation prévisionnelle des points d'arrêt routiers prioritaires Département du Cher							
PAR_ID	PAR_NOM	PAR_COMMUNE	PAR_SENS	2017	2018	2019	2 ^{eme} période 2020-2022
18011-01-A	Argent-sur-Sauldre - Eglise	Argent-sur-Sauldre	COMMUN				
18055-01-A	Chârost - Café du Centre	Chârost	UNIQUE				
18055-01-B	Chârost - Café du Centre	Chârost	UNIQUE				
18058-01-A	Châteauneuf-sur-Cher - Gare SNCF	Châteauneuf-sur-Cher	COMMUN				
18066-01-A	Civray - Grand Entrevin	Civray	UNIQUE				
18066-01-B	Civray - Grand Entrevin	Civray	UNIQUE				
18134-01-A	Lury - Place de l'église	Lury-sur-Arnon	COMMUN				
18148-01-A	Méreau - Mairie	Méreau	UNIQUE				
18148-01-B	Méreau - Mairie	Méreau	UNIQUE				
18172-01-A	Saint-Amand-Montrond - Gare SNCF	Orval	COMMUN				
18207-01-A	Saint-Florent - Gare SNCF	Saint-Florent-sur-Cher	COMMUN				
18241-02-A	Sancerre - Hôtel du Rempart	Sancerre	UNIQUE				
18241-02-B	Sancerre - Hôtel du Rempart	Sancerre	UNIQUE				
18241-01-A	Sancerre - Porte César	Sancerre	COMMUN				

b) Mise en œuvre du Sd'AP régional routier dans le département d'Eure-et-Loir

Pour le département de l'Eure-et-Loir, le nombre de points d'arrêt à mettre en accessibilité est de 7.

Le coût global de leur mise en accessibilité peut être estimé à 35 000 € TTC.

Les points d'arrêt des communes d'Arrou et d'Illiers-Combray pourraient être rendus accessibles dès 2018. Ce sont des points d'arrêt prioritaires se situant dans les communes les plus peuplées parmi les 5 communes du département concernées par le Sd'AP régional.

Programmation prévisionnelle des points d'arrêt routiers prioritaires Département de l'Eure-et-Loir							
PAR_ID	PAR_NOM	PAR_COMMUNE	PAR_SENS	2017	2018	2019	2 ^{eme} période 2020-2022
28012-01-A	Arrou - Gare SNCF	Arrou	COMMUN				
28012-02-A	Arrou - Place de l'Eglise	Arrou	UNIQUE				
28012-02-B	Arrou - Place de l'Eglise	Arrou	UNIQUE				
28021-01-A	Bailleau - Gare SNCF	Bailleau-le-Pin	COMMUN				
28356-01-A	Courtalain - Gare SNCF	Saint-Pellerin	COMMUN				
28196-01-A	Illiers-Combray - Gare SNCF	Illiers-Combray	COMMUN				
28356-02-A	Saint-Pellerin - Mairie	Saint-Pellerin	COMMUN				

c) Mise en œuvre du Sd'AP régional routier dans le département de l'Indre

17 points d'arrêt ont été identifiés comme prioritaires dans l'Indre. La moitié se situe sur la ligne structurante du réseau régional Tours-Châteauroux.

Le coût global de leur mise en accessibilité peut être estimé à 85 000 € TTC.

Les centre-bourgs de Buzançais, Châtillon-sur-Indre et Villedieu-sur-Indre seraient rendus accessibles à la fin de la première période du Sd'AP.

Les communes d'Argenton-sur-Creuse et d'Issoudun se démarquent, elles aussi, par leur nombre d'habitants et leurs points d'arrêt pourraient être rendus accessibles en 2018.

Programmation prévisionnelle des points d'arrêt routiers prioritaires Département de l'Indre							
PAR_ID	PAR_NOM	PAR_COMMUNE	PAR_SENS	2017	2018	2019	2 ^{eme} période 2020-2022
36006-01-A	Argenton-sur-Creuse - Gare SNCF	Argenton-sur-Creuse	COMMUN				
36088-04-A	Avail - Bourg	Issoudun	COMMUN				
36031-02-A	Buzançais - Croissant	Buzançais	UNIQUE				
36031-02-B	Buzançais - Croissant	Buzançais	UNIQUE				
36045-02-A	Châtillon - Place du Mail	Châtillon-sur-Indre	UNIQUE				
36045-02-B	Châtillon - Place du Mail	Châtillon-sur-Indre	UNIQUE				
36055-01-A	Clion-sur-Indre - Centre	Clion	UNIQUE				
36055-01-B	Clion-sur-Indre - Centre	Clion	UNIQUE				
36070-01-A	Eguzon - Gare SNCF	Eguzon-Chantôme	COMMUN				
36140-01-A	Neuvy-Pailloux - Bourg	Neuvy-Pailloux	COMMUN				
36142-01-A	Niherne - Centre (Mairie)	Niherne	COMMUN				
36171-01-A	Reuilly - Gare SNCF	Reuilly	COMMUN				
36194-03-A	Saint-Genou - Ecole	Saint-Genou	UNIQUE				
36194-03-B	Saint-Genou - Ecole	Saint-Genou	UNIQUE				
36200-01-B	Saint-Marcel - Prieuré	Saint-Marcel	UNIQUE				
36241-02-A	Villedieu - Eglise	Villedieu-sur-Indre	UNIQUE				
36241-02-B	Villedieu - Eglise	Villedieu-sur-Indre	UNIQUE				

d) Mise en œuvre du Sd'AP régional routier dans le département d'Indre-et-Loire

C'est dans le département d'Indre-et-Loire que le nombre de points d'arrêt prioritaires régionaux est le plus important : 21 points d'arrêt seraient à rendre accessibles d'ici 2022.

Le coût global de leur mise en accessibilité peut être estimé à 105 000 € TTC.

Comme pour le département de l'Indre, ces points d'arrêt sont desservis en grande partie par la ligne Tours-Châteauroux.

Du fait de la population desservie, les points d'arrêt prioritaires se situant dans les communes de Château-Renault, Esvres, Loches, Montbazou, Neuillé-Pont-Pierre et Truyes seraient mis en accessibilité à la fin de la première période du Sd'AP.

Programmation prévisionnelle des points d'arrêt routiers prioritaires Département de l'Indre-et-Loire							
PAR_ID	PAR_NOM	PAR_COMMUNE	PAR_SENS	2017	2018	2019	2 ^{eme} période 2020-2022
37049-01-A	Chambourg - Chopin	Chambourg-sur-Indre	UNIQUE				
37049-01-B	Chambourg - Chopin	Chambourg-sur-Indre	UNIQUE				
37063-02-A	Château-Renault - La Tannerie	Château-Renault	COMMUN				
37083-02-A	Cormery - Croissant	Cormery	UNIQUE				
37083-02-B	Cormery - Croissant	Cormery	UNIQUE				
37083-01-A	Cormery - Gare SNCF	Cormery	COMMUN				
37104-01-A	Esvres - Gare SNCF	Esvres	UNIQUE				
37104-04-A	Esvres - Les Reçais	Esvres	UNIQUE				
37104-04-B	Esvres - Les Reçais	Esvres	UNIQUE				
37131-01-A	Limeray - Gare SNCF	Limeray	UNIQUE				
37132-03-A	Loches - Collège-Lycée Saint-Denis	Loches	UNIQUE				
37132-03-B	Loches - Collège-Lycée Saint-Denis	Loches	UNIQUE				
37154-01-A	Montbazou - Gare SNCF	Montbazou	COMMUN				
37167-01-A	Neuillé-Pont-Pierre - Gare SNCF	Neuillé-Pont-Pierre	COMMUN				
37183-01-A	Perrusson - Mairie	Perrusson	UNIQUE				
37183-01-B	Perrusson - Mairie	Perrusson	UNIQUE				
37192-04-A	Reignac - Place du bourg du Fau	Reignac-sur-Indre	UNIQUE				
37192-04-B	Reignac - Place du bourg du Fau	Reignac-sur-Indre	UNIQUE				
37231-01-A	Saint-Paterne - Gare SNCF	Saint-Paterne-Racan	COMMUN				
37254-01-A	Tauxigny - Node Park	Tauxigny	COMMUN				
37263-01-A	Truyes - Carrefour Saint-Blaise	Truyes	COMMUN				

e) Mise en œuvre du Sd'AP régional routier dans le département du Loir-et-Cher

La Région est chef de file pour 12 points d'arrêt prioritaires sur le département du Loir-et-Cher.

Le coût global de leur mise en accessibilité peut être estimé à 60 000 € TTC.

La mise en accessibilité des points d'arrêt localisés à Gièvres, Lamotte-Beuvron, Noyers-sur-Cher et Villefranche-sur-Cher seraient priorités car ils concernent un nombre d'usagers important.

Programmation prévisionnelle des points d'arrêt routiers prioritaires Département du Loir-et-Cher							
PAR_ID	PAR_NOM	PAR_COMMUNE	PAR_SENS	2017	2018	2019	2 ^{eme} période 2020-2022
41044-03-A	Châtres - Centre	Châtres-sur-Cher	UNIQUE				
41044-03-B	Châtres - Centre	Châtres-sur-Cher	UNIQUE				
41055-01-A	Chouzy - Gare SNCF	Chouzy-sur-Cisse	UNIQUE				
41055-02-A	Chouzy - Mairie	Chouzy-sur-Cisse	UNIQUE				
41095-01-A	Fréteval - Gare SNCF	Fréteval	COMMUN				
41097-01-A	Gièvres - Gare SNCF	Gièvres	COMMUN				
41106-01-B	Lamotte-Beuvron - Gare SNCF	Lamotte-Beuvron	UNIQUE				
41185-01-A	Pruniers - Gare SNCF	Gièvres	COMMUN				
41164-01-A	Saint-Aignan-Noyers - Gare SNCF	Noyers-sur-Cher	COMMUN				
41280-03-A	Villefranche-sur-Cher - Centre	Villefranche-sur-Cher	UNIQUE				
41280-03-B	Villefranche-sur-Cher - Centre	Villefranche-sur-Cher	UNIQUE				
41280-01-A	Villefranche-sur-Cher - Gare SNCF	Villefranche-sur-Cher	COMMUN				

f) Mise en œuvre du Sd'AP régional routier dans le département du Loiret

Pour le département du Loiret, 6 points d'arrêt sont concernés par la mise en accessibilité du réseau de transport régional.

Le coût global de leur mise en accessibilité peut être estimé à 30 000 € TTC.

La commune de Gien se démarque par sa population : ainsi le point d'arrêt « Gien-Gare SNCF » serait rendu accessible dès 2018.

Programmation prévisionnelle des points d'arrêt routiers prioritaires Département du Loiret							
PAR_ID	PAR_NOM	PAR_COMMUNE	PAR_SENS	2017	2018	2019	2 ^{eme} période 2020-2022
45029-01-A	Beaulieu-sur-Loire - Eglise	Beaulieu-sur-Loire	COMMUN				
45053-01-A	Briare - Gare SNCF	Briare	COMMUN				
45108-01-A	Coullons - Place du Monument	Coullons	UNIQUE				
45108-01-B	Coullons - Place du Monument	Coullons	UNIQUE				
45155-01-A	Gien - Gare SNCF	Gien	COMMUN				
45229-01-A	Nogent-sur-Vernisson - Gare SNCF	Nogent-sur-Vernisson	COMMUN				

2.1.4 Maîtrise d'ouvrage, priorités d'intervention et financement

a) Réglementation relative à la mise en accessibilité d'un point d'arrêt routier

Les mobiliers et aménagements doivent répondre notamment au décret n° 2006-1657 et 1658 du 21 décembre 2006, qui prévoit que la voirie et les espaces publics doivent être aménagés de manière à permettre leur accessibilité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite avec la plus grande autonomie possible.

Un point d'arrêt est considéré comme accessible lorsqu'il répond aux obligations suivantes :

- la présence d'un quai situé à une hauteur adaptée aux matériels roulants qui circulent sur la ligne de transport à l'emplacement d'arrêt du matériel roulant (la hauteur réglementaire maximale d'une marche est de 16 centimètres),

une largeur minimale de passage de :

- 0,90 m, libres de tout obstacle, entre le nez de bordure de l'emplacement d'arrêt et le mobilier éventuel si le cheminement pour piétons est possible entre le cadre bâti et le mobilier, ou
- 1,40 m, libres de tout obstacle, entre le nez de bordure de l'emplacement d'arrêt et le mobilier éventuel si le cheminement pour piétons n'est pas accessible entre le mobilier et le cadre bâti,
- une aire de rotation de 1,50 m de diamètre au droit de la porte d'accès pour les UFR, correspondant à la deuxième porte du véhicule, et
- un zigzag jaune sur la chaussée (article 118-3 de l'Instruction interministérielle sur la Signalisation Routière).

S'agissant du mobilier, les abris doivent répondre aux normes suivantes :

- l'abri est placé en tête de quai, en retrait par rapport aux bordures de trottoir,
- sa position doit permettre un cheminement sans obstacle,
- les surfaces vitrées sont transparentes et marquées,
- les bancs sous abris sont munis d'un accoudoir courbé pour servir d'appui ischiatique.

Afin de faciliter leur détection par les personnes malvoyantes, les bornes, poteaux et autres mobiliers situés sur les cheminements comportent une partie contrastée.

b) Le périmètre d'intervention et le financement

Sur la base d'un coût d'aménagement unitaire estimé à 5 000 € TTC hors mobilier, le coût global de mise en accessibilité des 77 points d'arrêt identifiés comme prioritaires uniquement desservis par le réseau routier régional serait de l'ordre de 385 000 € TTC. Ce montant prévisionnel sera à confirmer au fur et à mesure de la mise en œuvre du Sd'AP.

La Région n'est pas gestionnaire de voirie, elle n'a donc pas de compétence s'agissant des travaux de mise en accessibilité des points d'arrêt à réaliser.

La Région Centre-Val de Loire demandera aux collectivités gestionnaires de voirie d'assurer la maîtrise d'ouvrage de la mise en accessibilité des points d'arrêt routiers, en cohérence avec la mise en accessibilité des cheminements permettant l'accès aux points d'arrêt routiers, de façon à garantir la continuité de la chaîne de déplacement.

Cette continuité est en effet l'une des conditions pour véritablement permettre l'accès des services routiers et l'intermodalité aux personnes à mobilité réduite. Cette question sera à examiner de façon très attentive à l'occasion des échanges avec les collectivités concernant la mise en accessibilité des points d'arrêt.

S'agissant des points d'arrêt desservis uniquement pas le service régional, la Région apportera 70 % du coût de leur mise en accessibilité, le gestionnaire de voirie apportant 30 % de ce coût.

S'agissant des points d'arrêt partagés avec d'autres AOM, la Région apportera 35 % du coût de leur mise en accessibilité, les AOM et gestionnaires de voirie apportant 65 % du coût des travaux.

En revanche, la Région est propriétaire du mobilier implanté aux points d'arrêt et donc en charge de sa mise en accessibilité : le mobilier implanté à l'occasion d'opérations de renouvellement ou de nouvelles implantations sera accessible.

2.2 Dérogation – substitution

2.2.1 Demandes de dérogation

Le code des transports modifié par le décret n° 2014-1323 du 4 novembre 2014 décrit quant à lui les configurations pouvant être qualifiées d'ITA routières comme suit :

« Art. D1112-15. – La mise en accessibilité aux personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite d'un point d'arrêt routier est considérée comme techniquement impossible, notamment lorsque la voirie qui supporte le point d'arrêt présente une pente supérieure à 5 % ou que l'emprise de ce point d'arrêt est trop étroite pour permettre le respect de la distance minimale de 1,50 m prévue pour le retournement de la personne en fauteuil roulant sur le point d'arrêt une fois la rampe déployée, et qu'aucune autre solution technique, tel le déplacement du point d'arrêt, ne permettrait sa mise en accessibilité sans nuire à la sécurité des usagers. »

L'identification des impossibilités techniques avérées sera réalisée au cours de la mise en œuvre du Sd'AP, à l'occasion des études de mise en accessibilité qui seront menées. Les demandes de dérogations seront motivées par ces impossibilités techniques avérées, au sens de l'article L. 1112-4, assorties de toutes les pièces permettant d'en apprécier le bien-fondé et de la présentation des mesures de substitution envisagées.

2.2.2 Mesures de substitution

Les mesures de substitution seront étudiées au fur et à mesure de la mise en œuvre du Sd'AP.

Bien que la prise en charge des personnes à mobilité réduite figure comme une obligation dans les marchés passés par la Région avec les transporteurs concernant les lignes routières régionales, cette prise en charge, en particulier des personnes en fauteuil et aux points d'arrêt intermédiaires, pose plusieurs questions liées :

- au temps de prise en charge,
- au nombre limité de places UFR dans les autocars,
- à l'accessibilité des points d'arrêt et de la chaîne de déplacement.

La difficulté principale est d'assurer cette prise en charge dans les meilleures conditions de sécurité pour l'utilisateur et dans un délai permettant de lui garantir l'horaire d'arrivée et la correspondance.

A titre indicatif, environ 20 minutes sont nécessaires pour la prise en charge d'une personne en fauteuil roulant dans un autocar (10 minutes à la montée, 10 minutes à la descente). Cette prise en charge est ainsi possible aux points d'arrêt origine/destination de la ligne mais elle est difficile à envisager pour les points d'arrêt intermédiaires.

Afin de garantir la prise en charge des personnes à mobilité réduite dans les autocars, de prendre en compte les contraintes d'exploitation et de respecter les impératifs de ponctualité et les correspondances, la Région envisage la mise en place du dispositif suivant :

- montées aux points d'arrêt origine et terminus : une réservation sera conseillée auprès du Centre de Relation clientèle TER 48h à l'avance de façon à ce que le transporteur :
 - anticipe le temps de prise en charge et prévoit un temps de disponibilité du conducteur avant le départ afin de pénaliser au minimum la ponctualité du service,
 - garantisse une prise en charge dans de bonnes conditions.
- montées et/ou descentes aux points d'arrêt intermédiaires : mise en place à titre expérimental du dispositif Accès TER sur deux lignes routières régionales (Aubigny-Gien et Tours-Châteauroux).

2.3 Modalités de formation et d'information

2.3.1 La formation du personnel en contact avec les usagers

Dans les contrats qu'elle a passés depuis 2014, la Région a imposé aux exploitants des lignes relevant de sa compétence d'intégrer, dans le parcours de formation de son personnel, la formation sur l'accessibilité et la prise en charge des personnes à mobilité réduite.

La Région s'attache à vérifier que toutes les actions décrites aux Plans de formation exposés au Mémoire Justificatif sont bien mises en œuvre.

2.3.2 L'information voyageurs

Le travail d'adaptation, de simplification et de mise aux normes des fiches horaires, guides horaires et plan du réseau est entamé et sera poursuivi.

Des efforts particuliers sont portés sur l'information ordinaire statique aux points d'arrêts, dans les véhicules et dans la conception des supports de communication dans le meilleur respect de la réglementation en vigueur.

2.4 Le matériel roulant

Conformément aux marchés passés avec les transporteurs, le matériel roulant routier titulaire est aujourd'hui totalement accessible pour les personnes à mobilité réduite.

3. Mise en œuvre et actualisation du Sd'AP

3.1 Suivi de la mise en œuvre du Sd'AP

Dans le prolongement de la phase d'élaboration du Sd'AP, les trois instances de travail mises en place seront pérennisées pour suivi de sa mise en œuvre :

- le comité technique composé des services de la Région, de SNCF Réseau, de SNCF Mobilités, qui se réunira a minima une fois par semestre,
- le comité de pilotage composé de représentants de la Région, de SNCF Réseau, de SNCF Mobilités (Gares & Connexions et activité TER) et de l'État, qui se réunira a minima une fois par an et, en tant que de besoin, à l'initiative d'un membre du comité de pilotage,

- le comité de concertation regroupant les représentants des associations de personnes à mobilité réduite (environ 160 associations et organismes listés en annexe 1), et les représentants de l'Etat, de la Région, de SNCF Réseau et SNCF Mobilités, qui se réunira également chaque année.

Les autorités organisatrices et commissions communales et intercommunales d'accessibilité des communes des gares prioritaires, seront associées en tant que de besoin au comité de concertation. À l'occasion de ces réunions, un état de l'avancement des opérations de mise en accessibilité des gares et des points d'arrêt routiers prioritaires sera établi par SNCF Réseau et SNCF Mobilités s'agissant des gares, chacun en fonction de leur périmètre d'intervention, et par la Région s'agissant des points d'arrêt routiers.

Les bilans d'avancement produits pour les réunions du comité de pilotage et du comité de concertation, devront, a minima, comporter les éléments suivants :

- bilan des opérations gare par gare, avec l'état de leur accessibilité, l'avancement des études, des travaux, faisant apparaître les écarts et leurs raisons, et le cas échéant, modification du calendrier de réalisation des opérations,
- avancement des études et des travaux de la mise en accessibilité des points d'arrêt routiers,
- identification des opérations (études et travaux) à engager sur l'année à venir,
- information sur les demandes de dérogations,
- bilan et perspectives concernant les financements correspondants aux différentes phases d'études et de réalisation,
- avancement des mesures concernant l'information des usagers, les services d'assistance et de substitution : bilan du fonctionnement et de l'utilisation des services, des expérimentations mises en place...
- avancement de la formation des agents en contact avec le public,
- évolution de la composition du parc de matériel roulant, perspectives,
- synthèse des dysfonctionnements constatés et signalements enregistrés.

3.2 Modifications du Sd'AP

Toute modification du présent document fera l'objet d'un vote de la Commission permanente régionale, après échanges et concertation avec les propriétaires, partenaires, et associations, dans le cadre des différentes instances pré-citées.

En particulier, une révision du volet routier du Sd'AP pourra s'avérer nécessaire une fois les lignes routières départementales transférées à la Région, à l'examen des Sd'AP établis par chaque Département et de l'état d'avancement de la mise en accessibilité des points d'arrêt identifiés comme prioritaires.

3.3 Procédure de signalement d'un défaut d'accessibilité

Toute remarque ou observation sur l'accessibilité du réseau régional de transport peut être adressée au Conseil régional du Centre-Val de Loire :

- par courrier :
Monsieur le Président du Conseil régional du Centre-Val de Loire
CS 94117
9 rue Saint Pierre Lentin
45041 Orléans cedex 1,
- par mail : à l'adresse ter@regioncentre.fr,
- par téléphone : au 02 38 70 30 30.

En complément, en ce qui concerne l'accessibilité des transports régionaux ferroviaires, le signalement peut se faire auprès de SNCF TER Centre-Val de Loire :

- sur le site internet TER Centre-Val de Loire (www.ter.sncf.com/centre) via la rubrique « aide & contact » (mail ou accès à la plateforme de traduction en langues des signes pour les personnes sourdes et malentendantes),
- par courrier : Contact TER Centre-Val de Loire
BP 40 625
37206 Tours Cedex 03,
- par téléphone au 0 800 83 59 23 (appel est gratuit depuis un poste fixe).

ANNEXES

Annexe 1 : Listes des institutions contactées

Annexe 2 : Comptes rendus des groupes de concertation

Annexe 3 : Liste des gares Accès Plus et Accès TER

Annexe 4 : Liste des points d'arrêt routiers prioritaires par département

Annexe 1

Liste des 162 associations contactées

Association cantonale d'aide à domicile aux personnes âgées infirmes et isolées de Beaugency ; AIDAPHI (Association interdépartementale personnes handicapées inadaptées) ; Association des Accidentés de la Vie ; Entraide des Familles d'handicapés ; France Alzheimer Loiret ; Union Nationale des Retraités et Personnes Agées ; Association Equilibre Centre ; Association pour Adultes et Jeunes Handicapés ; Association Voir ensemble ; J.A.L.M.A.L.V 41 jusqu'à la mort Accompagner la vie ; TAMDEM, vie scolaire, sociale, professionnelle ; A.M.R.O Association Maladie Rendu-Osler ; A.P.A.J.H ; A.P.I.R.J.S.O Association inter-régionale pour personnes sourdes et malentendantes ; ACGO - Association des Chiens Guides d'Orléans ; ADAPEI Association départementale des parents et amis de personnes handicapées mentales ; ADPEDA 41 Association de parents d'enfants déficients auditifs ; Aide aux enfants infirmes moteurs cérébraux et à leur famille ; AIDE HANDICAP ; Aînés ruraux de Touraine CFR Délégation Centre ; Alzheimer 18 ; AMICALE DES CYCLOS CARDIAQUES ; ANCPA - association contre la polychondrite atrophiante ; APADVOR - Association Promotion Aveugle Déficient Visuel Orléans ; APAHS (Association des Parents et Amis des Handicapés du Sancerrois) ; APAJH ; APEDAEL CENTRE ; APF Association des paralysés de France ; APF Bourges ; ARGOS : une balise dans un océan d'embûches ; Association pour personnes Handicapées du Perche ; Association Vaincre la mucoviscidose – AFVM ; Association A.P.N. Sésame Autisme 37 ; Association ADAPEI 45 ; Association ADAPEI Indre ; Association ADAPEI Indre-et-Loire ; Association ADEP ; Association ADPEDA du Loiret ; Association ADPEDA du Loir-et-Cher ; Association ADPEDA Eure-et-Loir ; Association ADPEDA Indre-et-Loire ; Association ADPEDA Indre-et-Loire (Association Départementale des Parents d'Enfants Déficients Auditifs) ; Association AFM ; Association Alzheimer 41 et troubles associés ; Association André Beulé ; Association APEI Saint-Amand-Montrond ; Association Arlequin Sclérose en plaque et autres maladies invalidantes ; Association asthme et allergies ; Association Autisme Eure-et-Loir ; Association Avenir Dysphasie ; Association CALM ; Association Charcot Marie Tooth France ; Association de Patronage de l'Institution Régionale pour jeunes sourds d'Orléans ; Association départementale APAJH de l'Indre ; Association départementale APAJH du Loir-et-Cher ; Association Départementale des Parents d'Enfants Déficients Auditifs ; Association des Diabétiques du Loir-et-Cher (AFD 41) ; Association des Paralysés de France - A.P.F ; Association des paralysés de France (APF) - Délégation Départementale de l'Indre-et-Loire ; Association des paralysés de France (APF) - Délégation Indre-et-Loire ; Association des paralysés de France (APF) Délégation Départementale du Loiret ; Association des parents et amis des handicapés actifs du Vendômois – APAHAV ; Association des personnes concernées par la maladie de Charcot-Marie-Tooth et les neuropathies assimilées (CMTFrance) ; ASSOCIATION DES SOURDS D'EURE-ET-LOIR ; Association des sourds du Cher ; ASSOCIATION DES SOURDS ET MALENTENDANTS DANS LE MONDE DES ENTENDANTS ; Association Dialogue Autisme ; Association dyspraxique mais fantastique (DMF) ; Association Ecoute Fibromyalgie de l'Indre ; Association ENTENDONS NOUS ; Association Entraide Pour Les Handicapés ; Association ESPOIR VALLÉE DU LOIR ; Association FNAR ; Association FNATH - Fédération Nationale Accidentés du Travail et Handicapés ; Association française contre les myopathies – AFM ; Association Française de Lutte anti-Rhumatismale ; Association Française des Polyarthritiques (AFP) Délégation Cher ; Association Française des Polyarthritiques (AFP) Délégation Loiret ; Association Française du Syndrome de Rett (ASFR) ; ASSOCIATION FRANÇAISE RAOUL FOLLEREAU ; ASSOCIATION France PARKINSON ; Association Génétique Actions ; Association geste et parole 18 ; Association HORUS ; ASSOCIATION JEAN SEMOUR - pour la mobilité des Handicapés ; Association Le Mai ; Association Les Espaces d'Avenir – LEDA ; Association les Hirondelles ; Association Les Papillons blancs du Loir-et-Cher ; Association Nationale d'Action et d'insertion Sociale – ANAIS ; ASSOCIATION NATIONALE DES CARDIAQUES CONGÉNITAUX ; Association Nationale des Parents d'Enfants Aveugles ; Association Papillons blancs d'Eure-et-Loire ; Association pour la Mobilité des Handicapés Jean

Semour ; Association pour la Recherche sur la Sclérose Latérale Amyotrophique et autres maladies du motoneurone (ARS) ; Association pour l'Enfance Heureuse ; Association Spina Bifida et handicaps associés ; Association UNAPEI ; Association Valentin Haüy Bourges ; ASSOCIATION VALENTIN HAÜY - COMITÉ DE DREUX ; Association Valentin Haüy Blois ; Association Valentin Haüy Orléans ; Association Vivre Autrement l'Autisme ; Association Voir Ensemble - Groupe d'Orléans ; Association VOIR ENSEMBLE Mouvement chrétien des personnes aveugles et mal voyantes ; Association des Familles d'Enfants Handicapés de la Poste et France Telecom ; Associations pour les Intérêts des Handicapés (A I H D A C) ; AUTISME Loir-et- Cher ; Autisme Berry ; Autisme France ; AVH Orléans ; Centre d'Action et d'Information sur la Surdité (C.A.I.S) ; Centre Départemental de soin et d'accompagnement et d'éducation du Val de Loire ; CHV - Collectif Handicap Visuel ; Cluster Aghir ; COMITÉ Départemental D' ducation pour la santé ; Comité Départemental du Sport Adapté ; Comité Départemental HANDISPORT ; Communiquer avec les mains CALM ; CREAMI - Centre Régional Pour L'Enfance Et L'Adolescence Inadaptées ; CROIX ROUGE FRANCAISE ; CULTURE DU C EUR ; Entraide Naissance Handicap – ENH ; EQUINOXE TELE-ASSISTANCE ; Centre De R education Professionnelle Des Rhuets (CRP) de Vouzon (FAGERH) ; Fédération des maladies orphelines ; FNAUT ; France ALZHEIMER ET Maladies apparentées ; France Parkinson ; GEM Groupe Entraide Mutuelle pour des Personnes en Souffrance Psychique ; Groupement des Intellectuels Aveugles ou Amblyopes ; Groupement des Intellectuels Aveugles ou Amblyopes (GIAA) ; Handicap invisible ; HANDIRAIL Association Nationale des Cheminots Handicapés ; HANDIRAIL Association Nationale des Cheminots Handicapés ; Institut Vivre et S'Adapter ; Le Mai des Handicapés (Institut) ; L'ECLAIRCIE ; Ligue Nationale contre le Cancer ; LIGUE NATIONALE CONTRE LE CANCER ; L'Union nationale des familles et amis de personnes malades et /ou handicapées psychiques (UNAFAM) ; Nouvelle association Française des sclérosés en plaques – NAFSEP ; Osons nous soigner ; PEP 45 (ADPEP) ; POUR LE DROIT DE MOURIR DANS LA DIGNITÉ ; Réseau Santé Nutrition DIABÈTE 41 ; RETINA France ; SANTÉ AU TRAVAIL APSMT ; Sologne Handicap ; TANDEM Vie Scolaire et Professionnelle ; TRISOMIE 21 EURE-ET-LOIR ; TRISOMIE 21 Insertion sociale des personnes (St Anne) ; TRISOMIE 21 LOIR ET CHER Groupe d'études pour l'Insertion sociale des personnes ; UMIS ; UNAFAM Orléans ; UNAFAM Centre Délégation d'Indre-et-Loire (Union Nationale des Amis et des Familles de Malades Mentaux et de leurs associations) ; Union des traumatisés crâniens AFTC ; URAPEI Centre (Union Régionale des Associations de Parents de Personnes Handicapées Mentales et de leurs Amis) ; Vaincre le mucoviscidose ; VISUEL Langue des Signes Française Centre ; Voir ensemble.

Liste des institutions contactées

- Préfecture de la Région Centre-Val de Loire / du Loiret ;
- ARS - Agence Régionale de Santé Centre ;
- Direction départementale des Territoires de l'Indre ; Direction départementale des Territoires de l'Indre-et-Loire ; Direction Départementale des Territoires d'Eure-et-Loir ; Direction départementale des Territoires du Cher ; Direction départementale des Territoires du Loiret ; Direction départementale des Territoires du Loir-et-Cher ;
- CODERPA d'Eure-et-Loir ; CODERPA d'Indre-et-Loire ; CODERPA du Cher ; CODERPA du Loiret ; CODERPA Loir-et-Cher ; CODERPA de l'Indre ;
- Maison Départementale des Personnes Handicapées de l'Eure et Loir ; Maison Départementale des Personnes Handicapées de l'Indre ; Maison Départementale des Personnes Handicapées de l'Indre et Loire ; Maison Départementale des Personnes Handicapées du Cher ; Maison Départementale des Personnes Handicapées du Loir et Cher ; Maison Départementale des Personnes Handicapées du Loiret ;
- Observatoire de Touraine ;
- CEREMA.

Liste des collectivités contactées

- Communauté d'agglomération Bourges Plus ;
- Communauté d'Agglomération Castelroussine ;
- Communauté d'agglomération Chartres métropole ;
- Communauté d'agglomération de Blois-Agglopolys ;
- Communauté d'agglomération de Tours Plus ;
- Communauté d'agglomération Montargoise et Rives du Loing ;
- Communauté de communes du pays d'Issoudun ;
- Ville de Châteaudun ;
- Ville de Vierzon ;
- Syndicat Téa du Vendômois ;
- Conseil départemental de l'Indre ; Conseil départemental d'Eure-et-Loir ; Conseil départemental d'Indre-et-Loire ; Conseil départemental du Cher ; Conseil départemental du Loiret ; Conseil départemental du Loir-et-Cher ;
- Service Départemental d'Incendie et de Secours de l'Indre ; Service Départemental d'Incendie et de Secours de Loir-et-Cher ; Service Départemental d'Incendie et de Secours d'Eure-et-Loir ; Service Départemental d'Incendie et de Secours d'Indre-et-Loire ; Service Départemental d'Incendie et de Secours du Cher ; Service Départemental d'Incendie et de Secours du Loiret.

Annexe 2



SCHEMA DIRECTEUR REGIONAL D'ACCESSIBILITÉ

AGENDA D'ACCESSIBILITE PROGRAMMEE DU SERVICE REGIONAL DE TRANSPORT

Groupe de concertation « Sd'AP Régional »

Mercredi 8 avril 2015

COMPTE-RENDU

Séance présidée par Jean-Michel BODIN, Vice-président du Conseil régional du Centre délégué aux Transports, Infrastructures, Circulations douces et Intermodalité.

Présents (21) :

ASSOCIATION (11)	NOM
Le Président de l'Association des Chiens Guides d'Orléans (ACGO)	RAYBAUD Tom
Représentant APF région Centre-Val de Loire et Président HADS (groupe SNCF)	CHABERT Gérard
URAPEI Centre	ORTEMANN Michel
Association Voir Ensemble	M. CAVIER
Président de l'Association Sésame Autisme Loiret et membre du bureau de la Fédération Autisme Centre - Val de Loire	GERBEAUX Marc
Fédération Nationale Accidentés du Travail et Handicapés groupement 36 et 37	LE NEGRATE Georges
Délégué régional de l'Association CMT France	PAVARD Jean
Directeur de l'Association Visuel Langue des Signes Française - région Centre-val de Loire et représentant du secteur "Chez Signes" de la Maison des Sourds du Loiret	PIAT René
Responsable de la Maison des Sourds du Loiret	GIRARDEAU Camille
Vice-Président association Handirail	LAMOTTE Antoine
Association CREA Centre-Val de Loire (Centre Régional Pour L'Enfance Et L'Adolescence Inadaptées), secrétaire général	Mme CHAUPUIS

Autres organismes (10)	NOM
DREAL Centre	Pascal PARADIS (chef de service)
DDT 45	Dominique ESTRADE (chargé de mission)
DDT 37	Jean-Pierre VERRIERE (chargé de mission)
Département de l'Indre (CD36)	Pascal DESJACQUES (chef de service)
Département de l'Eure-et-Loir (CD28)	Yves TRESSON (directeur)
	Cédric CHERFILS (ingénieur d'études)
Département du Loiret (CD45)	Etienne BRUN (directeur)
	Fabrice CHAILLOUX (responsable)
SNCF	Yvon BORRI (directeur régional)
SNCF Gares & Connexions	Marie-Anne FLEURY
SNCF Réseau Centre-Limousin	Béatrice ANDRÉ (chef de pôle)
	Baptiste FROMENTIN (responsable gares)
	Auréliе JOUSSE (stagiaire)
Conseil régional Centre-Val de Loire	Jean-Michel BODIN (Vice-président)
	Isabelle BRULÉ (chef de service)
	Robin CHAUMETTE (chargé de mission)
	Loriane ROCHARD (chargée de mission Handicap)
	Auréliе MILHAVET (chargée de mission)

Excusés (13) :

- Associations (9)
 - ✓ CARROY Roger - Président Association des Familles d'Enfants Handicapés de la Poste et France Telecom Section 41,18,28 et Délégué Régional
 - ✓ VADERMEERSCH Martine - Présidente Autisme 28, Présidente Fédération Autisme Centre-Val de Loire
 - ✓ PIERREL Bernard - Groupement des Intellectuels Aveugles ou Amblyopes (GIAA)
 - ✓ REMBERT André - Président de l'Association Départementale des Pupilles de l'Enseignement Public du Loiret
 - ✓ ELIAS Marie-Thérèse - Association les PEP
 - ✓ BOUDEAUD Brigitte - Présidente de l'association Communiquer Avec Les Mains (*souhaite être associée aux réunions suivantes*)
 - ✓ CARPENTIER Nicole - Aînés ruraux de Touraine CFR Délégation Centre-Val de Loire
 - ✓ PEREK Agnès - Association Valentin Haüy 28 (*souhaite être associée aux réunions suivantes*)
 - ✓ PELLETIER Hélène - Association Française du Syndrome de Rett (AFSR), Déléguée Régionale Centre (*souhaite être associée aux réunions suivantes*)
- Autres organismes (4)
 - ✓ REVARDEL Florent - chargée de mission à l'ARS Centre-Val de Loire (*souhaite être associé aux réunions suivantes*)
 - ✓ LEROY Maurice - Président du Conseil départemental 41
 - ✓ THOMAS Frédéric - Conseil départemental 37
 - ✓ CLOCHET Emmanuel - Directeur SNCF Gares & Connexions

Suite à l'ouverture de la séance par le Vice-président du Conseil régional du Centre-Val de Loire, une présentation de l'avancement de la réflexion relative à l'élaboration du Schéma d'accessibilité programmée (Sd'AP) régional a été diffusée.

Plusieurs remarques ont été formulées.

1- Généralités sur l'accessibilité du transport

Le représentant de la FNATH 36-37 précise la nécessité de prendre en compte les « handicapés debout ».

Le représentant de l'APF précise que le Sd'AP est le résultat de la non application de la loi de 2005. Ceci étant dit, les représentants des associations de PMR souhaitent accompagner cette démarche afin que les besoins soient pris en compte et que le travail se fasse ensemble. Il souligne le travail déjà réalisé en région Centre-Val de Loire.

Le représentant de l'ACGO indique qu'il serait pertinent d'**aller au-delà des critères de priorisation** des points d'arrêt à rendre accessible afin de prendre en compte la réalité des besoins.

La représentante du CREAI indique que la technique doit être complétée par **la solidarité et la citoyenneté**, et demande si une initiative du type « voyageurs solidaires » ou « voyageurs citoyens » est envisageable.

Le Directeur régional de SNCF indique que l'infrastructure doit être adaptée et ne pourra dans tous les cas être substituée par une simple aide. Ainsi l'effort se porte sur les aménagements lourds, la qualification des personnels accompagnant en gare et la mise en place de dispositifs spécifiques.

Des personnes réagissent sur les nombreuses aides spontanées reçues, d'autres sur le fait que la citoyenneté s'oublie parfois.

Le représentant de la DDT 37 souligne la nécessité de prendre en compte le **cheminement de bout en bout** du parcours.

Les services de la Région indiquent qu'un travail est à mener avec les gestionnaires de voirie en charge de sa mise en accessibilité.

En termes d'intermodalité, le Directeur régional SNCF précise que l'accessibilité est prise en compte dans les réflexions au niveau des pôles d'échanges multimodaux (exemple de la gare de Tours).

Le représentant de la DDT 45 fait part de l'initiative de l'Agglomération d'Orléans qui a mis en place un **cahier de signalement**.

Les services de la Région précisent qu'un tel dispositif a été mis en place dans le cadre du SDRA mais qu'il a été peu utilisé, un point sera fait sur le sujet.

Le représentant de l'ACGO demande à ce que soient clairement **identifiés les interlocuteurs** au niveau des différents organismes et indique se tenir à la disposition des acteurs pour aider à la réflexion. C'est le cas également du représentant de HADS.

Au niveau de la Région, le contact sur les questions d'accessibilité du service régional de transport est Aurélie MILHAVET (aurelie.milhavet@regioncentre.fr).

2- Accessibilité du transport ferroviaire

Le directeur de l'Association Visuel Langue des Signes Française indique que plus de 500 personnes sourdes sont signalées sur l'agglomération d'Orléans. Il précise que les **informations données par les afficheurs** en gare ne sont pas toujours actualisées en temps réel. La responsable de la Maison des Sourds du Loiret indique que les afficheurs en gare d'Orléans du côté de l'entrée Avenue de Paris sont positionnés de telle sorte que le matin et le soir ils reflètent la lumière du soleil ce qui empêche une lecture facile des informations.

Le Directeur régional de SNCF indique que le cas sera étudié sur site.

Le représentant de la FNATH 36-37 indique que la **gare de Loches** dispose de plateformes élévatrices sur les quais, or le revêtement des quais n'est pas de bonne

qualité. Par ailleurs le vendredi soir, le train ne s'arrêterait pas au bon endroit sur le quai. Le Directeur régional de SNCF regardera de plus près ce dernier cas se présentant sans raison apparente.

Le représentant de la FNATH 36-37 s'étonne par ailleurs du **coût d'appel** pour réserver un accompagnement en gare. Les services de la Région précisent que la réservation d'un accompagnement dans le cadre d'un voyage en TER, à travers le service Accès TER, est gratuit depuis un poste fixe. La même réservation dans le cadre d'un voyage en Intercités ou en TGV, via le service Accès Plus, est payante (0.11€TTC/min). Le Directeur régional de SNCF contactera qui de droit pour obtenir des informations sur la raison de ce coût supplémentaire du Service Accès Plus.

Le représentant de l'association Voir Ensemble fait part des difficultés rencontrées suite à la diminution de la durée de validité des titres de transport ferroviaire. Le Directeur régional de SNCF indique qu'il s'agit d'une mesure en lien avec la lutte contre la fraude et que les billets achetés peuvent être échangés (sous certaines conditions).

Le représentant de l'AGCO indique que les personnes aveugles n'ont aucun moyen **d'anticiper le côté d'ouverture de la porte dans le train** lors de l'arrêt en gare. Il souhaite que le contrôleur le précise lors de l'annonce d'arrivée en gare.

M. BODIN indique que la demande sera étudiée.

Il précise par ailleurs que le service d'accompagnement humain Accès Plus fonctionne très bien, même au niveau des correspondances.

La question de la présence de **bornes sonores en gare** d'Orléans et des Aubrais est posée. La représentante de SNCF Gares et Connexions précise qu'il n'y a effectivement pas de bornes sonores dans ces 2 gares. Une réflexion est menée au niveau national sur la pertinence de déployer cette technologie, toutes les personnes déficientes visuelles ne disposant pas de la télécommande universelle nécessaire pour faire fonctionner le système. D'autres dispositions sont étudiées par SNCF.

Le représentant du CD36 indique que la gare routière de Châteauroux a été équipée de ces bornes sonores, et qu'il est nécessaire de ne pas multiplier les systèmes utilisés et de rester simples.

3- Accessibilité du transport routier

Le représentant de la FNATH 36-37 précise que, sur la ligne routière Tours-Loches, les autocars équipés d'un élévateur (tous ne le sont pas) sont destinés aux utilisateurs de fauteuil roulant (UFR) et l'autocar ne s'arrête pas toujours à quai, ainsi un handicapé debout a beaucoup de mal à monter dans le car. Il a pu constater que certains chauffeurs ne veulent pas déployer l'élévateur pour des personnes à mobilité réduite qui ne sont pas en fauteuil. Il s'interroge sur la réglementation en la matière.

Le représentant de l'APF pose la question des modalités de définition du **nombre de places UFR dans les cars**. Elle est notamment d'actualité sur la ligne routière Tours-Loches.

Les services de la Région indiquent que dans le cadre des marchés passés avec les transporteurs, sont demandés des cars accessibles au sens de la loi. La question du nombre de places UFR reste à étudier. Il est en revanche difficile d'adapter l'offre à la demande, qu'il n'est pas possible d'évaluer.

Le représentant du CD45 indique qu'à ce jour, 1 place est réservée aux UFR dans les cars des lignes routières du département du Loiret. Techniquement 1 place UFR entraîne la suppression de 4 places assises. Ainsi augmenter le nombre de places UFR doit être étudié en fonction des besoins (en 5 ans, la situation où 2 UFR se sont présentés pour monter dans un car s'est produite 1 fois). Reste à déterminer les raisons de cette faible demande.

Le représentant du CD 28 précise également que l'ensemble des usagers dispose d'une ceinture dans les cars. Le chauffeur doit attacher l'UFR et cette manipulation impacte la

ponctualité. Cela conduit à privilégier les prises en charge pour des trajets de bout en bout.

Les services de la Région soulignent le flou juridique existant sur le statut de chauffeur, qui n'est pas autorisé à quitter son siège, ce qui pose un problème pour l'activation de l'élévateur, comme pour le chargement des bagages dans la soute.

Le représentant CD 36 ajoute que lorsqu'il s'agit d'un chauffeur-receveur, celui-ci doit laisser sa caisse pour accompagner le PMR, et risque un vol qui relèverait de son entière responsabilité.

Le CD 45 indique que la réflexion sur le Sd'AP a démarré dans les départements, et que les remarques faites seront prises en compte. Dans le Loiret, sur les 3 600 points d'arrêt routier, 1 300 concernent des lignes régulières. Ils doivent être priorisés selon les critères définis dans la loi et en bonne intelligence.

La séance est clôturée par le Vice-président du Conseil régional du Centre-Val de Loire qui indique que le travail continuera avec l'ensemble des acteurs.



SCHEMA DIRECTEUR REGIONAL D'ACCESSIBILITÉ
-
AGENDA D'ACCESSIBILITE PROGRAMMEE
DU SERVICE REGIONAL DE TRANSPORT

Groupe de concertation « Sd'AP Régional »

Vendredi 8 avril 2016

COMPTE-RENDU

Séance présidée par Philippe FOURNIÉ, Vice-président du Conseil régional du Centre-Val de Loire délégué aux Transports et à l'Intermodalité.

Présents :

ASSOCIATIONS	NOM
Président de l'Association Voir Ensemble	MOULARD Marc
Vice-Président de l'Association Voir Ensemble	MONCHATRE Jean
Association Voir Ensemble	CAVIER Guy
Représentant APF région Centre-Val de Loire et Président HADS (groupe SNCF)	CHABERT Gérard
Représentante AVH Eure-et-Loir	TEREK Agnes
Directrice Adjointe de la Maison Départementale des Personnes Handicapées de l'Indre	CHORIN Aurélia
Vice-Président du Comité Départemental des Retraités et Personnes Agées de l'Indre et Loire	PERES Jean-Jacques
Président FNAUT Région Centre-Val de Loire	HOGU Jean-François
Vice-Président association Handirail	LAMOTTE Antoine

AUTRES ORGANISMES	NOM
DREAL Centre	Pascal PARADIS (chef de service)
	Jérémy MAILLARD
DDT 45	Dominique ESTRADE (chargé de mission)
DDT 37	Suzanne CATROUX
DDT 18	Delphine DE SARTIGES (chef BCIA)
	Guillaume AUVRAY (instructeur accessibilité)
Département du Loiret (CD45)	Etienne BRUN (directeur)
SNCF Mobilités	Yvon BORRI (directeur régional)
	Cécile MARIS (responsable qualité)
SNCF Gares & Connexions	Arnaud MARTINEN
SNCF Réseau Centre-Limousin	Eric MASLANKA (chef de pôle)
	Baptiste FROMENTIN (responsable gares)
Conseil régional Centre-Val de Loire	Philippe FOURNIE (Vice-président)
	Hugo LEFELLE (Conseiller)
	Isabelle BRULÉ (chef de service)
	Aurélie JOUSSE (chargée de mission)

Excusés :

- Associations :

- ✓ CARROY Roger - Président Association des Familles d'Enfants Handicapés de la Poste et France Telecom Section 41,18,28 et Délégué Régional
- ✓ LE NEGRATE Georges - Association des accidentés de la vie
- ✓ PAYANT Marie-Thérèse - Déléguée Départementale de l'Association Française des Polyarthritiques
- ✓ BOUILLARD Valérie - Directrice MDPH d'Indre et Loire
- ✓ M. PICARD - Directeur FAM Dialogue Autisme
- ✓ HANAFI Jinous - Directrice Autonomie et MDPH
- ✓ UNRPA de Chalette-sur-Loing
- ✓ Associations des Sourds-malentendants dans le monde des Entendants
- ✓ Pôle Gériatrique du Centre Hospitalier de Vendôme
- ✓ Centre d'Action et d'Information sur la Surdité de Blois
- ✓ Réseau Culture du Cœur 41
- ✓ TURE Marie-Odette

- Autres organismes :

- ✓ FRISON Emmanuel - chef de service DDT du Loir-et-Cher
- ✓ VERNET Patricia - Directrice Adjointe Gestion des politiques PA-PH

La séance est ouverte par le Vice-président du Conseil régional Centre-Val de Loire.

Celui-ci rappelle l'importance que la Région accorde à l'accessibilité et à l'élaboration du Sd'AP, qui devra être mis en œuvre collectivement aussi rapidement que possible avec toutes les parties prenantes.

Il souhaite pouvoir rapidement mettre en œuvre le Sd'AP avec chacun des acteurs présents et que les engagements pris soient tenus, afin de ne pas creuser le fossé entre les politiques construites et les citoyens.

Il précise que le Sd'AP régional devra être revu à la suite de la reprise par le Conseil Régional des lignes routières départementales. De plus, le Sd'AP concerne seulement une partie des gares mais il faudra conserver une vision globale de l'accessibilité.

L'accessibilité représente un enjeu de société. Mr Fournié se félicite de la présence des participants à la réunion. Il rappelle que l'accessibilité concerne les personnes présentant un handicap et mais qu'il constitue également un enjeu pour la population dans son ensemble du fait de son vieillissement. C'est un sujet important pour tous et sur l'ensemble des territoires.

Cette réunion permet aux autorités organisatrices de transports de se pencher sur les moyens permettant d'améliorer le quotidien des citoyens.

Une présentation est faite de l'avancement de l'élaboration du Schéma d'accessibilité programmée (Sd'AP) régional. La présentation est annexée au présent compte-rendu.

Plusieurs remarques ont été formulées.

1) Accessibilité du transport ferroviaire

Instruction des dossiers

La DDT 37 interroge sur l'instruction des demandes de dérogations pré-identifiées par SNCF Réseau sans disposer des éléments techniques nécessaires. Pour la gare de Saint Pierre des Corps, un avis défavorable a été émis mais les éléments techniques ne seront disponibles qu'en 2017. Elle indique également qu'il faut 5 mois pour instruire un dossier, mais lorsqu'il n'y a pas d'études, comment effectuer l'instruction d'une dérogation sur la base d'un simple constat d'un écart par rapport aux normes ? Elle souligne également la difficulté à instruire du fait du nombre de points d'arrêt identifiés.

M. Chabert, représentant APF région Centre-Val de Loire et Président HADS, précise quelques éléments législatifs. Seuls 10% des engagements ont été réalisés à la suite de la loi de 2005 sur l'égalité des chances pour tous. Le Sd'AP permet un report de la réalisation des opérations et complexifie les choses. La loi a été mal cadrée et se traduit par un recul de la mise en œuvre de l'accessibilité, du fait en particulier des nombreuses dérogations qui pourraient être demandées.

Le représentant de SNCF Réseau explique que le périmètre Réseau est complexe, notamment la gare de Saint-Pierre des Corps qui nécessite, en effet, une

explication de la part de SNCF. SNCF Réseau précise certains problèmes ont été soulevés mais qu'aucune dérogation n'a encore fait l'objet d'une demande officielle.

La DDT 18 précise que dans le Sd'AP national, en effet, figure une liste de dérogations potentielles que les études viendront ou non confirmer. La gare de Bourges a été traitée ainsi. Elle confirme le manque de consignes de la part de l'Etat concernant l'instruction des Ad'AP et espère qu'elle pourra en disposer. Le Sd'AP national a ainsi été instruit sans consigne particulière. Les Ad'AP entraînent une charge de travail supplémentaire puisque les dossiers ont été multipliés par 5.

Yvon Borri, le directeur régional de l'activité TER, souligne la complexité de la gare de Saint-Pierre-des-Corps qui nécessite une réflexion approfondie. Au total, 36 000 personnes sont prises en charge sur le site par an. Cela représente 1/3 des prises en charge PMR à l'échelle régionale. En effet, Saint-Pierre-des-Corps est une gare compliquée techniquement mais c'est aussi un point d'appui sur l'ouverture des transports en région Centre-Val de Loire. De plus, la mise en accessibilité du bâtiment voyageurs est en cours de réalisation.

Le Vice-Président des transports et de l'intermodalité souhaite que les DDT instruisent les dossiers Sd'AP avec une méthode commune. C'est à l'Etat d'en préciser les modalités.

Concertation et révision du Sd'AP

M. Chabert reconnaît les nombreux efforts faits par SNCF sur l'accessibilité, mais un partenariat doit être mis en place avec les associations sur la programmation des opérations et la nature des travaux à réaliser. L'Association des Paralysés de France et les autres associations sont prêtes à s'engager dans ce travail commun. Il constate également un oubli des PMR dans le processus de validation administrative. Les questions d'accessibilité nécessitent une véritable écoute.

Philippe Fournié indique que la concertation a été mise en place et qu'elle sera poursuivie. En effet, il est nécessaire que SNCF, toutes les collectivités et associations travaillent ensemble sur la réalité des travaux, des usages et des besoins. Il sera impossible de rendre tous les points d'arrêt accessibles pour des questions financières, mais un travail collectif est à mener pour parvenir à des projets réalistes, qui répondent aux besoins des usagers.

Pour le Vice-Président, nous sommes à la fin de la première phase de concertation, la structure de réflexion et de validation des projets fera l'objet d'une co-construction. En effet, les usagers doivent valider les projets, car ce sont eux les plus concernés.

A la suite de la présentation des financements potentiels, Philippe Fournié indique qu'un nouveau schéma Transport sera validé par la Région en 2018. Ce schéma intègrera les nouvelles compétences de la Région et visera la complémentarité avec les autres autorités organisatrices de transports. Ce travail associera tous les participants présents à la réunion.

Remarques s'agissant des gares et des trains

Pour la DDT 37, il y a un déficit sur l'accessibilité de l'information dans les gares.

M. Lamotte, représentant de l'association HandiRail, fait remarquer que certains écrans des gares nationales ne disposent pas de casquettes, ce qui génère des difficultés dans la lecture de l'information.

Le représentant de la FNAUT, M. Hogu, indique que les écrans en gare de Tours et Saint-Pierre-des-Corps sont récents, et les problèmes peuvent apparaître en période estivale.

SNCF Gares et Connexions prend en note l'information, car pour l'instant aucune remarque n'est remontée sur un manque de visibilité de l'information dans ces gares. Gares et Connexions précise également que dans toutes les grandes gares des écrans sont installés à l'opposé de ceux qui pourraient être peu lisibles.

Les représentants de l'association Voir Ensemble constatent que les personnes à mobilité réduite sont bien accueillies sur la ligne Orléans-Tours mais s'interrogent sur la fréquence des trains sur cette ligne.

Yvon Borri confirment que la desserte ne sera pas modifiée pour les TER. S'agissant des dessertes Intercités, le sujet est complexe, la concertation menée actuellement par le Préfet Philizot vise à préciser cette question, mais aucune décision n'est prise à ce jour et il n'existe pas de projet de diminution.

Philippe Fournié précise qu'un vœu a été formulé par la Région Centre-Val de Loire lors de la dernière session, demandant le maintien de la desserte des trains d'équilibre du territoire.

Le représentant de la Fnaut, M. Hogu, s'interroge sur la prise en charge des PMR sur la ligne Paris-Chartres car il n'y a pas d'accompagnement et certaines gares sont en courbe (Epernon). Il note également que les ascenseurs ne fonctionnent pas toujours. La réalisation de rampes serait la meilleure solution pour les PMR.

Yvon Borri indique que SNCF TER œuvre au bon fonctionnement des équipements. Cependant, tout n'est pas maîtrisé et les dispositifs d'Accès TER et d'Accès Plus assurent le relais si les gares ne sont pas accessibles.

Il confirme qu'en effet certains ascenseurs dysfonctionnent. Aujourd'hui, SNCF s'assure de mettre en place des matériels fiables et qu'ils soient installés correctement. Les rampes sont de bonnes solutions mais elles sont difficiles à installer car elles nécessitent une emprise foncière importante et peuvent être, en fonction de la configuration de la gare, très coûteuses (exemple des Aubrais). Les gares sont pour la plupart anciennes et le réaménagement est toujours coûteux.

2) Accessibilité du transport routier

La DDT 18 précise que deux lois se superposent : la loi NOTRe et le Sd'AP. Elle s'interroge sur la validation du Sd'AP 18 alors que les points d'arrêt routiers seront transférés à la Région début 2017.

La DDT 37 indique que le volet routier est difficile à instruire du fait du nombre de points d'arrêt.

Mme Terek, représentante de l'AVH 28, souligne que tous les matériels ne sont pas accessibles. SNCF prend très bien en charge les malvoyants mais cela est à revoir pour le transport routier et notamment sur le réseau départemental. Certaines dessertes ne sont pas assurées (par ex. par le Transbeauce à la demande qui ne s'arrête pas à Mainvilliers depuis Dreux).

La Région Centre-Val de Loire précise que sur les lignes régionales les matériels titulaires sont accessibles, et que des contrats sont en cours sur les lignes départementales, que la Région devra reprendre. Les points d'arrêt prioritaires seront géolocalisés dans le Sd'AP.

Plusieurs représentants d'associations déplorent le retard pris et souhaitent que la mise en accessibilité avance plus vite.

M. Cavier de l'association Voir ensemble confirme que le travail en faveur de l'accessibilité des transports routiers pour les malvoyants doit avancer.

M. Chabert note qu'il existe des carences notoires depuis des années sur le réseau routier et qu'elles ont déjà été dénoncées auprès des collectivités. Pour lui, ce manquement est dû à une absence de collaboration avec chaque partie prenante. Il souhaite des échanges avec les associations sur les projets de mise en accessibilité et souligne qu'il n'est plus possible d'attendre, que l'on doit avancer.

Le représentant de CODERPA partage une étude menée dans le département d'Indre-et-Loire. Un bilan des déplacements des retraités a été réalisé, des carences ont été observées pour les transports routiers et ferroviaires. Les anomalies ont été signalées au Département et des demandes ont été faites pour satisfaire au mieux les usagers. A la suite de ce bilan, il a été observé que certaines modifications sur un point d'arrêt pour favoriser l'accessibilité coûtent peu cher. Certaines améliorations ne pourront toutefois pas être réalisées.

S'agissant des transports routiers, Philippe Fournié souhaite aller au-delà de l'existant et partager les expériences positives.

Depuis 2009, le Département du Loiret a rendu obligatoire auprès de ses transporteurs la prise en charge des PMR. Il indique que la montée ou la descente d'une personne en fauteuil roulant à bord d'un car est de l'ordre de 5 à 10 minutes. Cela peut être rapide en fonction de l'habitude ou non du conducteur.

M. Lamotte pose la question de l'accessibilité des autocars de substitution mis en place par SNCF.

Yvon Borri, le directeur régional de l'activité TER, confirme que sur un contrat long avec le transporteur, SNCF peut imposer la circulation d'autocars accessibles. Mais sur des contrats très courts (de l'ordre de quelques semaines), même si la SNCF demande des cars accessibles, les transporteurs éprouvent des difficultés à investir. Dans ce dernier cas, Accès TER peut prendre le relais et assurer un transport de substitution.

La séance est clôturée par le Vice-président du Conseil régional du Centre-Val de Loire qui indique que le travail continuera avec l'ensemble des acteurs.

Annexe 3

Gares Accès TER (convention TER Centre 2014-2020)	Gares Accès Plus	Gares Accès TER (convention TER Centre 2014-2020)	Gares Accès Plus
AMBOISE	X	LA VILLETTE ST PREST	
ARGENTON SUR CREUSE	X	LAMOTTE BEUVRON	X
ARTENAY		LANGAIS	
AUNEAU		LES AUBRAIS	X
AVORD		LOCHES	
AZAY LE RIDEAU		LUCE	
BAILLEAU LE PIN		MAINTENON	
BALLAN MIRE		MEHUN SUR YEVRE	
BEAUGENCY		MER	
BLERE LA CROIX		MEUNG SUR LOIRE	
BLOIS	X	MONTARGIS	X
BONNEVAL		MONTRICHARD	
BOURGES	X	MONTS	
BRIARE		NOGENT LE ROTROU	X
BROU		NOGENT SUR VERNISSON	
CHABRIS		ONZAIN	
CHARTRES	X	ORLEANS	X
CHATEAU RENAULT		PORT BOULET	
CHATEAUDUN	X	PORT DE PILES	
CHATEAUNEUF SUR CHER	X	ROMORANTIN	
CHATEAUROUX	X	SALBRIS	
CHENONCEAUX		SELLES ST DENIS	
CHINON	X	SELLES SUR CHER	
CONDE SUR HUISNE		ST AIGNAN NOYERS	
COURVILLE SUR EURE		ST AMAND MONTROND orval	
DREUX	X	ST CYR EN VAL LA SOURCE	
EPERNON		ST FLORENT SUR CHER	
FAUBOURG D'ORLEANS		ST PIAT	
GIEN	X	ST PIERRE DES CORPS	X
GIEVRES	X	STE MAURE NOYANT	
ILLIERS COMBRAY		TOURS	X
ISSOUDUN	X	TOURY	
JOUE LES TOURS		VALENCAY	
JOUY		VENDOME VILLE	X
LA FERTE IMBAULT		VIERZON VILLE	X
LA FERTE ST AUBIN		VILLEFRANCHE SUR CHER	
LA LOUPE		VOVES	

Vendôme Villiers (TGV) dispose également du service Accès Plus.

Annexe 4

Les points d'arrêt colorés correspondent aux points d'arrêt prioritaires desservis uniquement par les lignes de transports routiers régionaux. Ils sont inscrits dans le Sd'AP régional et font l'objet d'une programmation des actions de mise en accessibilité.

Points d'arrêt prioritaires du département du Cher				
PAR_ID	PAR_NOM	PAR_COMMUNE	ACC_NOM_VOIE	PAR_SENS
18011-01-A	Argent-sur-Sauldre - Eglise	Argent-sur-Sauldre	Rue de Lesseps	COMMUN
18015-01-A	Aubigny-sur-Nère - Mail Guichard	Aubigny-sur-Nère	Rue de la Tour	COMMUN
18033-03-A	Bourges - Aéroport	Bourges	Avenue Marcel Haegelen	UNIQUE
18033-03-B	Bourges - Aéroport	Bourges	Avenue Marcel Haegelen	UNIQUE
18033-02-A	Bourges - Gare routière	Bourges	Rue du champ de foire	COMMUN
18033-01-A	Bourges - Gare SNCF	Bourges	Place du Général Leclerc	COMMUN
18033-04-A	Bourges - Place de la Nation	Bourges	Place de la nation	COMMUN
18038-01-A	Bruère-Allichamps - Mairie	Bruère-Allichamps	Avenue de Saint-Amand	UNIQUE
18038-01-B	Bruère-Allichamps - Mairie	Bruère-Allichamps	Avenue de Saint-Amand	UNIQUE
18055-01-A	Chârost - Café du Centre	Chârost	Avenue d'Issoudun	UNIQUE
18055-01-B	Chârost - Café du Centre	Chârost	Avenue d'Issoudun	UNIQUE
18055-02-A	Chârost - Pont	Chârost	Rue grande rue	UNIQUE
18055-02-B	Chârost - Pont	Chârost	Rue grande rue	UNIQUE
18058-01-A	Châteauneuf-sur-Cher - Gare SNCF	Châteauneuf-sur-Cher	Avenue de la gare	COMMUN
18066-01-A	Civray - Grand Entrevin	Civray	Avenue Saint-Vincent (N151)	UNIQUE
18066-01-B	Civray - Grand Entrevin	Civray	Avenue Saint-Vincent (N151)	UNIQUE
18255-01-A	Le Subdray - Lycée Agricole	Le Subdray	*parallèle à la N151	UNIQUE
18255-01-B	Le Subdray - Lycée Agricole	Le Subdray	*parallèle à la N151	UNIQUE
18133-01-A	Lunery - Eglise	Lunery	Rue Jean Jaurès	COMMUN
18134-01-A	Lury - Place de l'église	Lury-sur-Arnon	Rue de Lattre de Tassigny	COMMUN
18148-01-A	Méreau - Mairie	Méreau	Avenue d'Issoudun	UNIQUE
18148-01-B	Méreau - Mairie	Méreau	Avenue d'Issoudun	UNIQUE
18172-01-A	Saint-Amand-Montrond - Gare SNCF	Orval	Avenue de la gare	COMMUN
18207-01-A	Saint-Florent - Gare SNCF	Saint-Florent-sur-Cher	Place de la gare	COMMUN
18207-02-A	Saint-Florent - Mairie	Saint-Florent-sur-Cher	Avenue Gabriel Dordain	UNIQUE
18207-02-B	Saint-Florent - Mairie	Saint-Florent-sur-Cher	Avenue Gabriel Dordain	UNIQUE
18233-01-A	Saint-Satur - Fontenay	Saint-Satur	Avenue de Fontenay	UNIQUE
18233-02-A	Saint-Satur - Place du Marché	Saint-Satur	Rue de la gare du canal	COMMUN
18241-02-A	Sancerre - Hôtel du Rempart	Sancerre	Rempart des augustins	UNIQUE
18241-02-B	Sancerre - Hôtel du Rempart	Sancerre	Rempart des augustins	UNIQUE
18241-01-A	Sancerre - Porte César	Sancerre	Esplanade Porte César	COMMUN
18279-02-A	Vierzon - Bibliothèque	Vierzon	Rue du Général de Gaulle	COMMUN
18279-01-A	Vierzon - Gare SNCF (Ville)	Vierzon	Avenue Pierre Sépard	COMMUN
18279-03-A	Vierzon - Hôpital	Vierzon	Rue Méricot	UNIQUE
18279-03-B	Vierzon - Hôpital	Vierzon	Rue Méricot	UNIQUE

Points d'arrêt prioritaires du département de l'Eure-et-Loir

PAR_ID	PAR_NOM	PAR_COMMUNE	ACC_NOM_VOIE	PAR_SENS
28012-01-A	Arrou - Gare SNCF	Arrou	Rue de Verdun	COMMUN
28012-02-A	Arrou - Place de l'Eglise	Arrou	Rue grande rue	UNIQUE
28012-02-B	Arrou - Place de l'Eglise	Arrou	Rue grande rue	UNIQUE
28317-01-A	Auneau - Gare SNCF	Roinville	Gare d'Auneau	COMMUN
28015-01-A	Auneau - Piscine	Auneau	Avenue de Paris	UNIQUE
28015-01-B	Auneau - Piscine	Auneau	Avenue de Paris	UNIQUE
28015-02-B	Auneau - Résistance	Auneau	Rue de la Résistance	UNIQUE
28015-02-A	Auneau - Texier Gallas	Auneau	Rue Texier Gallas	UNIQUE
28021-01-A	Bailleau - Gare SNCF	Bailleau-le-Pin	Rue de la gare	COMMUN
28051-01-A	Bonneval - Gare SNCF	Bonneval	Sentier de la gare	COMMUN
28061-02-A	Brou - Centre	Brou	Rue Edouard Jean Valadier	COMMUN
28061-02-B	Brou - Centre	Brou	Rue Edouard Jean Valadier	COMMUN
28061-03-A	Brou - Collège Robertet	Brou	Rue des Quatre Vents	UNIQUE
28061-04-A	Brou - Collège Saint-Paul	Brou	Rue Aristide Briand	UNIQUE
28061-01-A	Brou - Gare SNCF	Brou	Avenue du Général de Gaulle	COMMUN
28085-01-A	Chartres - Gare routière	Chartres	Place Pierre Semard	COMMUN
28088-01-A	Châteaudun - Gare SNCF	Châteaudun	Boulevard Grindelle	COMMUN
28088-02-A	Châteaudun - LEP Paulsen	Châteaudun	Boulevard du 8 mai	COMMUN
28103-02-A	Cloyes - Médiathèque	Cloyes-sur-le-Loir	Rue Jean Chauveau	UNIQUE
28103-02-B	Cloyes - Médiathèque	Cloyes-sur-le-Loir	Rue Jean Chauveau	UNIQUE
28103-01-A	Cloyes - Gare SNCF	Cloyes-sur-le-Loir	Avenue du 11 novembre	COMMUN
28356-01-A	Courtalain - Gare SNCF	Saint-Pellerin	Rue de la gare	COMMUN
28158-01-A	Fontenay - Pont Tranchefétu	Fontenay-sur-Eure	Rue Jean Riedberger	UNIQUE
28158-01-B	Fontenay - Pont Tranchefétu	Fontenay-sur-Eure	Rue Jean Riedberger	UNIQUE
28196-01-A	Illiers-Combray - Gare SNCF	Illiers-Combray	Avenue Georges Clemenceau	COMMUN
28337-01-A	La Taye - Gare SNCF	Saint-Georges-sur-Eure	Rue de la gare	COMMUN
28356-02-A	Saint-Pellerin - Mairie	Saint-Pellerin	Route de Montpointière	COMMUN
28422-01-A	Voves - Gare SNCF	Voves	Rue de Corbie	COMMUN

Points d'arrêt prioritaires du département de l'Indre

PAR_ID	PAR_NOM	PAR_COMMUNE	ACC_NOM_VOIE	PAR_SENS
36006-01-A	Argenton-sur-Creuse - Gare SNCF	Argenton-sur-Creuse	Rue de la gare	COMMUN
36088-04-A	Avail - Bourg	Issoudun	Route d'Issoudun	COMMUN
36031-02-A	Buzançais - Croissant	Buzançais	Rue grande	UNIQUE
36031-02-B	Buzançais - Croissant	Buzançais	Rue grande	UNIQUE
36044-09-A	Châteauroux - Croix Perrine	Châteauroux	Avenue de Tours	UNIQUE
36044-09-B	Châteauroux - Croix Perrine	Châteauroux	Avenue de Tours	UNIQUE
36044-01-A	Châteauroux - Gare routière	Châteauroux	Rue Bourdillon	COMMUN
36044-02-A	Châteauroux - Lycée Agricole	Châteauroux	Route de Velles	COMMUN
36044-03-A	Châteauroux - Lycée Blaise Pascal	Châteauroux	Boulevard Blaise Pascal	UNIQUE
36044-03-B	Châteauroux - Lycée Blaise Pascal	Châteauroux	Boulevard Blaise Pascal	UNIQUE
36044-04-A	Châteauroux - Lycée Giraudoux	Châteauroux	Avenue Marcel Lemoine	UNIQUE
36044-04-B	Châteauroux - Lycée Giraudoux	Châteauroux	Avenue Marcel Lemoine	UNIQUE
36044-05-A	Châteauroux - Lycée Les Charmilles	Châteauroux	Boulevard Blaise Pascal	UNIQUE
36044-05-B	Châteauroux - Lycée Les Charmilles	Châteauroux	Boulevard des Charmilles	UNIQUE
36044-06-A	Châteauroux - Lycée Pierre et Marie Cu	Châteauroux	Rue Pierre et Marie Curie	UNIQUE
36044-06-B	Châteauroux - Lycée Pierre et Marie Cu	Châteauroux	Rue Pierre et Marie Curie	UNIQUE
36044-07-A	Châteauroux - Médiathèque	Châteauroux	Avenue Charles de Gaulle	UNIQUE
36044-08-A	Châteauroux - Préfecture	Châteauroux	Avenue Charles de Gaulle	UNIQUE
36044-08-B	Châteauroux - Préfecture	Châteauroux	Avenue Charles de Gaulle	UNIQUE
36045-02-A	Châtillon - Place du Mail	Châtillon-sur-Indre	Boulevard du Général Leclerc	UNIQUE
36045-02-B	Châtillon - Place du Mail	Châtillon-sur-Indre	Boulevard du Général Leclerc	UNIQUE
36055-01-A	Clion-sur-Indre - Centre	Clion	Rue nationale	UNIQUE
36055-01-B	Clion-sur-Indre - Centre	Clion	Rue nationale	UNIQUE
36063-01-A	Déols - Centre	Déols	Avenue du Général de Gaulle	UNIQUE
36063-01-B	Déols - Centre	Déols	Avenue du Général de Gaulle	UNIQUE
36070-01-A	Eguzon - Gare SNCF	Eguzon-Chantôme	Gare d'Eguzon	COMMUN
36088-02-A	Issoudun - Centre hospitalier	Issoudun	Avenue Jean Bonnefont	UNIQUE
36088-02-B	Issoudun - Centre hospitalier	Issoudun	Avenue Jean Bonnefont	UNIQUE
36088-01-A	Issoudun - Gare SNCF	Issoudun	Boulevard Pierre Favreau	COMMUN
36088-03-A	Issoudun - Jardin	Issoudun	Boulevard Franklin Roosevelt	UNIQUE
36088-03-B	Issoudun - Jardin	Issoudun	Boulevard Franklin Roosevelt	UNIQUE
36018-01-A	Le Blanc - Place du bateau	Le Blanc	Boulevard Mangin de Beauvais	COMMUN
36128-01-A	Montierchaume - Crevant	Montierchaume	Rue de la gare	UNIQUE
36128-01-B	Montierchaume - Crevant	Montierchaume	Rue de la gare	UNIQUE
36128-02-A	Montierchaume - Les Rosiers	Montierchaume	N151	UNIQUE
36128-02-B	Montierchaume - Les Rosiers	Montierchaume	N151	UNIQUE
36128-03-A	Montierchaume - Place Raymond Cout	Montierchaume	Place Raymond Couturier	COMMUN
36140-01-A	Neuvy-Pailloux - Bourg	Neuvy-Pailloux	Place de la mairie	COMMUN
36142-01-A	Niherne - Centre (Mairie)	Niherne	Rue de la Saura	COMMUN
36171-01-A	Reuilly - Gare SNCF	Reuilly	Place de la gare	COMMUN
36199-01-A	Sainte-Lizaigne - Centre	Sainte-Lizaigne	Rue grande rue	UNIQUE
36199-01-B	Sainte-Lizaigne - Centre	Sainte-Lizaigne	Rue grande rue	UNIQUE
36192-01-A	Saint-Gaultier - Gendarmerie	Saint-Gaultier	Place du champ de foire	COMMUN
36194-03-A	Saint-Genou - Ecole	Saint-Genou	Rue d'estrées	UNIQUE
36194-03-B	Saint-Genou - Ecole	Saint-Genou	Rue d'estrées	UNIQUE
36200-01-B	Saint-Marcel - Prieuré	Saint-Marcel	Rue du Président Fruchon	UNIQUE
36241-02-A	Villedieu - Eglise	Villedieu-sur-Indre	Rue du Général de Gaulle	UNIQUE
36241-02-B	Villedieu - Eglise	Villedieu-sur-Indre	Rue du Général de Gaulle	UNIQUE

Points d'arrêt prioritaires du département de l'Indre-et-Loire

PAR_ID	PAR_NOM	PAR_COMMUNE	ACC_NOM_VOIE	PAR_SENS
37014-01-A	Azay-le-Rideau - Gare SNCF	Azay-le-Rideau	Place de la gare	UNIQUE
37014-02-A	Azay-le-Rideau - Mairie	Azay-le-Rideau	Rue nationale	UNIQUE
37014-02-B	Azay-le-Rideau - Mairie	Azay-le-Rideau	Rue nationale	UNIQUE
37018-01-A	Ballan-Miré - Gare SNCF	Ballan-Miré	Rue de la gare	COMMUN
37049-01-A	Chambourg - Chopin	Chambourg-sur-Indre	Rue Chopin	UNIQUE
37049-01-B	Chambourg - Chopin	Chambourg-sur-Indre	Rue Chopin	UNIQUE
37208-01-A	Chambray - CHR Trousseau	Chambray-lès-Tours	*parking de l'hôpital	COMMUN
37050-01-A	Chambray - Lycée agricole	Chambray-lès-Tours	Route de Loches	UNIQUE
37050-01-B	Chambray - Lycée agricole	Chambray-lès-Tours	Avenue de la République	UNIQUE
37063-01-A	Château-Renault - Gare SNCF	Château-Renault	Avenue André Bertrand	COMMUN
37063-02-A	Château-Renault - La Tannerie (Salle d	Château-Renault	Place Gaston Bardet	COMMUN
37063-03-A	Château-Renault - Place Jean Jaurès	Château-Renault	Place Jean Jaurès	UNIQUE
37063-03-B	Château-Renault - Place Jean Jaurès	Château-Renault	Place Jean Jaurès	UNIQUE
37063-04-A	Château-Renault - Zone industrielle	Château-Renault	Rue Velpeau	UNIQUE
37063-04-B	Château-Renault - Zone industrielle	Château-Renault	Rue Velpeau	UNIQUE
37072-01-A	Chinon - Gare SNCF	Chinon	Place des droits de l'Homme	COMMUN
37072-02-A	Chinon - LEP Cugnot	Chinon	Rue Maxime Dubrac	UNIQUE
37072-02-B	Chinon - LEP Cugnot	Chinon	Rue Maxime Dubrac	UNIQUE
37072-03-A	Chinon - Lycée Rabelais	Chinon	Rue de la digue du faubourg Sai	COMMUN
37083-02-A	Cormery - Croissant	Cormery	Rue nationale	UNIQUE
37083-02-B	Cormery - Croissant	Cormery	Rue nationale	UNIQUE
37083-01-A	Cormery - Gare SNCF	Cormery	Avenue de la gare	COMMUN
37104-01-A	Esvres - Gare SNCF	Esvres	Place de l'Europe	UNIQUE
37104-01-B	Esvres - Gare SNCF	Esvres	Rue nationale	UNIQUE
37104-04-A	Esvres - Les Reçais	Esvres	D943	UNIQUE
37104-04-B	Esvres - Les Reçais	Esvres	D943	UNIQUE
37122-03-A	Joué-lès-Tours - Gamard	Joué-lès-Tours	Boulevard Jean Jaurès	UNIQUE
37122-03-B	Joué-lès-Tours - Gamard	Joué-lès-Tours	Boulevard Jean Jaurès	UNIQUE
37122-01-A	Joué-lès-Tours - Gare SNCF	Joué-lès-Tours	Rue de Beguine	COMMUN
37122-04-A	Joué-lès-Tours - La Douzillière	Joué-lès-Tours	Rue de la Douzillière	COMMUN
37131-01-A	Limeray - Gare SNCF	Limeray	Rue du 11 novembre	UNIQUE
37132-03-A	Loches - Collège-Lycée Saint-Denis	Loches	Place André Renard	UNIQUE
37132-03-B	Loches - Collège-Lycée Saint-Denis	Loches	Avenue des bas clos	UNIQUE
37132-02-A	Loches - Espace Agnès Sorel	Loches	Avenue des bas clos	COMMUN
37132-01-A	Loches - Gare SNCF	Loches	Rue Pierre Sépard	COMMUN
37132-04-A	Loches - LEP Delataille	Loches	Rue Robert Pinget	COMMUN
37153-02-A	Monnaie - Jean-Baptiste Moreau	Monnaie	Rue nationale	UNIQUE
37153-02-B	Monnaie - Jean-Baptiste Moreau	Monnaie	Rue nationale	UNIQUE
37154-01-A	Montbazou - Gare SNCF	Montbazou	Rue du mail	COMMUN
37167-01-A	Neuillé-Pont-Pierre - Gare SNCF	Neuillé-Pont-Pierre	*voie réservée sans nom	COMMUN
37167-02-A	Neuillé-Pont-Pierre - Gendarmerie	Neuillé-Pont-Pierre	Avenue du Général de Gaulle	UNIQUE
37167-02-B	Neuillé-Pont-Pierre - Gendarmerie	Neuillé-Pont-Pierre	Avenue du Général de Gaulle	UNIQUE
37183-01-A	Perrusson - Mairie	Perrusson	Avenue de Pierruche	UNIQUE
37183-01-B	Perrusson - Mairie	Perrusson	Avenue de Pierruche	UNIQUE
37192-04-A	Reignac - Place du bourg du Fau	Reignac-sur-Indre	Place du bourg du Fau	UNIQUE
37192-04-B	Reignac - Place du bourg du Fau	Reignac-sur-Indre	Place du bourg du Fau	UNIQUE
37206-01-A	Saint-Antoine-du-Rocher - Gare SNCF	Saint-Antoine-du-Rocher	Place de la gare	COMMUN
37210-01-A	Saint-Benoît-la-Forêt - Hopital	Saint-Benoît-la-Forêt	Route de Tours	UNIQUE
37210-01-B	Saint-Benoît-la-Forêt - Hopital	Saint-Benoît-la-Forêt	Route de Tours	UNIQUE
37213-01-A	Saint-Christophe-sur-le-Nais - Place	Saint-Christophe-sur-le-Nais	Place Jehan d'Alluye	COMMUN
37231-01-A	Saint-Paterne - Gare SNCF	Saint-Paterne-Racan	Rue Paul Louis Courier	COMMUN
37233-01-A	Saint-Pierre-des-Corps - Gare SNCF	Saint-Pierre-des-Corps	Rue Fabienne Landy	COMMUN
37254-01-A	Tauxigny - Node Park	Tauxigny	Rue Gilles de Gennes	COMMUN
37261-01-A	Tours - Gare routière	Tours	Place Maréchal Leclerc	COMMUN
37261-02-A	Tours - Lycée Albert Bayet	Tours	Rue du Commandant Bourgoin	UNIQUE
37261-02-B	Tours - Lycée Albert Bayet	Tours	Rue du Commandant Bourgoin	UNIQUE
37261-03-A	Tours - Lycée Grandmont	Tours	Avenue de Sévigné	UNIQUE
37261-03-B	Tours - Lycée Grandmont	Tours	Avenue de Sévigné	UNIQUE
37263-01-A	Truyes - Carrefour Saint-Blaise	Truyes	Rue Veaugaudet	COMMUN
37266-02-A	Veigné - Bourg	Veigné	Rue principale	UNIQUE
37266-02-B	Veigné - Bourg	Veigné	Rue principale	UNIQUE
37266-01-A	Veigné - Gare SNCF	Veigné	Rue de la Perrée	UNIQUE
37266-01-B	Veigné - Gare SNCF	Veigné	Rue de la Perrée	UNIQUE
37266-03-A	Veigné - La Croix aux Jeux	Veigné	Rue principale	COMMUN

Points d'arrêt prioritaires du département du Loir-et-Cher

PAR_ID	PAR_NOM	PAR_COMMUNE	ACC_NOM_VOIE	PAR_SENS
41018-01-A	Blois - Gare SNCF	Blois	Place de la gare	UNIQUE
41023-01-A	Bourré - Centre	Bourré	Route de Vierzon	COMMUN
41044-03-A	Châtres - Centre	Châtres-sur-Cher	Rue du 11 novembre	UNIQUE
41044-03-B	Châtres - Centre	Châtres-sur-Cher	Rue du 11 novembre	UNIQUE
41046-01-A	Chaumont-sur-Tharonne - Ancienne ga	Chaumont-sur-Tharonne	Rue du Tramway	UNIQUE
41046-01-B	Chaumont-sur-Tharonne - Ancienne ga	Chaumont-sur-Tharonne	Rue du Tramway	UNIQUE
41055-01-A	Chouzy - Gare SNCF	Chouzy-sur-Cisse	Square de la gare	UNIQUE
41055-02-A	Chouzy - Mairie	Chouzy-sur-Cisse	Place de la mairie	UNIQUE
41060-01-A	Cormenon - Centre	Cormenon	Rue du Charme	UNIQUE
41060-01-B	Cormenon - Centre	Cormenon	Rue du Charme	UNIQUE
41075-01-A	Droué - Place du marché	Droué	Place de la République	COMMUN
41078-01-A	Epuisay - Eglise	Epuisay	Place de l'église	COMMUN
41095-01-A	Fréteval - Gare SNCF	Fréteval	Rue de la gare	COMMUN
41097-01-A	Gièvres - Gare SNCF	Gièvres	Rue Eugène Gibault	COMMUN
41106-01-A	Lamotte-Beuvron - Gare SNCF	Lamotte-Beuvron	Avenue de Vierzon	UNIQUE
41106-01-B	Lamotte-Beuvron - Gare SNCF	Lamotte-Beuvron	Avenue de la République	UNIQUE
41143-01-A	Mondoubleau - Rue Leroy	Mondoubleau	Rue Leroy	COMMUN
41143-02-A	Mondoubleau - Station essence	Mondoubleau	Rue Edouard Bézard	UNIQUE
41143-02-B	Mondoubleau - Station essence	Mondoubleau	Rue Edouard Bézard	UNIQUE
41146-01-A	Monthou-sur-Cher - Mairie	Monthou-sur-Cher	Route du château	COMMUN
41151-01-A	Montrichard - Gare SNCF	Montrichard	Avenue de la gare	COMMUN
41154-02-A	Morée - Centre	Morée	Rue de la Perrine	UNIQUE
41154-02-B	Morée - Centre	Morée	Rue de la Perrine	UNIQUE
41161-01-A	Nouan-le-Fuzelier - Gare SNCF	Nouan-le-Fuzelier	Avenue de Toulouse	UNIQUE
41161-01-B	Nouan-le-Fuzelier - Gare SNCF	Nouan-le-Fuzelier	Avenue de Toulouse	UNIQUE
41164-02-A	Noyers-sur-Cher - Place Lucien Guerrie	Noyers-sur-Cher	Place Lucien Guerrier	COMMUN
41175-01-A	Pezou - Gare SNCF	Pezou	Avenue de la gare	COMMUN
41185-01-A	Pruniers - Gare SNCF	Gièvres	* carrefour Les Prés Neufs	COMMUN
41194-02-A	Romorantin - Avenue de Villefranche	Romorantin-Lanthenay	Avenue de Villefranche	UNIQUE
41194-02-B	Romorantin - Avenue de Villefranche	Romorantin-Lanthenay	Avenue de Villefranche	UNIQUE
41194-01-A	Romorantin - Gare SNCF	Romorantin-Lanthenay	Place de la gare	COMMUN
41194-03-A	Romorantin - Lycée de France	Romorantin-Lanthenay	Avenue de Paris	COMMUN
41194-04-A	Romorantin - Plaisance	Romorantin-Lanthenay	Avenue de Villefranche	UNIQUE
41194-04-B	Romorantin - Plaisance	Romorantin-Lanthenay	Avenue de Villefranche	UNIQUE
41198-02-A	Saint-Aignan - Place Wilson	Saint-Aignan	Place Wilson	COMMUN
41198-03-A	Saint-Aignan - Quai Jean-Jacques Delo	Saint-Aignan	Quai Jean-Jacques Delorme	UNIQUE
41198-03-B	Saint-Aignan - Quai Jean-Jacques Delo	Saint-Aignan	Quai Jean-Jacques Delorme	UNIQUE
41164-01-A	Saint-Aignan-Noyers - Gare SNCF	Noyers-sur-Cher	Place de la gare	COMMUN
41199-01-A	Saint-Amand-Longpré - Gare SNCF	Saint-Amand-Longpré	Rue de la gare	COMMUN
41214-01-A	Saint-Hilaire-la-Gravelle - Mairie	Saint-Hilaire-la-Gravelle	Rue Leon Cibie	UNIQUE
41214-01-B	Saint-Hilaire-la-Gravelle - Mairie	Saint-Hilaire-la-Gravelle	Rue Leon Cibie	UNIQUE
41235-01-A	Sargé-sur-Braye - Centre	Sargé-sur-Braye	Rue André du Vigneau	UNIQUE
41235-01-B	Sargé-sur-Braye - Centre	Sargé-sur-Braye	Rue André du Vigneau	UNIQUE
41238-01-A	Savigny-sur-Braye - Centre	Savigny-sur-Braye	Rue de la Canardière	COMMUN
41242-01-A	Selles-sur-Cher - Gare SNCF	Selles-sur-Cher	Avenue de la gare	COMMUN
41258-02-A	Thésée - Eglise	Thésée	Rue nationale	COMMUN
41258-01-A	Thésée - Gare SNCF	Thésée	Place de la gare	COMMUN
41269-01-A	Vendôme - Gare SNCF	Vendôme	Boulevard de Tremault	COMMUN
41269-02-A	Vendôme-Villiers - Gare TGV	Vendôme	Avenue des cités unies de l'Euro	COMMUN
41280-03-A	Villefranche-sur-Cher - Centre	Villefranche-sur-Cher	Avenue de Verdun	UNIQUE
41280-03-B	Villefranche-sur-Cher - Centre	Villefranche-sur-Cher	Avenue de Verdun	UNIQUE
41280-01-A	Villefranche-sur-Cher - Gare SNCF	Villefranche-sur-Cher	Avenue de la Gare	COMMUN

Points d'arrêt prioritaires du département du Loiret

PAR_ID	PAR_NOM	PAR_COMMUNE	ACC_NOM_VOIE	PAR_SENS
45029-01-A	Beaulieu-sur-Loire - Eglise	Beaulieu-sur-Loire	Place de l'église	COMMUN
45040-01-A	Bonny-sur-Loire	Bonny-sur-Loire	Avenue de la gare	COMMUN
45053-01-A	Briare - Gare SNCF	Briare	Rue de Verdun	COMMUN
45108-01-A	Coullons - Place du Monument	Coullons	Rue de la mairie	UNIQUE
45108-01-B	Coullons - Place du Monument	Coullons	Rue de la mairie	UNIQUE
45155-01-A	Gien - Gare SNCF	Gien	Place de la gare	COMMUN
45155-02-A	Gien - Hôpital	Gien	Avenue de la République	UNIQUE
45155-02-B	Gien - Hôpital	Gien	Avenue de la République	UNIQUE
45155-03-B	Gien - Place Leclerc	Gien	Place Leclerc	UNIQUE
45155-03-A	Gien - Place Saint-Louis	Gien	Place Saint-Louis	UNIQUE
45208-01-A	Montargis - Gare routière (Gare SNCF)	Montargis	Gare routière	COMMUN
45208-02-A	Montargis - Office du Tourisme	Montargis	Rue Renée de France	COMMUN
45229-01-A	Nogent-sur-Vernisson - Gare SNCF	Nogent-sur-Vernisson	Place de la gare	COMMUN