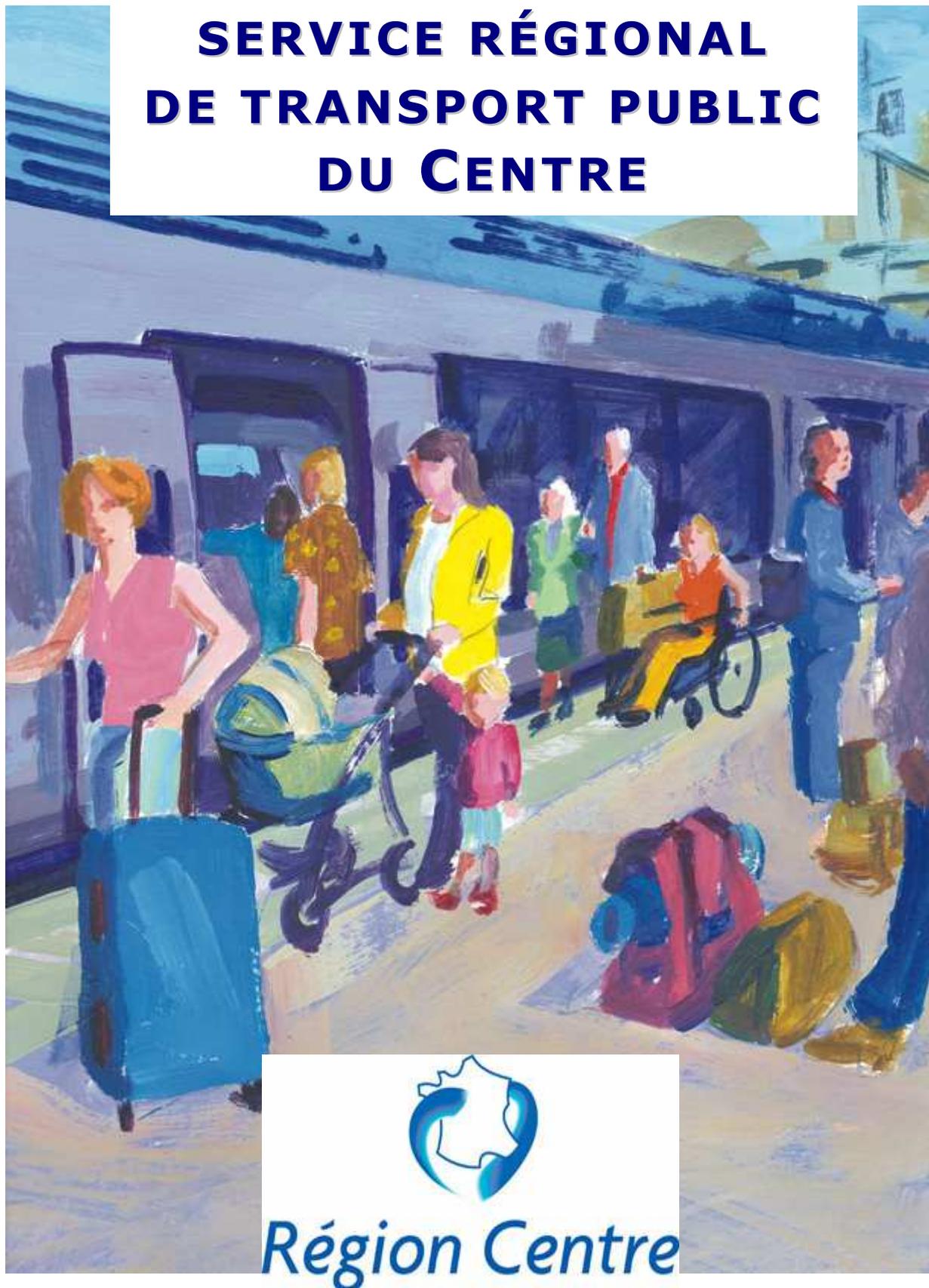


SCHÉMA DIRECTEUR D'ACCESSIBILITÉ DU SERVICE RÉGIONAL DE TRANSPORT PUBLIC DU CENTRE



Conseil régional du Centre – Décembre 2008

Préambule

PREMIÈRE PARTIE : CONTEXTE DE L'ACCESSIBILITÉ ET MODALITÉS DU SDA

1. LE CONTEXTE DE L'ACCESSIBILITÉ ET DU HANDICAP 8

1.1. DÉFINITIONS..... 8

1.1.1. *Le handicap : définitions et contextes*

1.1.2. *Les handicaps et les personnes handicapées : approche biomédicale et sociale.*

1.1.3. *Des personnes handicapées aux personnes en situation de handicap : l'avènement de la notion de mobilité réduite.*

1.1.4. *L'accessibilité, enjeu majeur pour l'avenir des sociétés.*

1.2. La réglementation 14

1.2.1. *Une réglementation ancienne mais un relatif échec.*

1.2.2. *Les obligations de la loi du 11 février 2005 sur l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées.*

1.2.3. *La réglementation au niveau européen*

1.3. La démarche engagée en Région Centre 15

1.3.1. *Une démarche pionnière, première étape de l'engagement régional.*

1.3.2. *Le projet PREDIT*

2. QU'EST-CE QU'UN SCHÉMA DIRECTEUR D'ACCESSIBILITÉ ? 23

2.1. Cadrage juridique et réglementaire du SDA 23

2.1.1. *Les modalités d'élaboration du SDA*

2.1.2. *Les acteurs concernés*

2.1.3. *Responsabilités et compétences*

2.1.4. *Le périmètre du schéma directeur d'accessibilité de la Région Centre.*

2.2. Élaboration et validation du SDA de la Région Centre 27

2.2.1. *Le travail d'état des lieux et de diagnostic*

2.2.2. *Un schéma concerté*

DEUXIÈME PARTIE : ÉTAT DES LIEUX ET PROPOSITIONS

1. PRÉSENTATION DU RÉSEAU TER CENTRE	29
2. LE SCHÉMA DIRECTEUR NATIONAL DE LA SNCF	33
2.1. Périmètre	33
2.2. Principes retenus	33
2.3. Le référentiel commun SNCF / RFF	33
2.4. Les investissements d'aménagements dans les gares et les trains	34
2.5. Services proposés	34
3. EXPRESSION DES BESOINS DES PARTENAIRES	34
3.1. Les associations de personnes à mobilité réduite	35
3.1.1. <i>Résultats des questionnaires</i>	
3.1.2. <i>Échanges et propositions des comités techniques</i>	
3.2. Les Autorités Organisatrices	42
3.2.1. <i>Résultats des questionnaires</i>	
3.2.2. <i>Échanges et propositions des comités techniques</i>	
4. ÉTAT DES LIEUX DES ÉLÉMENTS CONSTITUTIFS DU SYSTÈME DE TRANSPORT	45
4.1. Le domaine ferroviaire	45
4.1.1. <i>Les abords des gares et des haltes</i>	
4.1.2. <i>Les bâtiments voyageurs des gares</i>	
4.1.3. <i>Les quais</i>	
4.1.4. <i>La traversée des voies</i>	
4.1.5. <i>Les équipements d'aide à la montée dans le train</i>	
4.1.6. <i>La distribution</i>	
4.1.7. <i>Information et communication</i>	
4.1.8. <i>Le matériel roulant</i>	

4.2. Le service routier de voyageur	56
4.2.1. Les points d'arrêts routiers	
4.2.2. Le matériel roulant	

5. LA MISE EN ACCESSIBILITÉ DU RÉSEAU RÉGIONAL DE TRANSPORT PUBLIC.....**57**

5.1. Les objectifs de la Région Centre et la définition des prescriptions techniques	57
5.1.1. Accéder à l'espace gare	
5.1.2. Accéder au bâtiment-voyageurs	
5.1.3. Accéder aux voies et aux quais	
5.1.4. Le matériel roulant ferroviaire	
5.1.5. Le service routier de voyageurs	
5.1.6. L'information aux voyageurs	
5.1.7. Les services aux voyageurs	
5.2. Le coût de la mise en accessibilité du service régional de transport	65
5.2.1. Les parvis des gares régionales	
5.2.2. Les bâtiments-voyageurs	
5.2.3. Les quais	
5.2.4. Les traversées de voies	
5.2.5. Le matériel roulant	
5.2.6. Le service routier de voyageurs	
5.2.7. Le service aux voyageurs	

TROISIÈME PARTIE : MISE EN ŒUVRE DU SDA

1. IMPLICATION DES PARTENAIRES.....**68**

1.1. Les financements déjà apportés à la mise en accessibilité du service régional de transport	68
1.2. Les financements annoncés	68
1.2.1. Les moyens humains et financiers des propriétaires et maîtres d'ouvrages	
1.2.2. L'engagement de la Région Centre pour la poursuite de la mise en accessibilité du service régional de transport	
1.2.3. Mise en œuvre et suivi du schéma directeur	
1.2.4. Le rôle des collectivités locales	

2. MODALITÉS DE RÉVISION DU SDA.....**70**

2.1. Suivi de la mise en œuvre du schéma directeur d'accessibilité	70
2.2. Création de la Commission Régionale d'Accessibilité des Transports avec les associations	70

Conclusion générale

Introduction

La cité est un espace de circulation et de communication où se tissent des liens sociaux entre les habitants. Pouvoir s'y déplacer librement, accéder aux bâtiments d'habitation, aux transports, aux administrations, aux entreprises, aux commerces, aux espaces de loisirs et de culture sans être contraint de demander de l'aide pour franchir un obstacle, est un droit fondamental dans notre société. Ce droit s'inscrit dans la notion de développement durable par son souci d'équité et d'intégration des populations exclues.

En tant qu'Autorité Organisatrice du TER Centre, la Région fait de la mise en accessibilité du service public de voyageurs dont elle a la charge, un axe fort de sa stratégie de réponse aux besoins des voyageurs. Elle a, très tôt, engagé et financé des opérations (aménagement des parvis) ou des équipements dans les gares (mise en place de portes automatiques, de balises sonores...), sur les quais (réhaussements, construction de passages souterrains...) ou dans les matériels roulants. Le montant total du financement régional déjà engagé pour les opérations de mise en accessibilité s'élève à plus de 8,7 M€.

Une première démarche d'état des lieux et de programmation de la mise en accessibilité des gares a été menée dès 2002 avec des associations de personnes à mobilité réduite. La Région Centre a été la première Région à engager des travaux dans trente-trois gares de son réseau. Elle a obtenu le prix des gares accessibles lors du Palmarès du magazine Ville et Transport en 2005.

Retenue comme site pilote par le PREDIT (émanation des ministères de la recherche, de l'Équipement, de l'Ademe), elle a mené, en partenariat avec des chercheurs, une démarche d'innovation pour la poursuite de la mise en accessibilité du service régional de transport.

La loi du 11 février 2005 pour l'égalité des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées a donné un nouveau cadre aux acteurs concernés pour appréhender efficacement et opérationnellement cette problématique. Ainsi, la Région, en tant qu'Autorité Organisatrice des transports, se doit de réaliser un schéma directeur de mise en accessibilité des services de transport dont elle a la charge. Ce schéma, sur la base d'un état des lieux, d'un diagnostic et d'une programmation, permet d'organiser la démarche à mener d'ici 2015 pour rendre accessibles les transports.

L'enjeu de cette démarche est de permettre à tous les citoyens, quelles que soient leurs déficiences, d'accéder au service régional de transport. En effet, chacun est appelé, du fait des circonstances de la vie ou tout simplement de son vieillissement, à voir un jour sa mobilité réduite. Il en est de même pour les 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.

La mise en accessibilité des services de transport relève donc d'un projet social et sociétal visant à garantir l'équité des citoyens et à construire une cité ouverte à tous.

Au regard de cet enjeu, trois objectifs sont assignés à tous les acteurs publics :

- S'engager, au regard de leurs responsabilités et de leurs compétences, dans la mise en œuvre de cette démarche et garantir une accessibilité effective en 2015.
- Répondre, par le dialogue, la participation et la concertation avec les usagers, en particulier à mobilité réduite, aux besoins exprimés.
- Favoriser la cohérence des démarches menées par les autres acteurs de la cité pour garantir une chaîne de déplacement efficiente, cohérente et sans obstacles physiques, organisationnels ou territoriaux.

Le schéma directeur d'accessibilité du service régional de transport public:

- fournit d'abord, et sur la base d'un état des lieux de l'existant, les éléments de contexte de la prise en compte de l'accessibilité,
- définit ensuite les améliorations à apporter à la chaîne de déplacement,
- propose enfin, aux propriétaires des sites et des installations, le cadre d'une mise en œuvre qui réponde aux enjeux que le présent schéma soulève.

PREMIÈRE PARTIE : CONTEXTE ET MODALITÉS DE L'ACCESSIBILITÉ ET DU SDA

1. LE CONTEXTE DE L'ACCESSIBILITÉ ET DU HANDICAP

1.1. DÉFINITIONS

1.1.1. Le handicap : définitions et contextes.

Définir le handicap s'avère complexe, du fait de la multitude des situations possibles, qu'elles soient du ressort médical ou social. Dès lors, de nombreuses définitions à différentes échelles organisationnelles et politiques coexistent et se complètent.

La première, du registre de la sémantique, permet de comprendre le contexte de base, c'est la définition de l'Académie française :

HANDICAP : *Mot anglais du XIX^e siècle, contraction probable de hand in cap, proprement « main dans le chapeau », nom donné d'abord à un jeu dont la mise était placée dans une coiffure, puis à des compétitions hippiques.*

1 Désavantage imposé aux concurrents qui sont considérés comme les meilleurs. Partir avec un handicap. **2**. Se dit de ce qui met quelqu'un en état d'infériorité. Souffrir, être affecté d'un lourd, d'un sérieux handicap. **3**. Infirmité, déficience accidentelle ou naturelle, passagère ou permanente, qui entrave l'activité physique ou mentale.

En second lieu, pour l'Organisation Mondiale de la Santé, le handicap est considéré comme une déficience, entraînant une incapacité aboutissant à un désavantage. En aucun cas, la situation physiologique et médicale des individus n'est exclusive, le handicap pouvant être social du fait de l'exclusion de la société.

Selon la déclaration des droits des personnes handicapées proclamée par l'Assemblée générale de l'Organisation des Nations unies le 9 décembre 1975, il s'agit de toute personne dans l'incapacité d'assurer par elle-même tout ou partie des nécessités d'une vie individuelle ou sociale normale, du fait d'une déficience, congénitale ou non, de ses capacités physiques ou mentales.

Le britannique Philip WOOD introduit à partir de 1980 une clarification conceptuelle déterminante dans la définition du handicap. Il définit le handicap comme la conséquence des maladies sur la personne, en les analysant selon trois plans :

- la déficience, correspondant à l'altération d'une structure ou d'une fonction psychologique, physiologique ou anatomique ;
- l'incapacité, qui est une réduction partielle ou totale de la capacité d'accomplir de façon normale une activité ;
- le désavantage, conséquence de la déficience ou de l'incapacité sur les conditions d'insertion sociale, scolaire ou professionnelle. Le désavantage est la résultante de l'interaction entre la personne porteuse de déficience ou d'incapacité et l'environnement. Son importance est étroitement liée à la qualité de l'environnement, qui peut soit le minimiser, soit l'amplifier.

Les travaux de Philip WOOD constituent le fondement de la classification internationale des handicaps (CIH), élaborée à l'initiative de l'Organisation mondiale de la santé et adoptée par la France en 1988 comme référence des nomenclatures statistiques sur le handicap, notamment par la COTOREP (Commission technique d'orientation et de reclassement professionnel).

La France ne compte pas moins de six définitions administratives différentes, laissant le champ libre de définir qui est handicapé ou ne l'est pas et détermine

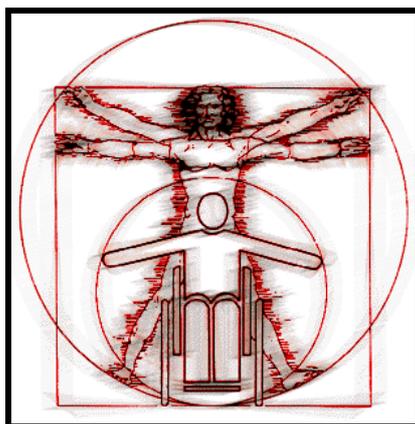
des taux d'incapacité ouvrant, de fait, un certain nombre de droits et, partant, une reconnaissance sociale.

L'article 2 de la loi pour l'égalité des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées de 2005 donne lui une définition large : « *constitue un handicap, toute limitation d'activité ou restriction de participation à la vie en société subie dans son environnement par une personne en raison d'une altération substantielle, durable ou définitive d'une ou plusieurs fonctions physiques, sensorielles, mentales, cognitives ou psychiques, d'un polyhandicap ou d'un trouble de santé handicapant* ».

1.1.2. Les handicaps et les personnes handicapées : approches biomédicale et sociale.

En 1995, émerge au niveau européen la notion de « citoyens invisibles », plutôt révélatrice de l'enjeu sociétal de la prise en compte des personnes handicapées.

Néanmoins, le médecin, le législateur, le responsable d'établissement spécialisé ou le sociologue ont chacun une façon différente et pertinente de classer les handicaps. La typologie présentée ici distingue les déficiences ou les troubles des grandes fonctions. Elle correspond à la perception du handicap par les personnes concernées et leur entourage.



Le logo de l'association des personnes handicapées de l'université de Weimar

Les deux grandes catégories fréquemment exposées, les handicaps physiques et les handicaps « mentaux », peuvent être différenciées plus finement en fonction du type de déficience qui en est à l'origine.

Handicaps " mentaux "

On distingue :

- les déficiences intellectuelles : déficiences de certaines fonctions cognitives, comme les déficiences du langage ou d'autres troubles spécifiques d'apprentissage (dyscalculie, dyspraxies...).

- les déficiences psychiques : troubles du fonctionnement de l'appareil psychique qui influent principalement sur les sphères de la vie relationnelle, de la communication, du comportement...

Handicaps physiques

Ils sont en général scindés selon trois types de déficiences :

- les déficiences motrices : ce sont des handicaps en général visibles mais leur expression et leurs conséquences sont très variables.
- les déficiences visuelles : du simple porteur de verres correcteurs, qui ne subit quasiment pas de restriction de participation du fait d'une déficience aisément compensable, à la personne aveugle.
- les déficiences auditives : elles sont moins visibles et plus stigmatisantes que les précédentes.

Il faut compléter ce tour d'horizon des handicaps physiques par les conséquences des déficiences viscérales et générales : être atteint d'une insuffisance cardiaque ou respiratoire ou subir les conséquences mutilantes d'un cancer est aussi un handicap.

Polyhandicap, plurihandicap, surhandicap

L'approche par type de déficiences représente une catégorisation schématique qui trouve rapidement ses limites. Trois termes souvent utilisés pour décrire des combinaisons fréquentes de déficiences méritent d'être définis :

- le polyhandicap : association de déficiences motrice et intellectuelle sévères associées éventuellement à d'autres déficiences, et entraînant une restriction extrême de l'autonomie.
- le plurihandicap : association de plusieurs déficiences ayant approximativement le même degré de gravité, ceci empêchant de déterminer une déficience principale.
- le surhandicap : aggravation d'un handicap existant par les difficultés relationnelles qu'il provoque.

À déficience identique, les incapacités, restrictions d'activité et de participation qui en résultent sont très variables selon les individus et le contexte dans lequel ils évoluent.

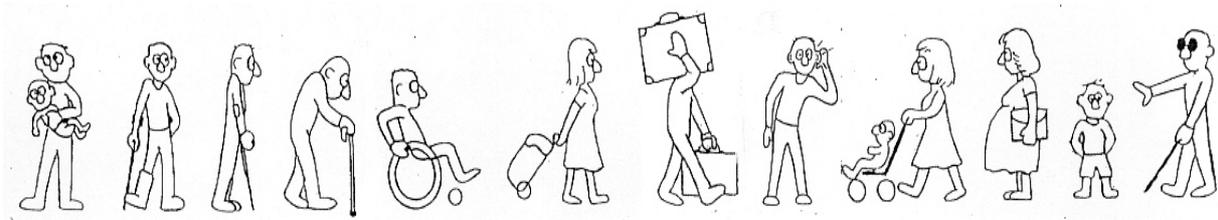
1 500 000 personnes sont en France malvoyantes, 60 000 sont aveugles. 3 500 000 personnes sont malentendantes, 450 000 atteintes de déficience auditive sévère ou profonde. Un million de personnes souffrent d'un handicap mental, 850 000 d'un handicap moteur isolé, 1 400 000 d'un handicap moteur associé à d'autres déficiences.

Source: Ministère de la Santé, de la Famille et des Personnes handicapées

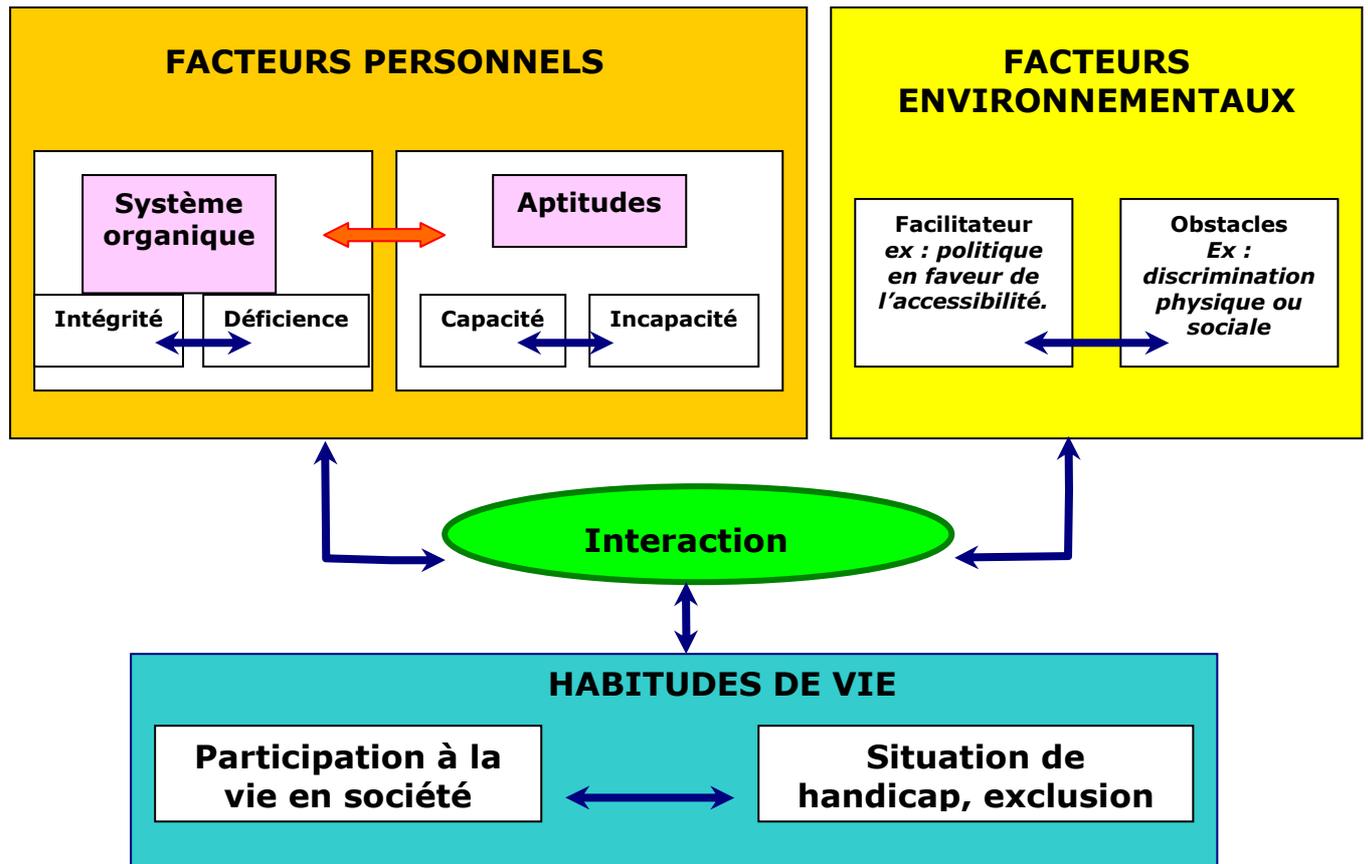
1.1.3. Des personnes handicapées aux personnes en situation de handicap : l'avènement de la notion de mobilité réduite.

- **La situation de handicap**

Le concept de « situation de handicap » procède de la définition du handicap donnée par l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS). **Le handicap n'est plus lié à la personne et à ses déficiences organiques ou mentales mais à l'environnement dans lequel elle se trouve.** Dès lors, une personne handicapée dans un aménagement accessible est une personne valide, alors qu'une personne valide dans un environnement non accessible devient une personne handicapée.



Les situations de handicap



Le processus de production du handicap (*Handicap International*)

La notion de situation de handicap est révélatrice du traitement du handicap par les sociétés et pose la question de la place qui est donnée aux personnes handicapées dans ces mêmes sociétés : est-ce l'intégration, pertinente au sens des droits de l'homme, ou est-ce une différenciation, même positive (débat sur la discrimination positive, issu de l'*affirmativ action* américain) ?

- **La mobilité réduite, une notion non exclusive aux personnes handicapées**

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.

En fait, chaque citoyen sera un jour ou l'autre, de manière momentanée ou définitive, « à mobilité réduite ».

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.

- **Les statistiques**

- Selon la CEMT (Conférence Européenne des Ministres des Transports), on dénombre actuellement en Europe plus de 100 millions de personnes à mobilité réduite (ou en situation de handicap), dont plus de 37 millions de personnes handicapées au sens strict du terme, les 63 millions restant étant composés de personnes âgées ou fragilisées, de femmes enceintes, de personnes accompagnées d'enfants en bas âge ou de paquets encombrants...

- *Approche du handicap dans l'ensemble de la population française*

Personnes déclarant	Hommes	Femmes	Ensemble
Être affectées d'une déficience	38,3 %	42,4 %	40,4 % (23 millions de pers)
Être titulaires d'un taux d'incapacité	8,3 %	5,3 %	6,8 %
Recourir à une aide technique	10,2 %	13,0 %	11,6 % (5,4 millions de pers)

INSEE, enquête «Handicaps, Incapacités, Dépendance» 1998-2001. CTNERHI, avril 2001. Enquête menée de 1998 à 2001 sur l'ensemble de la population française

Selon une étude réalisée par le Centre régional pour l'enfance et l'adolescence inadaptée (CREAI) en 2003 :

- entre 7 800 et 11 500 enfants seraient touchés par le handicap en région Centre, soit un taux de prévalence compris entre 13 ‰ et 19 ‰. Environ 45% d'entre eux sont atteints de handicaps sévères comme des retards mentaux importants ou des paralysies cérébrales.

- 57 000 adultes de 20 à 59 ans présenteraient un handicap en région Centre, soit une proportion de personnes atteintes de 44 ‰.

Parmi ces personnes :

- 30 % sont atteintes de déficience motrice,
- 24% de pluridéficience physique,
- 11,7% de déficience mentale.

- *Évolution démographique.*

En France, la conséquence du baby-boom des années 50 est un vieillissement de la population. Les personnes de 60 ans et plus sont aujourd'hui 12,1 millions et elles seront 17 millions en 2020. Les personnes de 80 ans et plus sont aujourd'hui 2,4 millions et seront 4 millions en 2020 (avec un triplement des personnes âgées de plus de 65 ans et un quintuplement de celles de plus de 80 ans, d'ici 2050).

Une étroite corrélation entre l'âge et la mobilité réduite est constatée. En effet, **les deux tiers des personnes à mobilité réduite sont des personnes âgées.**

En région Centre, à l'horizon 2030, le nombre de personnes âgées de 60 ans ou plus devrait s'élever à 872 000 personnes, soit 300 000 de plus qu'en 2005. Sur cette période, le nombre de personnes âgées augmenterait ainsi de 54%, soit à un rythme sept fois plus élevé que l'ensemble de la population.

La part des personnes âgées de 60 ans ou plus passerait de 22,8% en 2005 à 32,9% en 2030.

Par rapport à la métropole, la part des seniors dans la région Centre, déjà supérieure de 2 points en 2005, serait plus élevée de 3,6 points en 2030. La Région occupe le 11^e rang pour sa part des 60 ans ou plus en 2005, elle se classerait en 2030 au 8^{ème} rang des régions métropolitaines les plus âgées. (Source : *Portrait social de la région centre, Insee, 2007*)

La notion de mobilité réduite s'inscrit soit dans le présent, soit dans le futur de chacun de nous. Elle impacte ou impactera nos déplacements et notre vie quotidienne et, partant, notre inscription dans la société.

1.1.4. L'accessibilité, enjeu majeur pour l'avenir des sociétés.

Les enjeux de l'accessibilité vont bien au delà de la prise en compte des besoins particuliers des personnes handicapées. La question doit être abordée de manière globale, notamment autour des besoins de mobilité des personnes.

- **De l'approche spécialisée à l'approche inclusive.**

- Le **Dessin Universel** (*Universal design*), développé par Handicap International : en réponse aux premières adaptations conçues de manière ségrégative, c'est une vision universelle, globale de l'accessibilité. Elle repose sur sept principes :

- usage équitable
- flexibilité d'emploi
- usage simple et intuitif
- information perceptible
- droit à l'erreur
- effort physique faible
- dimension et espace pour une approche de l'usage.

- La notion d'**Handimension** (Franck BODIN, Université de Lille1) consiste à modéliser l'espace bâti en tenant compte systématiquement des handicaps et éviter toute forme d'aménagement spécifique détachée du projet global de la cité. **C'est un facteur premier du développement durable.**

- Régis Herbin, urbaniste architecte, présente une vision de la cité, basée sur l'usage et l'usager : c'est la **Convenance des Espaces de Vie**. Il s'agit d'analyser les fonctions d'usage à partir des critères de confort, de sécurité et de convenance. « **Le concepteur n'est plus dans une réponse à une contrainte négative, mais dans une démarche positive d'accroissement de la qualité de sa production** ».

Ainsi, à partir de ces conceptions de **l'accessibilité universelle**, travailler sur l'accessibilité constitue une démarche transversale de projet à intégrer au concept de développement durable : **un aménagement durable n'est possible que si la personne et son milieu sont au centre de la réflexion.**

Enfin, **la sensibilisation de tous aux thématiques de l'accessibilité (et non seulement du handicap) et à la démarche de projet partagé sont indispensables.** La loi de 2005 donne en ce sens, une large part à la concertation avec les associations, notamment des personnes handicapées.

1.2. LA RÉGLEMENTATION

L'obligation de mise en accessibilité des transports est déjà inscrite depuis plus de trente ans dans la réglementation nationale. Les nouvelles dispositions, notamment de la loi de 2005, ne font que réaffirmer ce principe en l'accompagnant d'un dispositif de mise en œuvre.

1.2.1. Une réglementation ancienne mais un relatif échec.

La loi fondatrice en matière d'accessibilité est la loi d'orientation en faveur des personnes handicapées du 30 juin 1975, qui pose le principe de l'accessibilité des transports et des installations ouvertes au public dans ses articles 49 et 52 (voir annexes).

De nombreux décrets ont été publiés à la suite de ces deux lois et concernent principalement les Établissements Recevant du Public (ERP) et les logements. Néanmoins, nombre de décrets d'application n'ont jamais été publiés, ne permettant pas réellement l'application stricte des dispositions législatives.

1.2.2. Les obligations de la loi du 11 février 2005 sur l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées.

La loi fixe un délai de dix ans à compter de la publication de la loi pour la mise en accessibilité des services de transport collectif, dans le respect de la chaîne de déplacement et en concertation.

- **La chaîne de déplacements accessible - article 45, I, 1er alinéa**

La chaîne de déplacements apparaît comme la principale avancée conceptuelle du texte du 11 février 2005. Elle organise les composantes du transport autour de la mobilité des personnes. Ce n'est pas seulement un réseau (TER par exemple) qui se doit d'être accessible, mais l'ensemble du déplacement, aussi intermodal soit-il, de la personne.

- **Une nécessaire implication transversale des acteurs**

Dans un délai de trois ans, obligation est faite pour les Autorités Organisatrices de Transport d'élaborer un schéma directeur d'accessibilité des services dont ils sont responsables, définissant les modalités d'accessibilité et leur programmation, ainsi que les transports adaptés de substitution (après autorisation de la Commission Départementale de sécurité et d'accessibilité).

De plus, la concertation telle que prévue par la LOTI, pour la compétence régionale, essentiellement les Comités Locaux d'Animation et de Développement, doit intégrer la problématique de la mobilité réduite à travers la présence de représentants d'associations concernées.

Chaque Autorité Organisatrice est soumise aux mêmes obligations et chaque commune doit rendre son espace public accessible (par le biais d'un plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics, intégré au PDU quand il existe).

Enfin, la loi oblige également les Autorités Organisatrices à mettre en place, dans un délai de trois ans, « une procédure de dépôt de plainte en matière d'obstacles à la libre circulation des personnes à mobilité réduite » sans sanction pénale.

1.2.3. La réglementation au niveau européen

L'Union européenne a rédigé différents actes normatifs.

En matière de transport, s'impose tout d'abord le règlement 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires (Chapitre V), complété par la décision de la commission du 21/12/2007 concernant la spécification technique d'interopérabilité (STI) relative aux «personnes à mobilité réduite» dans le système ferroviaire transeuropéen conventionnel et à grande vitesse.

Ce texte, applicable en droit français depuis le 1^{er} juillet 2008, complète la réglementation française par la détermination de normes pour l'ensemble des éléments du transport. Elle traite notamment de l'interface quai-train et indique les hauteurs de quai et de plancher de matériel à respecter.

Néanmoins, **ce texte n'est valable que pour les constructions neuves ou les profondes transformations de l'existant (ainsi que pour le matériel neuf).**

La définition technique d'un matériel accessible se retrouve explicitée exhaustivement dans ce texte, et le décret d'application de la loi de 2005 y fait clairement référence.

1.3. LA DÉMARCHE ENGAGÉE EN RÉGION CENTRE

1.3.1. Une démarche pionnière, première étape de l'engagement régional.

Sans attendre la loi du 11 février 2005, la Région Centre s'est engagée, dès 2002, dans la démarche de mise en accessibilité de son réseau TER, et ce, par deux portes d'entrée : les gares et le matériel roulant.

- ***Vers des gares accessibles, organisées en réseau maillé.***

Le schéma « pour un réseau maillé de gares accessibles » réalisé 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. En 2002, tous les acteurs ont convenu :

1) de définir sur le territoire de la Région Centre, un réseau de gares « accessibles » qui prendrait en compte :

- la typologie des gares et des différents points d'arrêt en fonction de leur fréquentation,
- une distance maximale entre deux gares labellisées « accessibles »,
- les lieux d'implantation de centres, foyers et résidences pour personnes handicapées.

2) de mettre à la disposition des usagers en situation de handicap des informations fiables sur les conditions d'accessibilité dans les gares et dans les trains du réseau régional.

3) de participer au développement de la démarche d'accessibilité multimodale, en partenariat avec les autres modes de transport urbains et départementaux et leurs autorités organisatrices.

Le schéma, validé en 2003, définit le niveau de service et d'équipement (réhaussement 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 les gares retenues (70 gares sur les 160 du réseau régional).

A partir de 2004, quatre acteurs sont mobilisés autour de financements spécifiques, facilités par l'Année Européenne des Handicapés : la Région Centre, la SNCF, RFF et l'État (dans le cadre de la loi SRU*).

Une convention cadre quinquennale est signée le 11 juin 2004 pour la mise en œuvre du schéma pour un réseau maillé d'un montant estimatif de 11 M€ : elle se traduit par quatre conventions particulières :

- avec **RFF**:
 - 1) Une convention d'étude pour la création d'un passage souterrain en gare de Courville-sur-Eure (2004), et une convention de réalisation, signée en décembre 2006.
 - 2) En décembre 2007, une convention pour la mise en accessibilité de la traversée de voies de la gare d'Épernon (réalisation de deux ascenseurs, pose de bandes podotactiles sur les quais, aménagement des escaliers du souterrain).
- avec la **SNCF**, une convention signée en 2004 pour l'aménagement de 22 gares puis une convention en 2005 pour 11 gares supplémentaires, selon les préconisations du schéma : mise en place de portes automatiques, de guichets surbaissés, d'une boucle audio pour les malvoyants et aveugles, et de divers aménagements spécifiques de voirie.

Ce partenariat a permis de réunir les financements suivants :

	Région	État	SNCF	RFF	total
22 gares	620 000 €	387 500 €	542 500 €	-	1 550 000 €
11 gares	407 000 €	203 500 €	203 500 €	-	814 000 €
Études Courville	64 725 €	33 845 €	-	36 810 €	135 380 €
Réalisation Courville	837 350 €	437 900 €	-	476 250 €	1 751 500 €
7 gares	192 500 €	96 250 €	96 250 €		385 000 €
Épernon	1 000 000 €	334 910 €	-	444 970 €	1 779 880 €
TOTAL	3 121 575 €	1 493 905 €	842 250 €	958 030 €	6 415 760 €



La signature le 11 juin 2004 de la convention cadre quinquennale et des deux conventions en présence de RFF, l'État, Jean Michel Bodin, Vice Président de la Région Centre, de la SNCF et des associations de Personnes à Mobilité Réduite.

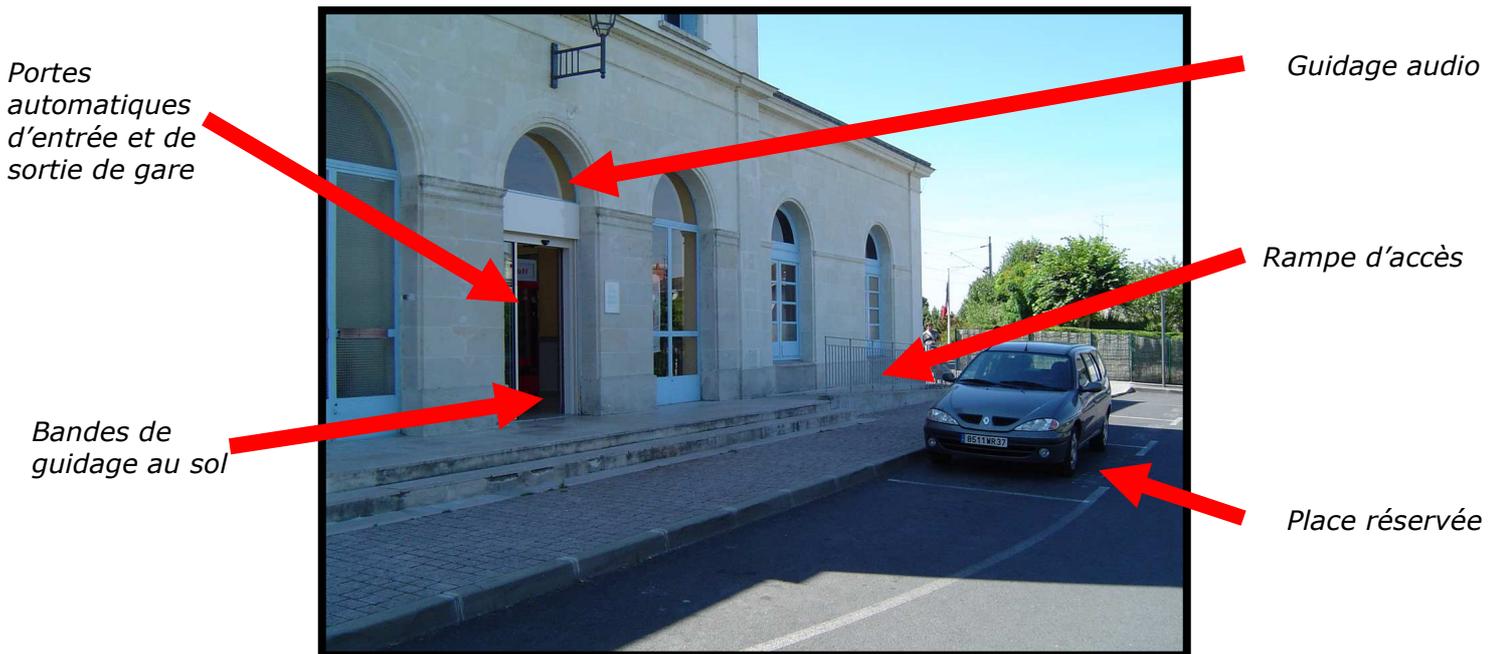
Les 33 gares du réseau maillé :

Les 22 premières :

Amboise, Beaugency, Sainte Maure, Salbris, Gien, Chateaufort 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.

Les 11 supplémentaires :

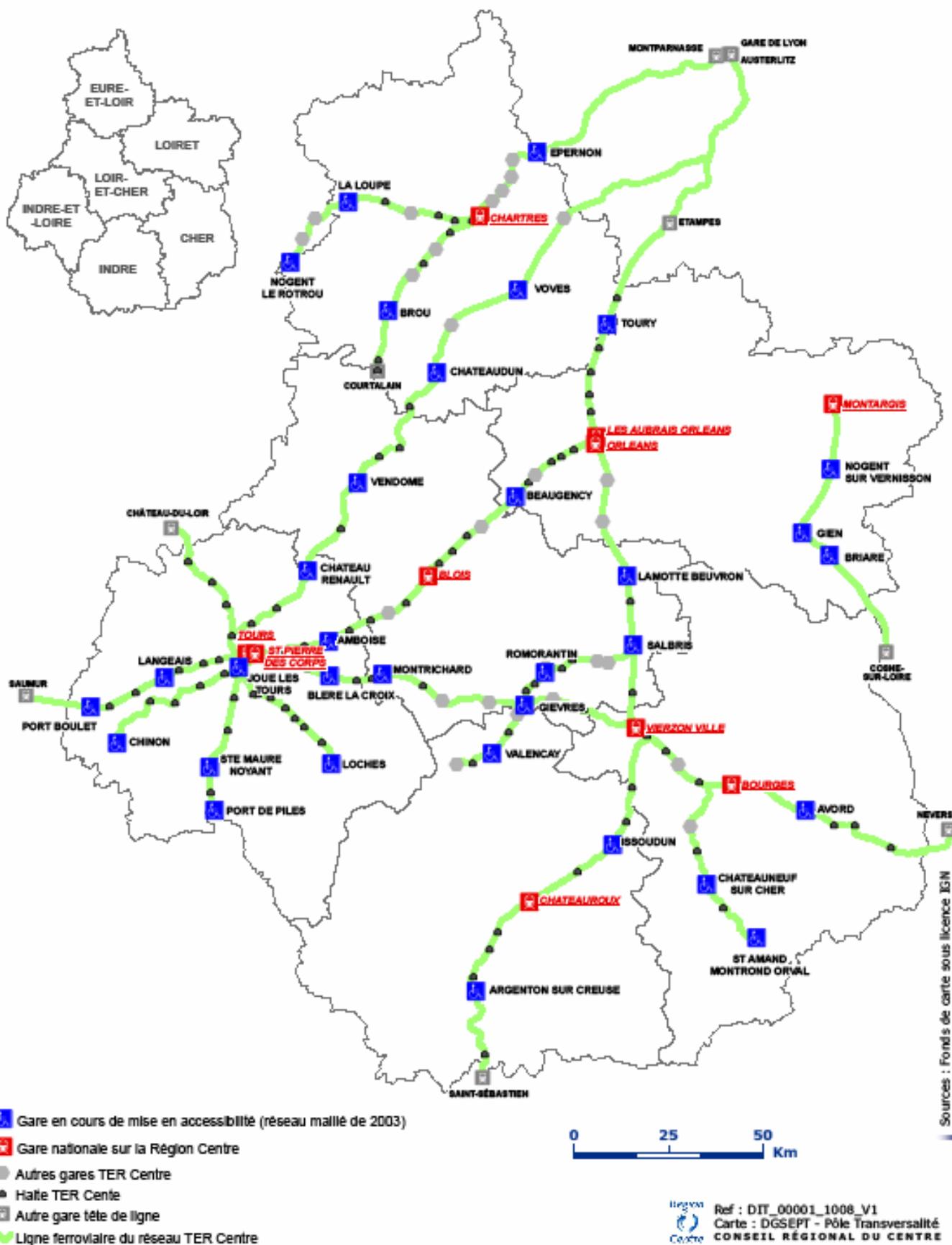
Brou, Voves, Château-Renault, Port de Piles, Romorantin, Valençay, Avord, Saint Amand- Montrond, Lamotte Beuvron, Nogent sur Vernisson, Briare.



La gare de Langeais

+ Guichet surbaissé et signalétique renforcée dans le bâtiment-voyageurs et sur les quais

Le réseau maillé de 33 gares en Région Centre



D'autres travaux de traversée des voies ont été réalisés depuis dix ans en région Centre pour améliorer la sécurité des voyageurs ainsi que l'accessibilité au service régional de voyageurs.

La Région a ainsi financé le réhaussement des quais des gares des axes ayant bénéficié de travaux lourds d'infrastructure. Il s'agit des axes Tours-Vierzon et de Orléans-Vierzon. Des travaux ponctuels de réhaussement de quai ont également eu lieu entre Orléans et Tours.

Enfin, deux passages souterrains ont été construits à Langeais et Port Boulet et une passerelle à Montrichard.

Ce schéma a permis d'engager le dialogue avec les associations et le lancement des partenariats et des travaux, mettant la Région Centre au premier plan des acteurs impliqués dans ce domaine.

- **Pour le matériel neuf : le choix régional en faveur de l'accessibilité**

La Région s'est parallèlement engagée dans une démarche de renouvellement et d'achat de matériel roulant, ferroviaire et routier.

Dans la consultation des entreprises lors des marchés d'attribution, le critère d'accessibilité du matériel aux personnes à mobilité réduite est inscrit dans le cahier des charges fourni aux constructeurs. Ainsi, chaque automoteur commandé depuis 1995 (avec le matériel XTER) bénéficie d'équipements spécifiques qui permettent une interface quai/train la plus accessible possible.

Le cahier des charges de l'Autorail Grande Capacité (AGC) reprend ces conditions d'accès et de confort intérieur :

« Deux emplacements pour personnes en fauteuil roulant, disposés en salles voyageurs, dans les zones de plain-pied avec les plates-formes.

Ce matériel favorisera l'accueil à bord des voyageurs handicapés (en fauteuil ou malvoyants ou malentendants) en mettant en œuvre divers moyens leur simplifiant le voyage (facilitation des déplacements, bonne disposition et visibilité des commandes, répéteurs sonores et visuels,...) »



Aucun obstacle à l'entrée dans le train (AGC) grâce à un comble-lacune entre le quai et l'intérieur du train

- **L'expérimentation d'un car accessible sur la ligne Tours-Chinon**

En ce qui concerne le matériel autocar, le renouvellement des marchés passés par la SNCF pour le compte de l'Autorité Organisatrice a permis d'introduire des clauses garantissant une meilleure accessibilité. Ainsi, sur la ligne Tours-Chinon, la Région Centre a demandé à la SNCF la mise en place de cars accessibles par plateforme élévatrice. Les personnes en fauteuil accèdent au car grâce à cet équipement situé sur le coté du matériel.

Ainsi, l'axe Tours-Chinon voit son accessibilité accrue sur une ligne mixte où les creux de dessertes ferroviaires sont assurés par transport routier.

1.3.2. Le projet PREDIT

En accompagnement de la loi du 11 février 2005, le Programme de Recherche et d'Innovation dans les transports terrestres a lancé, en juillet 2005 un appel à candidatures de sites pilotes en matière d'accessibilité aux Personnes à Mobilité Réduite, pour la recherche de solutions tant organisationnelles (réseaux d'acteurs, coordination...) que techniques et technologiques (hauteur des quais, élévateurs, information et ses supports...) de la mise en accessibilité des services de transport publics.

14 sites pilotes, dont deux Régions, Picardie et Centre, ont été retenus par le PREDIT.

Dans le cadre de l'appel à projets organisé par le PREDIT en février 2006, la Région Centre a présenté un projet d'étude et de recherche avec l'Association ONADA*, avec laquelle le contact scientifique avait été pris, en 2005, autour de la stratégie de mise en accessibilité du TER Centre.

Cette structure, association type loi 1901, est constituée d'universitaires, de chercheurs, d'élus, d'anciens fonctionnaires territoriaux, de représentants du monde associatif...

Le responsable scientifique de l'étude est maître de conférences à l'Université de Lille 1 et l'encadrement technique est réalisé par un réseau de chercheurs nationaux et internationaux (université de Montréal, Handicap International..) ainsi que par des relais locaux dans les universités de la région notamment.

- **La problématique et les objectifs de la recherche**

Les objectifs de recherche sont :

-de proposer une méthodologie permettant d'évaluer rapidement et de façon la plus complète possible l'accessibilité des nœuds du réseau TER (ferroviaires et routiers) de la région Centre et de ses composantes (gares, points d'arrêts, quais, matériels, affichages, informations, personnes formées pour l'accueil et l'aide...), en dépassant les simples exigences réglementaires.

-d'élaborer et expérimenter des outils techniques (Système d'information Géographique, SIG) permettant la construction de bases de données évolutives rendant compte de l'accessibilité du réseau TER.

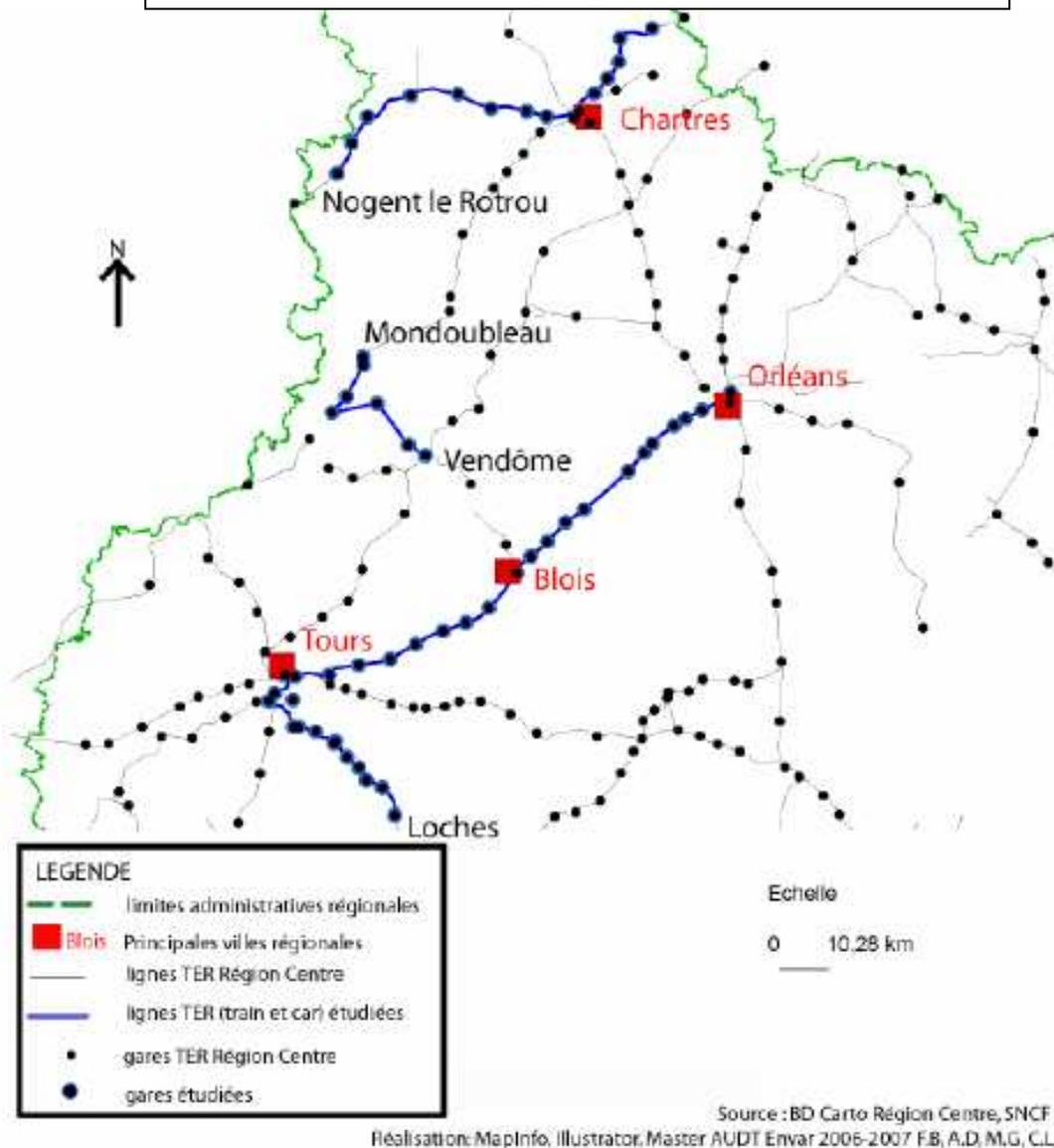
L'objectif final est, pour la Région Centre et ses partenaires (SNCF, RFF), de disposer d'un outil méthodologique servant de base à la mise en oeuvre du schéma directeur d'accessibilité du service régional de transport public.

- **Méthodologie et déroulement du projet.**

Cette recherche porte sur quatre lignes du réseau TER Centre ainsi que toutes leurs composantes:

- Paris – Orléans – Tours
- Paris – Chartres – Nogent le Rotrou
- Tours – Loches – Châteauroux
- Mondoubleau – Vendôme

Les quatre lignes TER Centre étudiées dans le cadre du projet PREDIT



La phase d'étude a abouti à une meilleure compréhension du rôle de chacun des acteurs du réseau TER Centre.

La phase d'expérimentation permet de localiser les ruptures de chaîne de déplacement TER, d'expliquer les raisons de la rupture afin de faciliter le choix dans les priorités d'action de l'Autorité Organisatrice de Transport. L'expérimentation permet de distinguer une typologie de gares des lignes en fonction de leur degré d'accessibilité (toutes les formes de handicap confondues).

Les résultats de cette étude seront utilisés pour la mise en œuvre du présent schéma directeur.

- **Le montage du projet**

Le coût total de l'étude est de 260 000 €. Le financement se répartit comme suit :

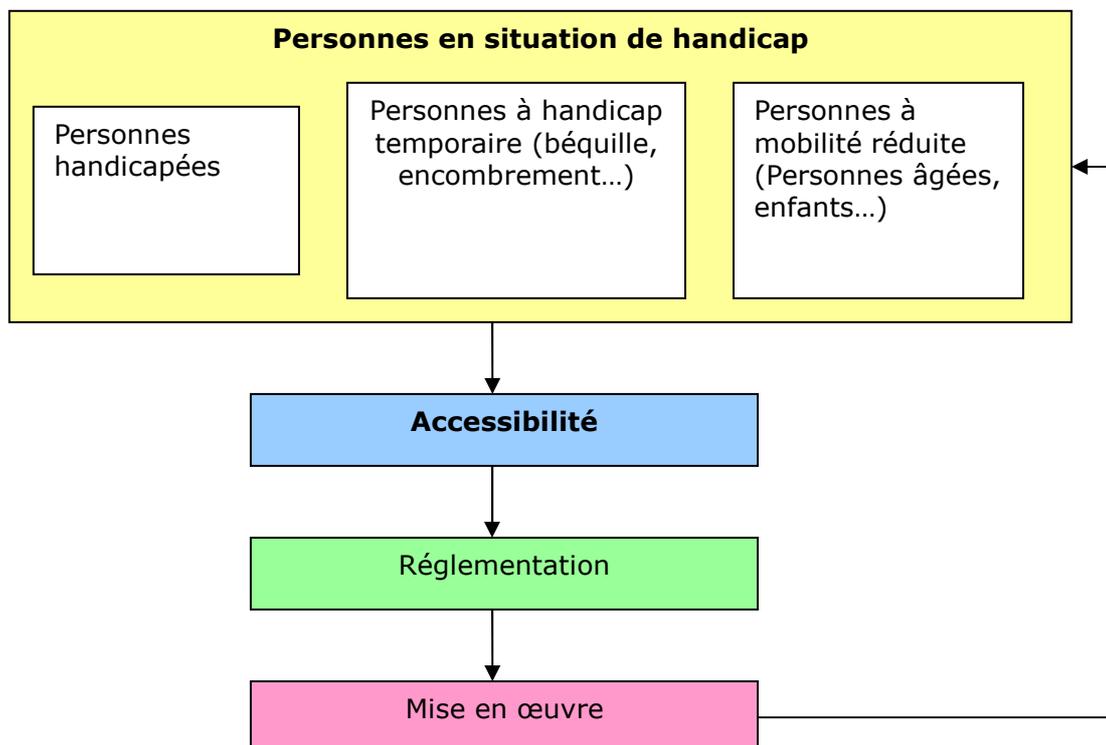
STRUCTURE	FINANCEMENT	REPARTITION
PREDIT	150 000€	57.6%
Région Centre	40 000€	15.4%
ONADA	30 000 €	11.5%
SNCF	20 000 €	7.7%
RFF	20 000 €	7.7%
TOTAL	260 000 €	100%

Il est à noter que le Centre est la seule Région à avoir élaboré un partenariat, notamment financier, avec d'une part, la SNCF et RFF, et d'autre part, avec l'État.

Enfin, la Région Centre a mis à la disposition de tous un registre de réclamations spécifique à l'accueil du Conseil régional. La diffusion de cette information s'est faite par le biais du journal régional des transports « interlignes » et de manière permanente sur le site du Conseil Régional www.regioncentre.fr

La Région est pionnière en France sur ce sujet et elle a été récompensée par le magazine « Ville et Transport » le 16 janvier 2006 par la palme de l'accessibilité des gares.

L'intégration des déficiences et des personnes en situation de handicap dans le montage des projets



2. QU'EST-CE QU'UN SCHEMA DIRECTEUR D'ACCESSIBILITE ?

2.1. CADRAGE JURIDIQUE ET REGLEMENTAIRE DU SDA

2.1.1. Les modalités d'élaboration du SDA

La loi du 11 février 2005 impose aux Autorités Organisatrices de transport de réaliser, sous trois ans, un schéma directeur d'accessibilité. Les modalités de cet outil sont définies dans la directive du 13 avril 2006.

De manière synthétique, le schéma d'accessibilité comprend :

- Les modalités de mise en accessibilité des différents éléments de la chaîne de déplacement, pour tous types de handicap et 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, uniquement en cas d'impossibilité technique avérée et par type de handicap.
- La programmation des aménagements d'ici 2015.
- Les modalités de révision du schéma.

→ *Ce schéma est élaboré par l'autorité responsable dans le cadre d'une concertation avec les associations et les autres Autorités Organisatrices.*

Le SDA a vocation à afficher les priorités de la Région en matière d'accessibilité du réseau dont elle est responsable : niveau d'accessibilité et degré d'autonomie à atteindre pour les personnes à mobilité réduite.

2.1.2. Les acteurs concernés

La loi n'aborde pas les rôles exacts de chaque acteur pour la réalisation même des travaux. Sur ce point, la directive du 13 avril 2006 relative à l'application de la loi 2005-102 du 11 février 2005 indique, sans plus de précision, que la mise en œuvre des dispositions législatives concerne :

- l'ensemble des autorités organisatrices de transport au sens de la LOTI pour les schémas directeurs d'accessibilité des services de transport qu'ils organisent,
- l'établissement RFF en tant que maître d'ouvrage des opérations d'investissement sur le réseau ferré national,
- la SNCF, chargée d'élaborer le schéma directeur pour les services ferroviaires nationaux,
- les communes et les EPCI* pour l'élaboration du plan de mise en accessibilité de la voirie ainsi que pour la constitution d'une commission communale ou intercommunale.

2.1.3. Responsabilités et compétences

Compétente pour l'élaboration du schéma, la Région ne l'est pas pour sa mise en œuvre puisqu'elle n'est propriétaire, ni des gares, ni des quais, ni des trains.

L'article 45 de la loi du 11 février 2005 impose à la Région quatre obligations :

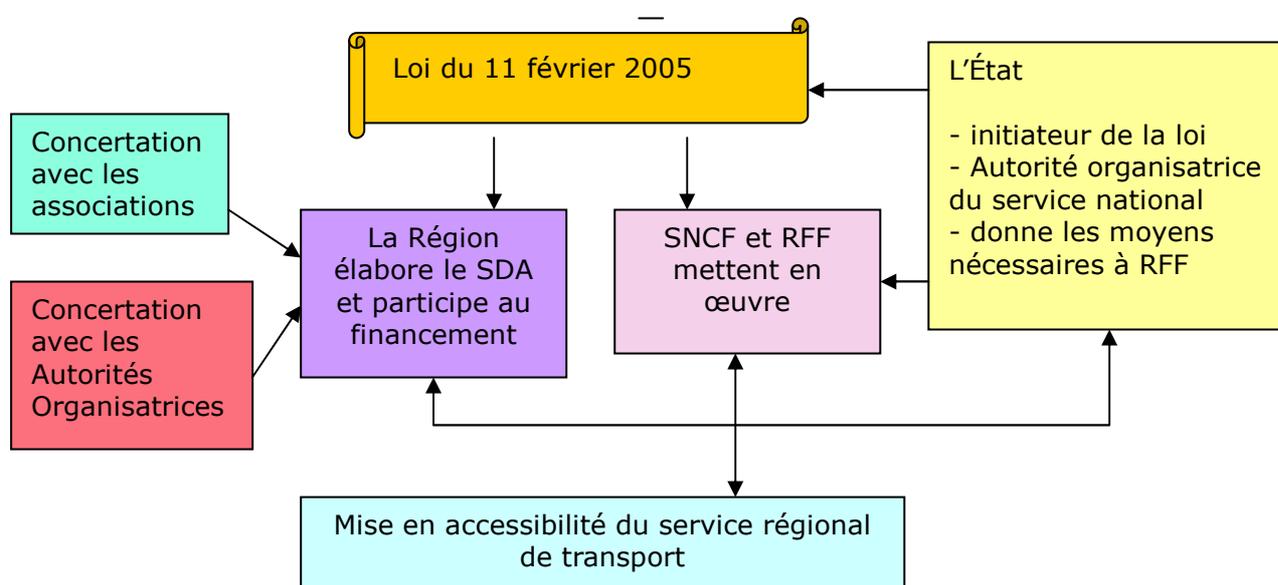
- Assurer l'accessibilité de la chaîne de déplacement aux personnes handicapées ou à mobilité réduite, pour ce qui relève de sa compétence (donc s'agissant des systèmes de transport, sur le service TER),
- Élaborer un schéma directeur d'accessibilité des services dont elle est responsable, dans les trois ans à compter de la publication de la loi,

- En cas d'impossibilité technique avérée de mise en accessibilité, organiser et financer des services de substitution dans les trois ans suivant l'élaboration du schéma directeur précité (soit, théoriquement février 2011),
- Mettre en place une procédure de dépôt de plainte en matière d'obstacles à la libre circulation des personnes à mobilité réduite.

En aucun cas, la loi ni son décret d'application n° 2006-555 du 17 mai 2006 **ne prévoient que les AOT sont responsables de la réalisation des travaux de mise en accessibilité et ce d'autant plus que la Région n'est propriétaire d'aucuns des éléments de la chaîne de transport.**

Par ailleurs, la loi ne prévoit aucune sanction en cas de non respect des obligations qu'elle fixe à l'égard des autorités organisatrices de transport (élaboration du SDA) ni vis-à-vis des propriétaires des quais et des gares (mise en œuvre du SDA).

Responsabilités et compétences en matière d'accessibilité ferroviaire



Le SDA doit s'intéresser à l'ensemble du système de transport régional par usage et non par compétence. **Synthétiquement, le schéma est global dans son approche d'analyse, mais la programmation des aménagements et leur financement revient aux acteurs compétents.**

2.1.4. Le périmètre du schéma directeur d'accessibilité de la Région Centre.

Le schéma de la Région Centre a comme périmètre l'ensemble du service de transport transféré par l'État par la loi SRU : le service TER et les lignes routières régionales. Sont concernés par le schéma :

- les gares, en tant qu'ERP, où transitent des TER (gares régionales et gares nationales) : quais, traversées des voies, équipements gares... 59 gares régionales sont concernées,
- les trains et les cars assurant des dessertes régionales (TER, Aqualys, Interloire...),
- les points d'arrêt routiers régionaux,
- la distribution des titres de transport (distributeurs et vente au guichet ou à bord),
- l'information sous toutes ses formes.

Les gares nationales de la région Centre ne donneront pas lieu à préconisations. Celles-ci ont été effectuées par la SNCF dans le cadre du Schéma Directeur National d'Accessibilité (SDNA).

En vertu de la circulaire DGUHC du 30 novembre 2007, les haltes ferroviaires sont exclues du champ d'application de la loi.

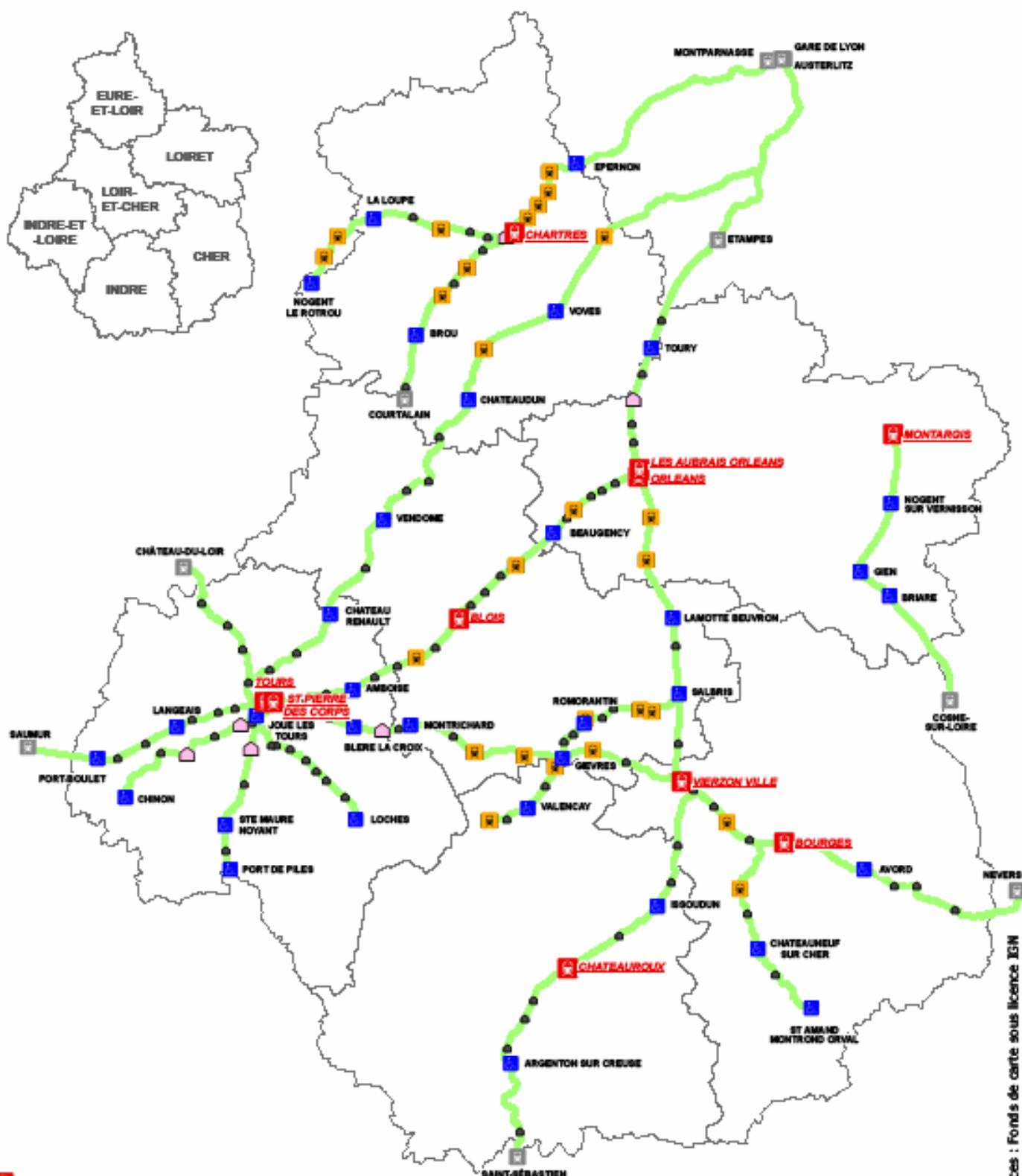
En complément du périmètre du SDA, la Région Centre considère toutefois nécessaire que certaines haltes soient également traitées.

Une sélection basée sur trois critères a été opérée :

- la fréquentation hebdomadaire de la gare,
- la présence à proximité d'un pôle générateur de déplacement (lieu touristique ou pôle économique) et le positionnement de la halte (tissu urbain, intermodalité...),
- la logique d'axe : le maillage du réseau qui limite la distance entre deux gares accessibles.

Selon ces critères, six haltes ont été retenues. Il s'agit des haltes de *Artenay, Azay le Rideau, Ballan-Miré, Chenonceaux, Monts et Lucé*.

Périmètre du schéma directeur d'accessibilité en Région Centre en 2008



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

0 25 50 Km

Sources : Fonds de carte sous licence IGN

2.2. ÉLABORATION ET VALIDATION DU SDA DE LA RÉGION CENTRE.**2.2.1. Le travail d'état des lieux et de diagnostic.**

La Région a réalisé de mars à juin 2008 l'état des lieux et le diagnostic des gares régionales, sur la base d'une grille d'analyse synthétique, reprenant chacun des éléments de la gare (abords, bâtiments-voyageurs, quais, traversées de voies...) au regard de la réglementation et selon le type de déficience. Cette grille a été travaillée avec l'ONADA, en charge de l'étude PREDIT, pour une bonne corrélation des démarches et une pertinence d'analyse.

Grille d'analyse

BEAUGENCY ORLEANS -TOURS Accès+ montées: 1443 descentes:1238 élévateur NG: 2 fauteuil:1 rampe mobile:1		déficience motrice	déficience visuelle	déficience auditive	déficience cognitive / intellectuelle	total	préconisations
accès à la gare	stationnement						
	arrêt TC						
	dépose minute						
	taxi						
chemine ment et entrée du bâtiment	vers la gare						
	portes d'entrée						
intérieur du bâtiment	cheminement intérieur						
	guichet						
	espace attente						
	distributeur de billet						
	valideur						
	sanitaire						
	information						
sortie vers les quais	information						
	cheminement						
signalétique	signalétique						
	revêtement de sol						
interface quai-train	interface quai-train						
	traversée de voies						
total	total	3 : 2 :	3 : 2 :	3 : 2 :	3 : 2 :	0: déficience non concernée ou élément accessible 1: gêne mineure permettant l'usage 2: gêne majeure nécessitant accompagnement 3: problème rédhibitoire	
remarques:							

Lundi	Mardi	Mercredi	Judi	Vendredi	Samedi	Dimanche et fête
						ouverture de la gare

2.2.2. Un schéma concerté

Conformément à la loi, la Région a fait participer à l'élaboration du SDA les associations d'usagers, notamment ceux en situation de handicap, et les Autorités Organisatrices de la région Centre. Un questionnaire a été envoyé à ces deux ensembles de partenaires et deux comités techniques ont été mis en place.

Ces comités techniques, qui se sont réunis à trois reprises avec les associations et deux reprises avec les Autorités Organisatrices, ont eu pour but de présenter la démarche de la Région, d'échanger sur l'état des lieux, le diagnostic et les préconisations. Le travail est amené à se poursuivre pour le suivi et la mise en œuvre du SDA à partir de 2009.

DEUXIÈME PARTIE : ÉTAT DES LIEUX ET PROPOSITIONS

1. PRÉSENTATION DU SERVICE RÉGIONAL DE TRANSPORT DU CENTRE

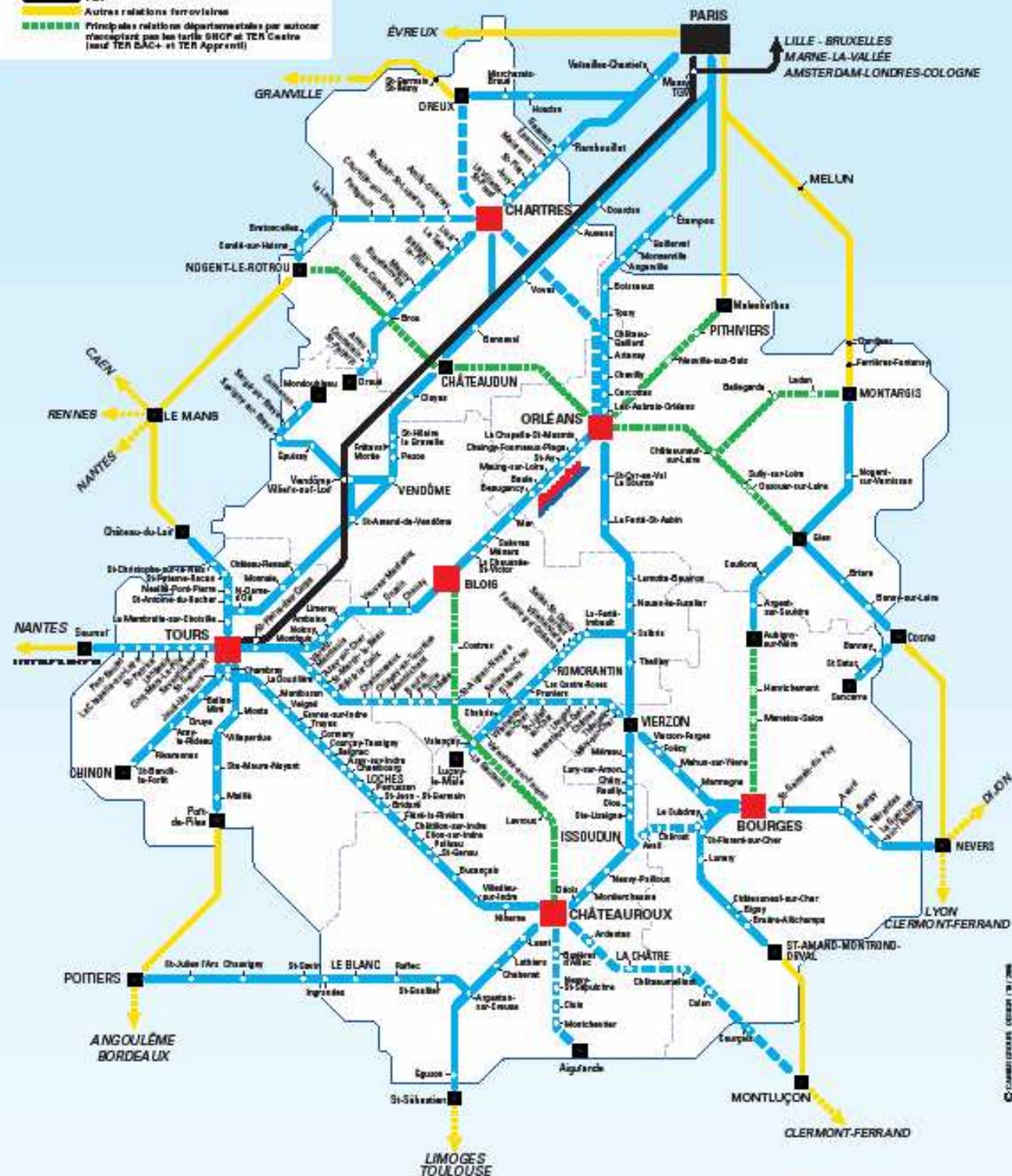
4^{ème} région française par sa superficie (comparable à la Belgique) et comptant 2,5 M d'habitants, soit 4% de la population française, la région Centre comprend six Départements et huit agglomérations.

La Région Centre, en tant qu'Autorité Organisatrice du service régional de transport, définit l'offre et les conditions de transport sur l'ensemble de son territoire.

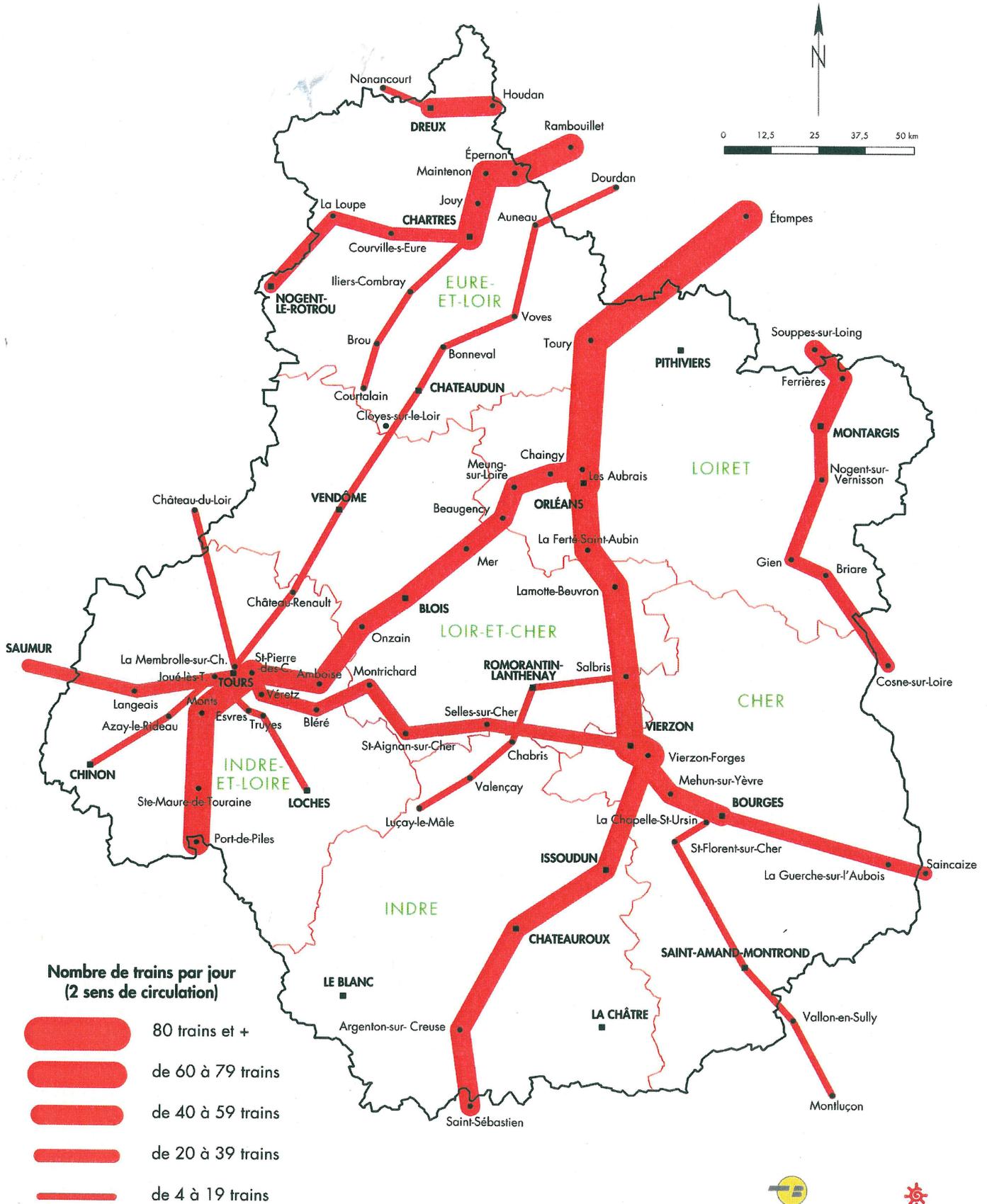
- 1 600 km de lignes ferroviaires et 400 km de lignes routières
- 380 trains régionaux quotidiens
- 150 cars régionaux quotidiens
- 160 gares, dont 135 rénovées
- 31 lignes
- 13,6 millions de km parcourus par an

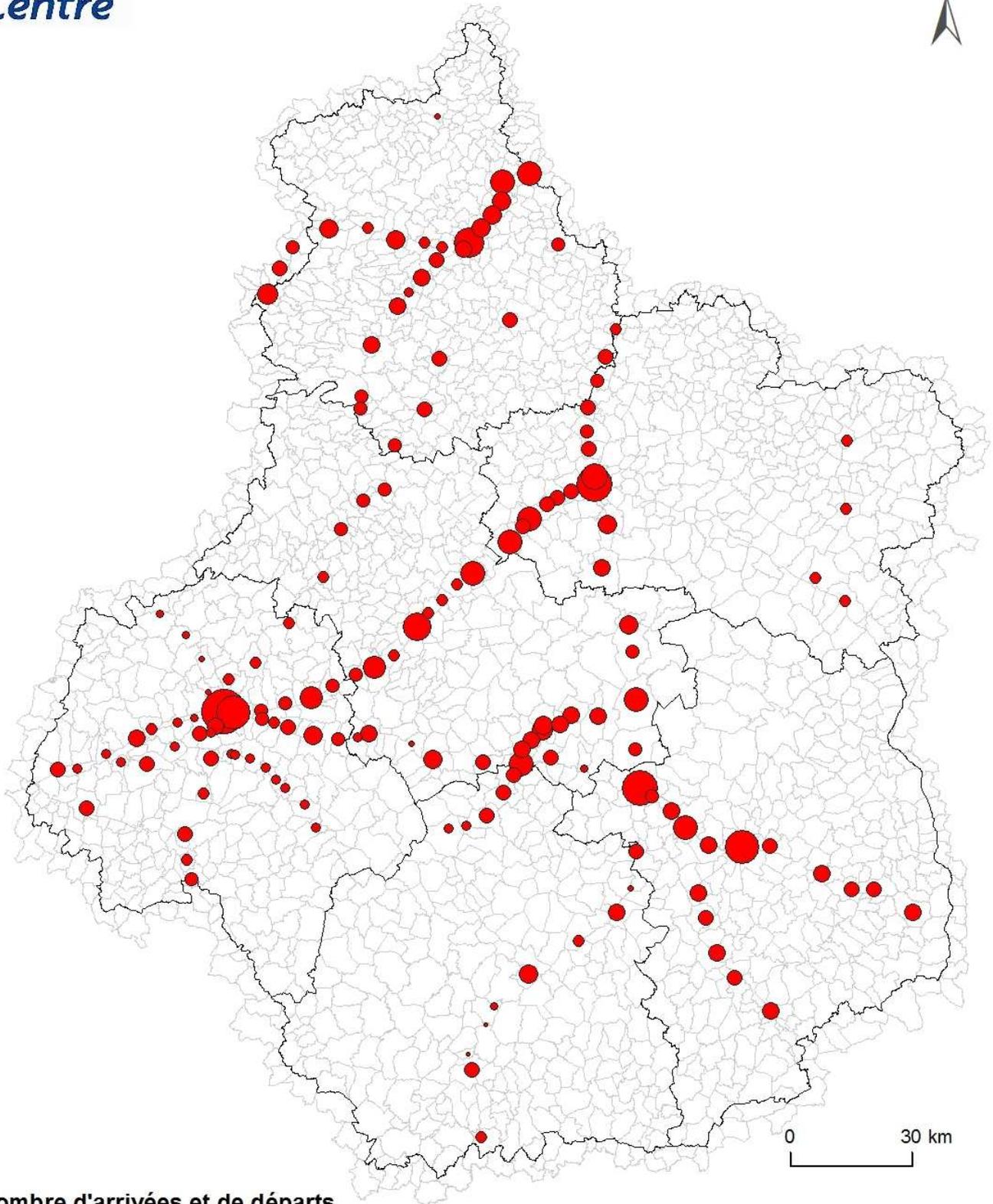
RÉSEAU RÉGIONAL CENTRE

- Relations TER Centre
- - - Relations départementales par autocar acceptant collectes tarifs SNCF et TER Centre
- desserte PARIS-ORLÉANS-BLOIS-TOURS
- - - desserte ORLÉANS-BLOIS-TOURS-NANTES
- TGV
- Autres relations ferroviaires
- - - Principales relations départementales par autocar n'acceptant pas les tarifs SNCF et TER Centre (sauf TER DAC+ et TER Apprenti)

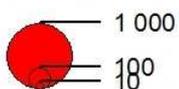


CIRCULATIONS FERROVIAIRES en 2006 (TER et Grandes lignes)





Nombre d'arrivées et de départs
de trains TER par semaine



Contour de département Contour de commune

2. LE SCHÉMA DIRECTEUR NATIONAL DE LA SNCF

La SNCF organise pour le compte de l'État le service national de transport de voyageurs. Elle a été ainsi chargée d'élaborer le schéma directeur national d'accessibilité (SDNA*) pour l'ensemble des gares et du matériel roulant affectés à ce service. Ce document a été validé par décret en date du 11 juin 2008 par le Ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement Durable et de l'Aménagement du Territoire.

2.1. PÉRIMÈTRE

- L'ensemble des gares (périmètre SNCF) desservies par des trains nationaux sans demande de dérogation.
- Sont exclues les haltes non gérées, en vertu de la circulaire du 30 novembre 2007.

Pour la région Centre, les gares relevant du périmètre du SDNA sont :

Gares nationales : *Orléans, Vendôme TGV, Saint Pierre des Corps, Blois, Dreux, Les Aubrais Orléans, Bourges, Tours, Montargis, Châteauroux et Vierzon*

La gare de Chartres n'a pas été retenue par le SDNA alors qu'au regard de son statut (gare affectée à la Direction des Gares de la SNCF), c'est une gare nationale, gérée par la SNCF, pour laquelle la Région n'a aucune compétence.

Gares régionales : *Amboise, Argenton sur Creuse, Avord, Beaugency, Briare, Chateaufort sur Cher, Gien, Gièvres, Issoudun, Mer, Meung sur Loire, Nogent sur Vernisson, Onzain, Saint Florent sur Cher, Salbris, Saint Amand Montrond.*

2.2. PRINCIPES RETENUS

- « Traitement de la quasi-totalité des matériels roulants existants en 2008 et encore en service en 2015, en complétant éventuellement après février 2015 par des moyens humains. Sont ainsi prévus des réaménagements des trains nationaux par la mise en place d'équipement d'accès type plateforme à l'intérieur des trains et le déploiement de l'assistance humaine dans les trains (Accès+)
- Déploiement d'Accès+ pour toutes les gares du SDNA dont certaines gares régionales : *Amboise, Argenton sur Creuse, Chateaufort sur Cher, Gien, Gièvres, Issoudun.*
- Programmation des travaux d'accessibilité dans le cadre d'opérations plus globales.
- Professionnalisation du service d'assistance dans les gares en s'appuyant sur les personnels déjà en charge de ces missions ou en faisant évoluer les missions d'autres catégories de personnel (vendeurs, personnel externe). Dans les trains, formation du personnel à bord à cette nouvelle mission.
- Coordination avec RFF pour établir la programmation des travaux sur son périmètre de maîtrise d'ouvrage. RFF doit publier, dans les mois qui suivent la parution du SDNA, la programmation des travaux de son propre domaine, en particulier celle des gares nationales, pour lesquelles la planification de la mise en accessibilité est réalisée ».

2.3. LE RÉFÉRENTIEL COMMUN SNCF – RFF

Basé sur la réglementation française et européenne et des prescriptions de politiques internes, RFF et SNCF ont élaboré un document de référence pour l'aménagement des gares. Les préconisations inscrites doivent être développées lors d'opérations d'aménagement ou de construction.

Dans ce référentiel, **le réhaussement des quais n'est pas considéré comme un critère indispensable pour déclarer une gare accessible, contrairement à ce qu'indiquent les Spécifications Techniques d'Interopérabilité (STI).**

2.4. LES INVESTISSEMENTS D'AMÉNAGEMENT DANS LES GARES ET LES TRAINS

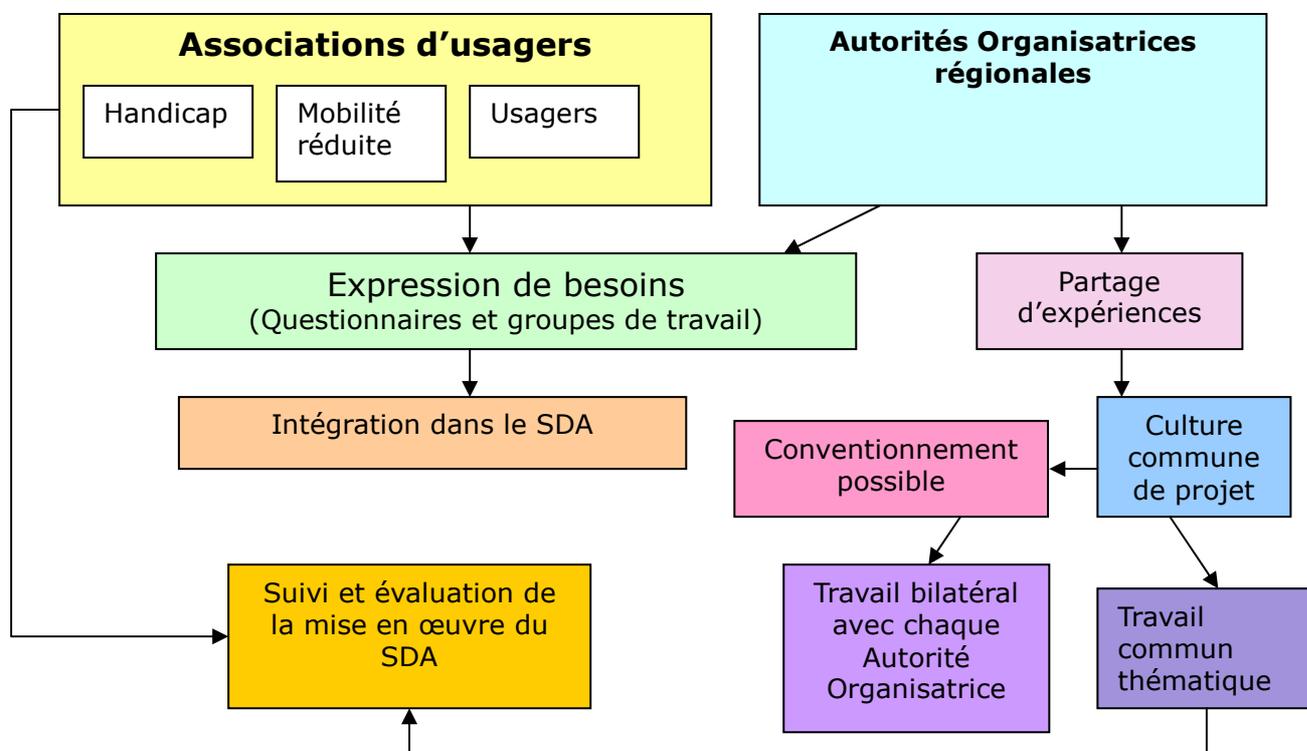
- 500 M€ en fonds propres sont prévus par la SNCF d'ici 2015 mais le partenariat avec les Autorités Organisatrices régionales est jugé indispensable,
- la planification de la mise en accessibilité des gares régionales sera élaborée avec les Régions, ainsi que la planification de l'aménagement des gares nationales,
- la SNCF s'engage à participer financièrement aux opérations de mise en accessibilité des gares régionales,
- enfin, il est rappelé la nécessité d'investir dans le matériel roulant.

2.5. SERVICES PROPOSÉS

- La SNCF s'engage à fournir, au plus tard à la date de mise en accessibilité de la gare :
- un moyen complémentaire d'assistance pour accéder au train. Les modalités de ce service ne sont, à ce jour, pas connues.
 - l'extension d'Accès+ à toutes les gares TER du SDNA, du premier au dernier train, sans indication de la prise en charge financière de ce déploiement.

3. EXPRESSION DE BESOINS DES PARTENAIRES

Organisation et objectifs de la concertation avec les partenaires



3.1. LES ASSOCIATIONS DE PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE

Deux phases de concertation ont été organisées consécutivement : d'une part l'envoi d'un questionnaire à toutes les associations d'usagers et de personnes à mobilité réduite de la région Centre et, d'autre part, l'organisation de comités techniques où ont été invitées toutes les associations ayant manifesté leur intérêt pour la démarche lors de leur retour du questionnaire.

Association ou centre d'accueil ayant répondu au questionnaire ou autres associations volontaires	Public
Association Valentin Haüy 45	Déficiência visuelle
Institut Vivre et s'adapter	Déficiência motrice
Association club GEM 37	Déficiência psychique
Association des paralysés de France 37	Déficiência motrice
Association Valentin Haüy 18	Déficiência visuelle
Association des sourds du Cher	Déficiência auditive
Handirail	Généraliste handicap
Association des paralysés de France 18	Déficiência motrice
Association des paralysés de France 28	Déficiência motrice
Association Valentin Haüy 41	Déficiência visuelle
FNATH Fédération Nationale des accidentés de la vie 41	Généraliste handicap
ADMR Les Maisonnées	Déficiência psychique
Le Mai	Déficiência motrice
Association pour la mobilité des handicapés "Jean Semour"	Déficiência motrice
APADVOR	Déficiência visuelle
AD-PEP 45	Généraliste
Entendons nous	Déficiência auditive
Voir ensemble	Déficiência visuelle
ADPEDA 41	Déficiência auditive
UNAFAM	Déficiência psychique
Aînés ruraux de Touraine CFR délégation Centre	Personnes âgées
Association FNAR	Personnes âgées

3.1.1. Résultats des questionnaires

- **Le questionnaire**

21 associations ont répondu au questionnaire envoyé en février 2008.

Ce chiffre démontre, s'il en était besoin, la demande forte du tissu associatif, d'une part, de faire entendre sa voix, et d'autre part de s'inscrire pleinement dans des démarches qui les touchent.

Les associations de déficients moteurs étaient fortement sollicitées car elles sont les plus nombreuses dans la Région (17). 5 associations de déficients auditifs ont reçu le questionnaire, 14 associations de déficients visuels, 15 de déficients cognitifs, 4

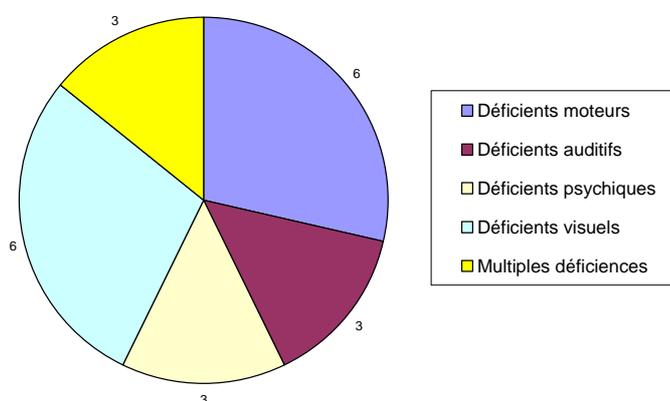
associations multi-handicap et 38 associations de gestion (de centres d'hébergement par exemple) ou généralistes.

• **Présentation des associations ayant répondu au questionnaire**

Les déficients moteurs sont les plus représentés, les déficients auditifs le sont le moins (ce qui semble lié au nombre d'associations représentant ces handicaps dans la région). Proportionnellement, les déficients auditifs ont le plus répondu au questionnaire (60%), suivis des déficients visuels (42%) et des déficients moteurs (35%). Les associations ayant le moins répondu sont les associations de déficients cognitifs (20%) et les associations de gestion d'hébergement ou généralistes (7.7%).

Tous les types de déficience sont représentés.

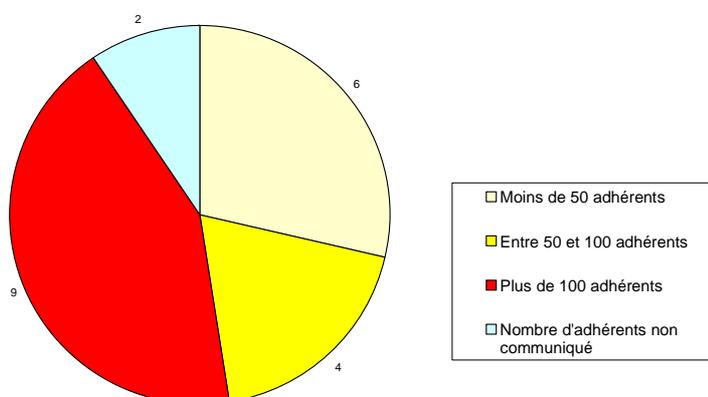
Nombre d'associations par type de handicap



Neuf associations ayant plus de 100 adhérents ont répondu mais également des petites associations (6 associations ayant moins de 50 adhérents)

Les associations à fort nombre d'adhérents ont globalement davantage répondu (peut-être sont-elles aussi d'ores et déjà plus rompues à ce type d'exercice ou font-elles partie d'une démarche semblable avec d'autres collectivités). Ce taux de réponses important peut également être lié à une plus forte représentation de ces associations dans le tissu associatif ou à une plus forte visibilité.

Nombre d'adhérents

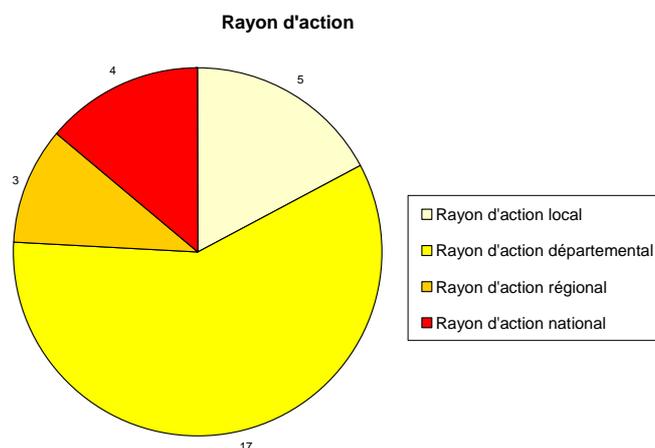


Les membres de ces associations sont essentiellement des adultes (représentant l'ensemble des déficiences à tous les âges), ces associations comptent peu de personnes âgées parmi leurs membres. **Lors des comités techniques, deux associations représentant des personnes âgées ont participé.**

Ainsi, il apparaît que le niveau départemental est le plus représenté pour deux raisons :

- l'identification historique du Département comme le niveau de collectivité opérationnel en matière de handicap (compétences médico-sociales)
- la structuration de la plupart des associations en fédérations départementales.

Néanmoins, trois associations ayant répondu revendiquent un rayon d'action régional, dont deux associations uniquement sont regroupées en fédération régionale : l'APF et l'UNAFAM.



Les partenaires de ces associations sont principalement des collectivités locales, notamment les Conseils généraux ou d'autres associations. Il existe, pour l'instant, peu de partenariats avec les M.D.P.H. (Maison Départementale des Personnes Handicapées), créées par la loi du 11 février 2005.

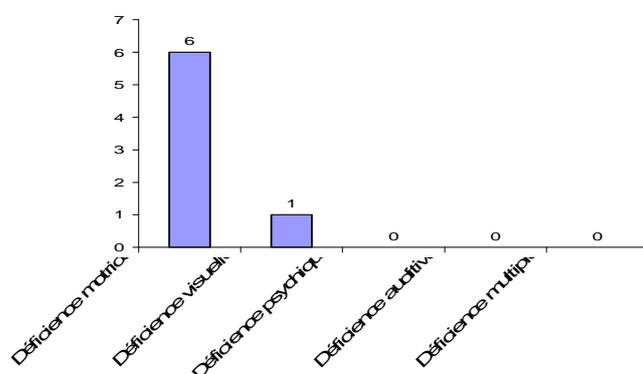
• **Les résultats concernant les transports**

- Véhicules de transport adaptés :

Toutes les associations de déficients moteurs ayant répondu au questionnaire possèdent un véhicule de transport adapté, de même qu'une association de déficients visuels. Parmi les autres associations, certaines expriment le souhait de disposer d'un tel véhicule.

Le rapport à la mobilité de ces associations n'est donc pas le même que celui des associations qui ne disposent pas de véhicules adaptés de transport. Cela est dû aux difficultés liées au handicap.

Associations disposant d'un véhicule de transport adapté



- Utilisation des transports spécialisés :

Toutes les associations de déficients moteurs ayant répondu au questionnaire indiquent que leurs adhérents utilisent les transports spécialisés.

A contrario, les associations regroupant des déficients auditifs indiquent que leurs adhérents n'utilisent pas ces transports.

Cet élément corrobore l'idée d'une déficience « invisible » pour la surdité qui a des besoins différents en matière de transport.

- Utilisation des transports publics :

Toutes les associations ayant répondu au questionnaire, sans exception, indiquent que leurs adhérents utilisent les transports publics, majoritairement le train et les réseaux urbains.

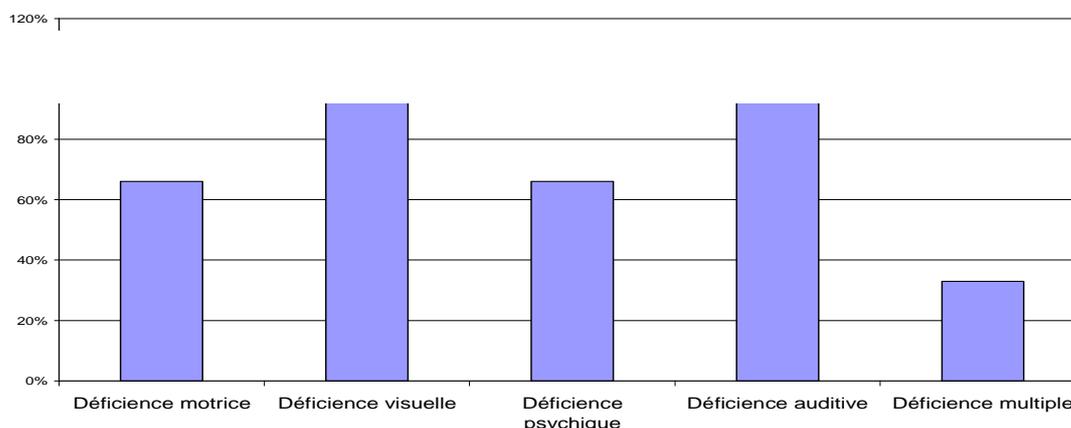
Ces associations d'une part, ont une bonne connaissance des réseaux de transport existant en région Centre et d'autre part, ils répondent, au moins en partie, à leurs besoins de transport.

- Utilisation du TER :

16 associations sur 21 indiquent que leurs adhérents utilisent le TER. Parmi le panel de transports publics offerts, le TER constitue sans conteste un élément important.

Les associations de déficients visuels et de déficients auditifs ayant répondu au questionnaire indiquent toutes que leurs adhérents utilisent le TER. C'est le cas pour seulement un tiers des associations dont les adhérents ont diverses déficiences.

Pourcentage d'associations utilisant le TER



- Motifs de déplacement en TER :

Le principal motif de déplacement est lié aux loisirs, cela est particulièrement vrai pour les déficients visuels. Les déplacements liés aux soins sont peu effectués en TER. Les déficients auditifs utilisent le TER essentiellement pour des motifs liés au travail/à la scolarité ou aux loisirs, à l'instar des autres usagers du TER.

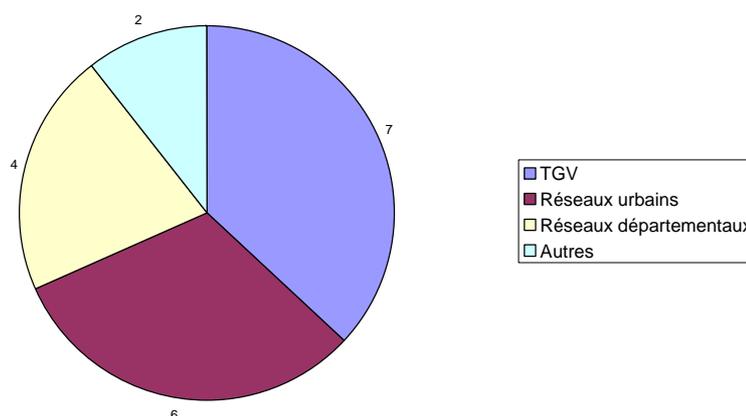
Les déficients psychiques semblent utiliser le TER quel que soit le motif.

-Réseaux utilisés en complément du TER :

Deux tiers des associations ayant répondu utilisent un réseau de transport en complément du TER (8 sur 21). Les principaux réseaux utilisés sont le réseau Grandes Lignes SNCF (principalement TGV) et les réseaux urbains. **Les points d'arrêts communs ont une grande importance pour assurer la continuité de la chaîne de déplacement.**

Les déplacements en direction des grandes villes, notamment Tours, Orléans, Paris, et à l'intérieur de ces villes, montrent à nouveau la nécessaire coordination des services de transport pour permettre d'assurer une chaîne de déplacement cohérente et sécurisée.

Nombre d'associations utilisant d'autres réseaux en complément du TER



- Étapes où il est le plus difficile d'être autonome

D'une manière générale, les constatations des associations de déficients moteurs et celles de déficients visuels sont proches, en ce qui concerne les étapes du voyage (peu de difficultés concernant l'information en gare ; un taux de difficulté, pour traverser les voies et la montée dans le train, supérieur à 80%).

Il en est de même pour les déficients auditifs et les déficients psychiques (difficultés liées à l'accueil ; pendant le voyage ; l'information en gare [100%] ; pas de difficulté pour la traversée des voies).

Tous handicaps confondus, et, par ordre d'importance, la montée dans le train, la traversée des voies et l'information en gare, sont les étapes où les usagers déficients rencontrent le plus de difficultés.

Les personnes souffrant d'une déficience motrice rencontrent le plus de difficultés pour la traversée des voies, la montée et la descente du train. Les déficients visuels rencontrent des difficultés pour l'achat du billet, la traversée des voies, la montée dans le train, et à l'arrivée dans la gare de destination. Les déficients psychiques ont des difficultés liées à l'information en gare.

- Suggestions, besoins particuliers :

Les besoins les plus souvent exprimés sont la **présence d'un accompagnement et l'augmentation de la capacité des trains pour accueillir des fauteuils roulants.**

Mais également :

- des demandes en matière d'infrastructure : création de souterrains avec ascenseurs, de rampes d'accès aux trains, mise à niveau des quais,
- l'amélioration de la montée/descente des trains,
- information : documentation et information en braille, informations visuelles en cas d'imprévu, résolution des problèmes liés à la communication,
- amélioration des tarifs,
- présence de chariots élévateurs dans chaque gare,
- amélioration du cheminement entre les correspondances,
- accès aux services depuis le domicile,
- rendre plus de cars TER accessibles,
- renforcer la présence de moyens humains dans les petites gares,
- créer des liaisons en transport adapté entre les trains et les cars.

• **Conclusion :**

Plusieurs associations notent qu'une amélioration de l'accessibilité offrirait une meilleure qualité de service pour tous (certains aménagements qui sont souhaités vont dans ce sens : accompagnement, souterrains, suppression des escaliers...). Les travaux engagés

sur le réseau maillé sont reconnus comme une première étape importante dans l'amélioration de l'accessibilité même si l'accès au train reste souvent problématique.

Il est possible de mener **une action qui amène des améliorations simultanées pour plusieurs types de handicap** (traitement similaire pour le handicap cognitif et le handicap auditif, pour le handicap moteur et le handicap visuel).

Certaines associations (en particulier de déficients intellectuels) remarquent qu'il est important, en plus d'améliorer l'accessibilité, de **renforcer la qualité du service et notamment l'information en cas notamment d'événements imprévus qui suscitent une perte des repères particulièrement préjudiciable pour cette population.**

3.1.2. Échanges et propositions des comités techniques

Un tableau synthétique reprend point par point les échanges avec les représentants d'associations d'usagers lors des deux réunions de travail.

thématiques	difficultés rencontrées	améliorations souhaitées
abords des gares		
accessibilité au mobilier présent (totem, mât-signal)	difficulté d'accès pour les non et mal voyants rotation des fauteuils pour accéder aux informations des deux côtés du totem	positionnement adapté des mobiliers
	police de caractère et taille de la police	police de taille suffisante et contraste des couleurs informations en braille
parvis de la gare	voirie pas adaptée	adaptation de la voirie
	difficulté de réaliser les correspondances avec les autres modes de transport	améliorer les cheminements et l'information
	pas toujours de cohérence entre voirie communale et parvis SNCF	travail avec collectivités pour plus de cohérence
bâtiments-voyageurs		
portes automatiques	difficulté de repérage et risque de choc pour les déficients visuels	réglage approprié des portes et entretien régulier pour un bon fonctionnement
Repérage dans le bâtiment-voyageurs	difficulté à se repérer dans la gare et pour l'accès au train	Mise en place d'équipements de repérage et de positionnement (borne audio, bandes de guidage, Bandes d'éveil à la vigilance...) dans les gares
places assises	manque de confort ou difficulté pour se relever	sièges avec dossier et accoudoirs mise en place d'appuis ischiatiques* (sièges dits « assis-debout »)
composteur	difficulté à savoir où et comment introduire le billet	contraster la fente de compostage
distributeur automatique	utilisation difficile voire impossible pour les déficients visuels	demande de vocalisation de l'information et des étapes
toilettes	toilettes absentes, en dysfonctionnement ou inadaptée	travail avec les Communes et la SNCF quand maintien des toilettes
information en gare	difficulté à appréhender les informations informations partielles voire erronées	tableaux d'affichage contrastés, avec vocalisation systématique des informations, notamment en situation perturbée
	difficulté de savoir où le train se positionne sur le quai	installation de panneaux de composition des trains
les quais		

revêtement	sur des graviers, difficulté à circuler pour un fauteuil roulant	travailler sur la « roulabilité » des revêtements
largeur	certain quais ne permettent pas aux fauteuils de circuler sans danger	élargir les quais à ces endroits
hauteur des quais	la présence de lacune verticale ne permet l'accès de plain-pied aux personnes déficientes motrices, encombrées (valises, poussettes) et les personnes âgées	rehausser les quais
sécurité	pour les déficients visuels, difficulté à appréhender le nez de quai et la zone de sécurité (ligne jaune)	mettre en place des bandes podotactiles et matérialiser d'une autre manière la zone de danger
les traversées de voies		
traversée des voies	difficulté voire impossibilité pour les déficients moteurs d'accéder aux quais en sécurité	installer des ascenseurs dans les passages souterrains ou installer d'autres équipements type élévateur
escaliers	difficultés pour les personnes avec des bagages	mettre en place des rampes avec un portillon de sécurité en haut de la trémie
	difficulté pour les déficients visuels de repérer les marches	contraster mais sans stries, les nez des marches des escaliers
passages planchés	sécurité et roulabilité des passages en bois	installer des passages sécurisés type pedestrail (revêtement en résine non altérable et facile d'usage)
	emplacement des passages planchés en milieu de quai	matérialiser la zone de danger
équipements		
montée à bord du train	lacune verticale et horizontale difficile à franchir	équipement des gares en chariots élévateurs et rampes mobiles
matériel		
portes d'entrées	Difficulté d'ouvrir la porte de certains matériels	demande d'une ouverture plus aisée
	difficulté pour les déficients visuels de repérer la porte sur les nouveaux trains régionaux	demande de contraste de la porte
	difficulté pour les déficients visuels de repérer le bouton poussoir d'ouverture de la porte à l'extérieur et à l'intérieur	demande de contraste du bouton poussoir
homogénéité du parc	difficile de repérer les voitures accessibles	disposer par axes de matériels dédiés
service routier de voyageurs		
intermodalité	pas de correspondance ou d'information entre les modes de transport	coordination des Autorités Organisatrices et articulation des SDA
points d'arrêts	situés sur la voirie, ils ne sont en général pas du tout accessibles à tous types de handicaps	aménager les points d'arrêts
matériel roulant	pas de possibilité d'accès pour les déficients moteurs	mise en place d'élévateurs sur les lignes régulières
		création ou mutualisation de transports à la demande en particulier en milieu rural en attente d'une mise en accessibilité des lignes régulières
Demande collective et valable pour l'ensemble des thématiques : nécessité de personnel formé dans les gares et les trains		

3.2. LES AUTORITÉS ORGANISATRICES

L'objectif de la concertation avec les Autorités Organisatrices de la région Centre relève de deux préoccupations :

- coordonner au maximum les réseaux de transport pour éviter toute rupture de la chaîne de déplacement,
- partager des expériences et mutualiser réflexions et éventuellement projets.

3.2.1. Résultats des questionnaires

En mars 2008, des questionnaires destinés au recueil d'informations auprès des autorités organisatrices de la Région Centre ont été envoyés aux 21 autorités organisatrices de la région. Onze Autorités Organisatrices ont répondu (taux de réponse de 52%).

• Les réseaux de transport et le matériel

- TAD

La majorité des autorités organisatrices (10 sur 11) ayant répondu dispose d'un transport à la demande, dont les modalités diffèrent. Ces résultats montrent la prédominance du transport à la demande comme réponse des Autorités Organisatrices à la mobilité des personnes handicapées.

Un travail sur la mise en accessibilité des transports pourrait diminuer l'utilisation du transport à la demande qui, néanmoins, restera nécessaire pour certains types de handicap. En outre, le transport à la demande nécessite généralement une réservation à l'avance.

- TPMR

7 sur 11 des autorités organisatrices disposent d'un transport spécialisé pour personnes à mobilité réduite. Le TPMR semble s'inscrire dans une volonté politique de renforcer la mobilité des citoyens.

- Matériel roulant accessible

9 Autorités Organisatrices sur 11 ayant répondu au questionnaire ont un matériel roulant disposant d'un dispositif de montée à bord.

7 Autorités Organisatrices sur 11 ont du matériel équipé d'un plancher bas.

4 Autorités Organisatrices sur 11 sont pourvues de matériel roulant avec système d'information sonore.

Peu d'Autorités Organisatrices disposent donc de matériel roulant accessible à tous les types de handicap.

La part des matériels accessibles sur la totalité du parc est difficile à évaluer puisque la définition « d'accessible » est elle-même délicate à établir. Une seule Autorité Organisatrice indique que son parc roulant n'est pas du tout accessible.

Ces résultats ne doivent donc être interprétés que comme une indication du niveau d'accessibilité du réseau de transport. Des renouvellements de matériel sont prévus qui augmenteront l'accessibilité du matériel roulant.

- Tarification spécifique

5/11 des autorités organisatrices pratiquent une tarification spécifique pour les personnes à mobilité réduite (tarif préférentiel quand l'indice COTOREP* est supérieur à 80%, par exemple). Cette tarification spécifique va jusqu'à la gratuité dans certains cas. Une Autorité Organisatrice ne pratique pas de tarif spécifique puisque l'ensemble de son réseau de transport est gratuit. Enfin, il n'existe pas d'homogénéité entre les Autorités Organisatrices sur ces tarifications adaptées.

- **La démarche de mise en accessibilité des réseaux publics de transport**

À l'instar de la Région Centre, 9/11 des autorités organisatrices ayant répondu avaient entamé leur démarche de mise en accessibilité du service de transport avant 2005, ce qui démontre une volonté politique de prendre en considération les besoins des personnes handicapées et de leur permettre d'avoir une place à part entière dans la société.

Ces démarches concernent l'investissement dans du matériel accessible et la mise en place de TAD.

Points d'arrêts communs : seules 3 autorités organisatrices sur 11 ont établi un état des lieux de leurs points d'arrêt mais 6 autorités organisatrices sur 11 ont élaboré un référentiel d'aménagement des points d'arrêts. Certaines sont dans une démarche d'actualisation de ce référentiel.

7 Autorités Organisatrices ayant répondu ont identifié des points d'arrêts communs avec le TER Centre, ces points d'arrêts sont généralement peu nombreux sauf pour les Départements.

La démarche la plus souvent envisagée est d'investir dans de nouveaux matériels roulants accessibles, puis de former le personnel à l'accueil de personnes à mobilité réduite. Quatre des AO ayant répondu envisagent de rendre accessible l'ensemble du réseau de lignes régulières.

La concertation avec les associations de personnes handicapées a été organisée pour six des onze Autorités Organisatrices.

Cette volonté de concertation s'inscrit dans la lignée de la loi du 11 février 2005 et marque une volonté de prendre en compte, outre les obligations légales, les besoins exprimés par les usagers en situation de handicap.

- *Concertation avec les autres AO présentes sur le territoire ou voisines*

5/11 des AO envisagent ou ont réalisé une concertation avec les AO présentes sur le territoire ou voisines. Ces AO ne sont pas nécessairement les mêmes que celles qui ont organisé une concertation avec les associations de personnes handicapées. Cela serait le signe d'une plus grande habitude d'organiser une concertation avec les autres AO qu'avec les associations d'usagers.

- *Vote du SDA*

Une seule collectivité ayant répondu a voté son schéma directeur d'accessibilité à la date requise. Les autres Autorités Organisatrices envisagent le vote du schéma pour fin 2008 ou 2009.

- **Les pistes de travail en commun avec la Région Centre**

La principale piste de travail en commun avec la Région est la réalisation d'un état des lieux des points d'arrêts (8/11) puis l'aménagement des points d'arrêts communs (7/11).

Seules 5 Autorités Organisatrices, plutôt les Départements, envisagent aujourd'hui d'organiser en commun avec la Région les transports de substitution.

Certaines AO soulignent que le SDA étant en cours de réalisation, il est nécessaire d'attendre par exemple l'élaboration du diagnostic pour connaître les orientations que prendra le schéma ou les pistes de travail communes qui pourront être envisagées.

3.2.2. Échanges et propositions des comités techniques

thématiques	problématique	axes de travail
Points d'arrêts routiers	Choix des points d'arrêts à rendre accessible	Mutualisation des réflexions sur les points d'arrêts communs, avec chacune des Autorités Organisatrices
	Aménagement des points d'arrêts	Travail avec les Autorités Organisatrices, les gestionnaires de voirie et les communes pour une cohérence voirie et points d'arrêts
Transport à la demande	Mutualisation des services	Travail sur le rabattement des lignes de TAD vers les gares régionales
	Cohérence et interopérabilité des équipements (télécommandes balises audio...) mis en œuvre par chacun des réseaux de transport	Travail sur la compatibilité des équipements voire leur harmonisation mais aussi la distribution des équipements
Information multimodale	Adéquation et cohérence avec les centrales de réservation des TPR	Travail à mener dans le cadre de la centrale d'information multimodale régionale en cours d'élaboration
	Rendre cohérente l'offre de transport entre les Autorités Organisatrices en fonction des types de public	Travail à mener sur la mise en cohérence des conditions d'accès
Financement	Partage des financements	Intégration des problématiques d'accessibilité des transports dans le cadre des contrats territoriaux

L'ensemble de ces informations a permis, lors du diagnostic et de l'état des lieux de l'accessibilité du réseau régional de transport mais également dans le dialogue avec les associations, de mieux appréhender la cohérence des démarches engagées. La pertinence et l'efficacité de la chaîne de déplacement constituent, en effet, un des objectifs prioritaires pour toutes les Autorités Organisatrices.

4. ÉTAT DES LIEUX DES ÉLÉMENTS CONSTITUTIFS DU SYSTÈME DE TRANSPORT

4.1. LE DOMAINE FERROVIAIRE

La Région Centre, en sa qualité d'Autorité Organisatrice, a financé des opérations d'aménagement de gares depuis plus dix ans.

De manière synthétique :

- Seules 3 gares régionales (sur 59) n'ont fait l'objet d'aucune opération d'aménagement,
- 33 gares sont en cours de mise en accessibilité (réseau maillé),
- Deux projets d'ascenseurs en cours : Épernon et Courville sur Eure,
- Deux axes ont les quais totalement réhaussés : Tours-Vierzon et Orléans - Vierzon.

Le travail d'état des lieux a été réalisé sur les 59 gares que compte la région Centre et 6 haltes.

Aucune impossibilité technique avérée au sens de la loi n'a été relevée. Aucun transport de substitution ne sera, par conséquent, à organiser par la Région Centre.

4.1.1. Les abords des gares et des haltes.

- **Entrée de l'espace gare**

Toutes les gares de la région Centre bénéficient d'un mobilier d'identité et d'informations spécifiques qui indique aux usagers le nom de la gare et l'heure (le mât-signal) et le plan du réseau TER (le totem).

Ces mobiliers sont installés en entrée d'espace gare :



D'une manière générale, peu de problèmes se posent quant au positionnement du totem et du mât-signal et des déplacements ne sont pas à envisager.

- **Stationnement**

Sur 65 gares et haltes de la région, seules 4 ne possèdent pas de stationnement réservé aux personnes à mobilité réduite, le plus souvent quand aucune opération de réaménagement du parking n'a été financée (Faubourg d'Orléans, Auneau, Lucay le Male et Selles Saint Denis). En effet, lorsqu'une gare a fait l'objet de travaux, au moins une place spécifique a été réservée, conformément à la réglementation.

Pour une vingtaine de gares, la conformité aux réglementations en vigueur n'est pas totalement assurée (panneau manquant, hauteur de trottoir...).

- **Parvis**

42 gares et haltes ne sont pas totalement conformes au niveau de la voirie (problème de bateau - bordure de trottoir - non surbaissé, d'absence de Bande d'Éveil à la Vigilance au niveau des traversées de rue, signalétique...).



- **Intermodalité**

21 gares sont desservies par des transports assurés par des Départements et 3 gares TER par des transports urbains. Le positionnement des arrêts se situe très majoritairement à proximité immédiate des quais. Le mobilier des arrêts routiers est celui de la Collectivité concernée ou celui du TER Centre pour les dessertes régionales. La conformité avec les normes en vigueur est très faible (sauf pour l'information visuelle).

4.1.2. Les bâtiments voyageurs des gares

- **L'entrée et la sortie**

34 gares (les 33 gares du réseau maillé et la gare de Meung sur Loire) ont des portes automatisées (coulissantes de manière générale), d'entrée et de sortie, mais des aménagements restent aujourd'hui à réaliser : rampes d'accès, suppression d'obstacles, non retenus initialement dans les travaux du réseau maillé.



- **le cheminement à l'intérieur du bâtiment**

33 gares sont en cours de mise en accessibilité : guichet surbaissé, bande de guidage, balise audio, marquage des vitres, signalétique...



- **L'équipement**

Toutes les gares proposent des places assises, des composteurs, une signalétique spécifique et les horaires des trains (affichage écrit lumineux ou non et sonorisation éventuelle).

- **Les sanitaires**

Seules trois gares proposent des toilettes mais qui ne respectent pas les normes d'accessibilité.

4.1.3. Les quais

- **Hauteur**

25 gares et haltes ont des quais réhaussés à 55 centimètres. Pour les quarante autres, la hauteur la plus souvent constatée est de 38 centimètres voire moins dans certains cas (gares de la ligne du Blanc-Argent par exemple).

- **Revêtement**

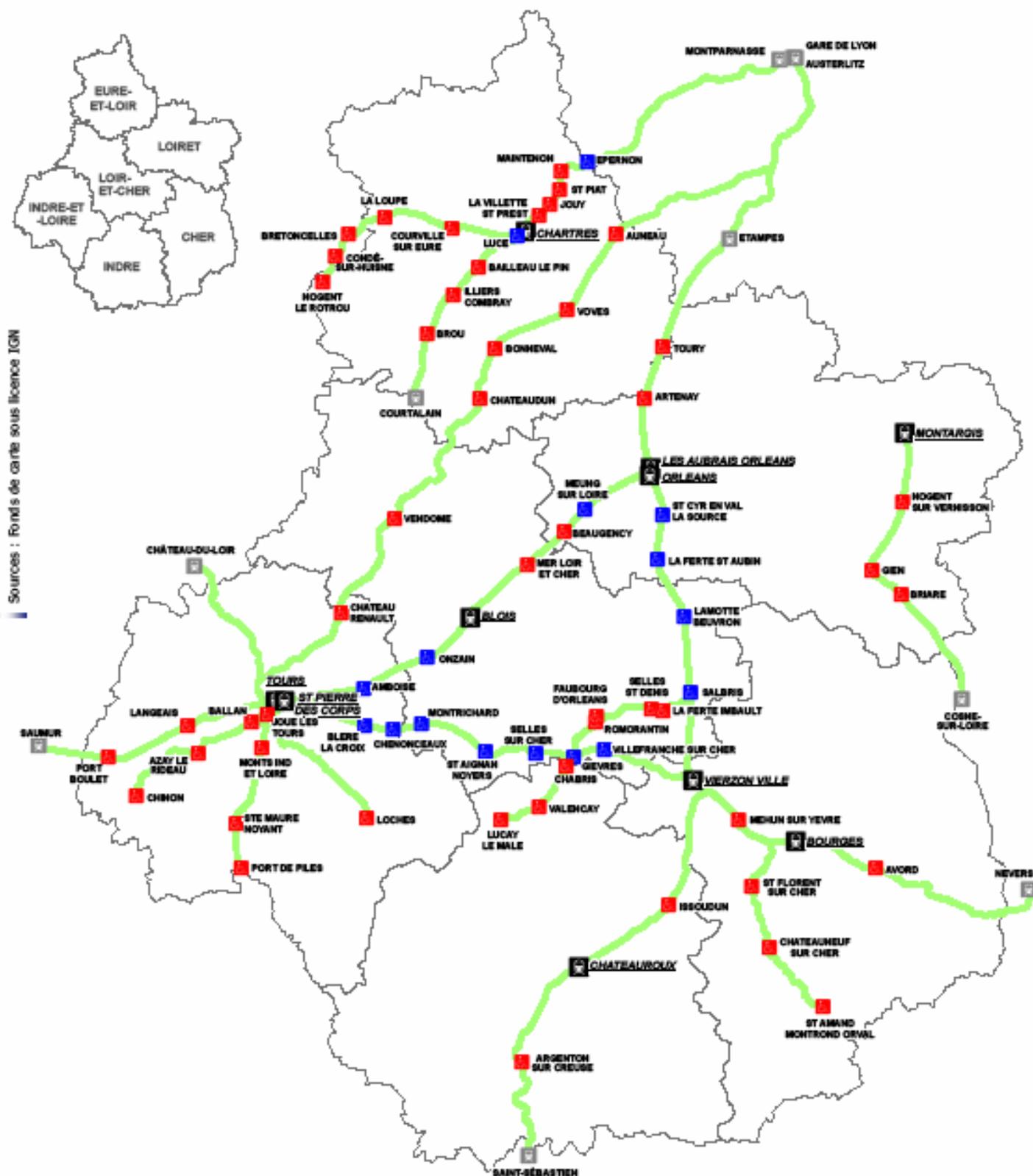


26 gares ont au moins l'un des quais en gravillons ou dans un état insatisfaisant au regard de leur nécessaire roulabilité.

- **La problématique BEV**

Aucune des gares régionales ne dispose de bandes d'Éveil à la Vigilance en bordure de quai, ni de nez de quai (bordure du quai) contrastés. Dans la majorité des gares, la ligne jaune qui détermine la zone de sécurité lors des passages de trains à grande vitesse est en mauvais état mais surtout, son message de danger ne peut être actuellement relayé par aucun système.

Hauteur des quais de gare en Région Centre en 2008



Sources : Fonds de carte sous licence IGN

- Hauteur des quais :
- Quai à 55 cm de hauteur
 - Quai inférieur ou égal à 38 cm de hauteur
 - Gare nationale sur la Région Centre
 - Autre gare tête de ligne
 - Ligne ferroviaire du réseau TER Centre



Region Centre
 Ref : DIT_00025_1008_V0
 Carte : DGSEPT - Pôle Transversalité
CONSEIL RÉGIONAL DU CENTRE

4.1.4. La traversée des voies

21 gares bénéficient d'un passage souterrain non équipé d'ascenseurs ni d'aucun autre système mécanisé d'aide au franchissement des escaliers. Pour ces 21 gares, le franchissement des voies pour des personnes en fauteuil roulant se fait par le biais d'un passage planchéié de service, accompagné par du personnel présent et habilité en gare.

Deux projets sont en cours de réalisation, l'un à Courville sur Eure (passage souterrain avec ascenseurs) et l'autre à Épernon (ascenseurs dans souterrain existant et aménagement des escaliers).

Les escaliers de ces passages souterrains ne sont pas conformes pour la totalité d'entre eux : aucun ne présente de nez de marches contrastées ou de double lisse.



24 gares offrent aux voyageurs des passages planchéiés de diverses qualités, mais le plus souvent peu ou pas sécurisés pour les déficients visuels ou les déficients auditifs (lorsque ce passage n'est pas équipé en pictogrammes lumineux).

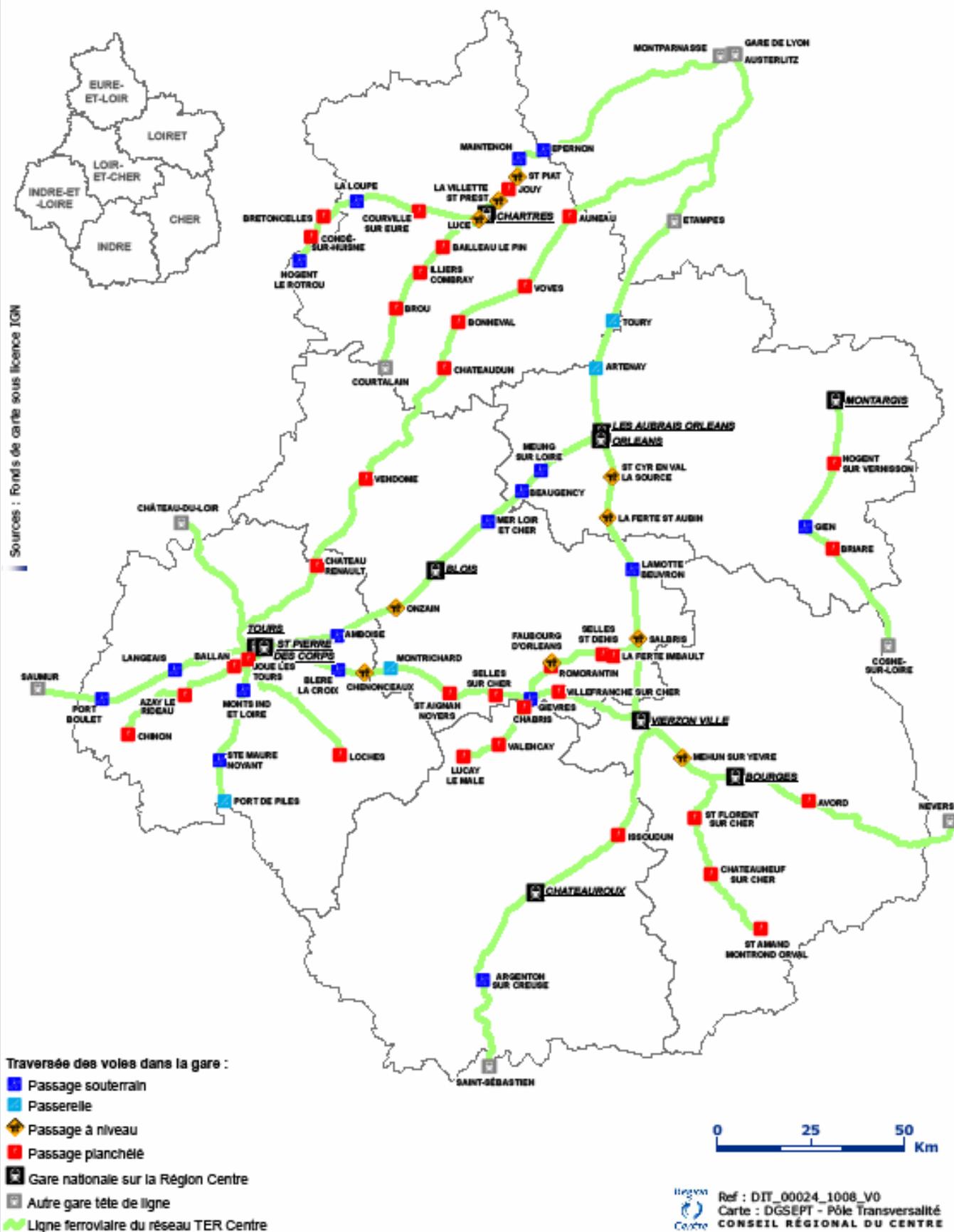
6 gares organisent la traversée de voies par un passage routier (passages à niveaux) qui bénéficie des conditions de sécurité propre à la circulation routière et non piétonne.

Les conditions d'accessibilité y sont, de fait, particulièrement médiocres.

Enfin, 3 gares sont équipées de passerelles sans ascenseurs dont les conditions d'usage et de confort, notamment à Montrichard, semblent insatisfaisantes.

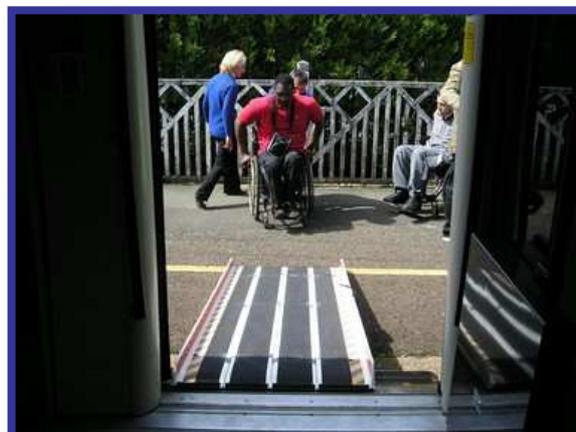


Typologie des traversées de voies par gares en Région Centre en 2008



4.1.5. Les équipements d'aide à la montée dans le train

22 des 59 gares régionales sont aujourd'hui labellisées Accès + et bénéficient donc d'au moins un chariot élévateur et d'une rampe d'accès.



4.1.6. Distribution

Le Distributeur de Billets Régionaux (DBR) est présent dans 34 gares et haltes sur 65. Dans les autres gares, l'achat du billet se fait soit au guichet, soit auprès du contrôleur lors de l'accès au train.

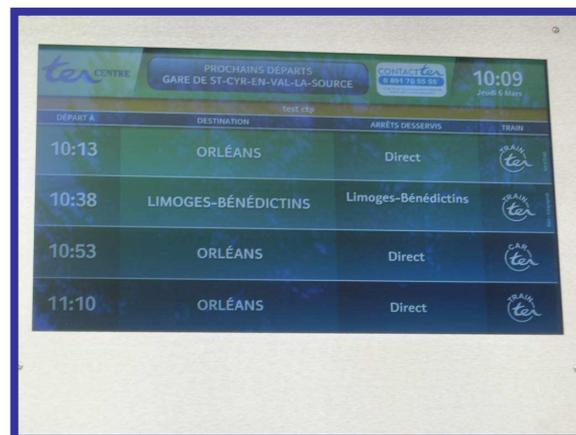
Ces DBR sont en quasi-totalité situés en dehors des bâtiments-voyageurs pour permettre aux usagers de les utiliser en dehors des ouvertures des guichets.

Quatre gares régionales sont équipées de distributeurs de billets nationaux au vu des besoins exprimés localement par la clientèle : *Argenton sur Creuse, Issoudun, Joué les Tours, Vendôme.*

Ces distributeurs, régionaux et nationaux, sont à hauteur conforme aux exigences des personnes en fauteuil. Néanmoins, ces distributeurs ne sont pas vocalisés et ne répondent pas totalement aux exigences de l'accessibilité pour tous.

4.1.7. Information et communication

22 gares et haltes bénéficient d'un système d'information dynamique visuel, l'ILA (Information ligne Accueil). Aujourd'hui, un système est en cours d'expérimentation à la gare de Saint Cyr en Val. Son extension est à l'étude.



20 gares et haltes ont un système de sonorisation qui annonce les trains et les éventuelles perturbations.

- **Signalétique dans les gares**

Toutes les gares et haltes ont une signalétique de quai (nom de gare, direction du quai, numéro de voie) minimale. Les trente-trois gares du réseau maillé sont en cours d'équipement de panneaux de noms de gare et de direction respectant les toutes dernières normes en vigueur (nouvelle police « achemine » de la SNCF, travaillée avec les personnes déficientes visuelles).

Cette signalétique, bien que contrastée (écriture blanche sur fond bleu) n'est pas toujours d'une taille suffisante pour permettre à tous et en particulier aux déficients visuels, une bonne lecture, et partant, une bonne orientation.

- **Internet**

Le site Internet du TER Centre (www.tercentre.fr) bénéficie d'une bonne accessibilité. Il a reçu le label argent délivré par Accessiweb le 15 mai 2007.

4.1.8. Le matériel roulant

Un état des lieux précis des matériels roulants circulant en région Centre a fait l'objet d'un travail de la part de la SNCF. Il met en lumière les différentes problématiques (accès, cheminement intérieur, toilettes, luminosité, confort) au regard des préconisations de la STI* qui ne s'imposent néanmoins qu'aux seuls matériels neufs.



Au niveau du TER Centre :

- le matériel est très diversifié puisqu'une vingtaine de matériels différents circule sur le réseau, d'âge et de conditions d'accessibilité spécifiques.
- 85% du matériel est neuf ou rénové mais seules 66 rames sur 100 disposent d'un plancher bas.
- Le matériel acheté par la Région Centre depuis 1998 a intégré les réglementations d'alors et permet une grande accessibilité (plancher bas, toilettes accessibles, cheminement facilité, information voyageurs sonore et visuelle...).

**MATERIELS AUTOMOTEURS
LES PLUS UTILISES EN REGION CENTRE**



X 72500 (dit X TER)
livrés entre 1997 et 1999
matériel à plancher bas

X 73500 (dit A TER)
livrés entre 1999 et 2001
matériel à plancher bas



Z 7300 (dit Z2 monocourant)
livrés en 1983 et 1984

Z 21500 (dit Z TER)
livrés en 2003
matériel à plancher bas



Z 26500 (dit TER 2Nng)
livrés entre 2004 et 2007
matériel à plancher bas

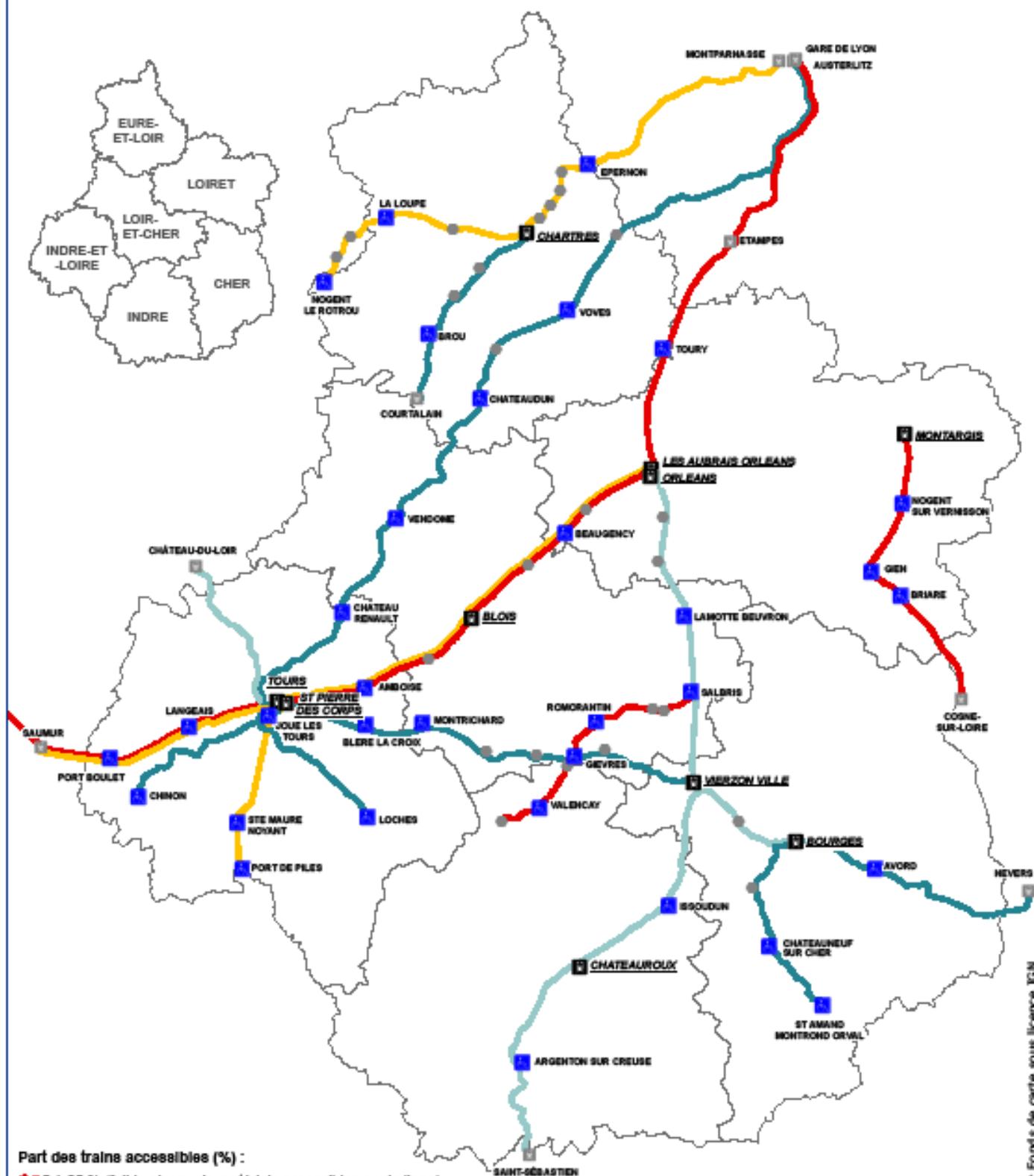
B 81500 (dit AGC bimode)
livrés en 2004 et 2005
matériel à plancher bas



Z 27500 (dit ZGC)
Livrés à partir de 2008 (en service sur la
ligne électrifiée Tours – Vierzon)
matériel à plancher bas



Niveau d'accessibilité des matériels par lignes en Région Centre en 2008



Part des trains accessibles (%) :

- 0 à 25 % (faible niveau de matériels accessibles sur la ligne)
- 25 à 50 % (niveau moyen de matériels accessibles sur la ligne)
- 50 à 75 % (bon niveau de matériels accessibles sur la ligne)
- 75 à 100 % (très bon niveau de matériels accessibles sur la ligne)

■ Gare en cours de mise en accessibilité (réseau maillé de 2003)

■ Gare nationale sur la Région Centre

■ Autres gares TER Centre

■ Autre gare tête de ligne

0 25 50 Km

Sources : Fonds de carte sous licence IGN

Utilisation du parc TER Centre en 2007

- X 4300
- X 4750
- X 73500
- X 72500
- B 81500 BGC
- Z 5300
- Z 7200
- Z 9600
- Z 21500 ZTER
- Z 26500 TER 2n NG
- Tracté (RIO, VO2N, Corail, DEV)



4.2. LE SERVICE ROUTIER DE VOYAGEURS

Le service routier de voyageurs est assuré par des transporteurs qui conventionnent avec la SNCF pour le compte de l'exploitation TER. La Région fournit à la SNCF ses préconisations en terme de service en amont de la rédaction du cahier des charges que soumet la SNCF aux transporteurs.

4.2.1. Les points d'arrêts routiers

La Région compte plus de 500 points d'arrêts situés sur la voirie, propriété des Communes ou des Départements. Leur niveau d'accessibilité tous handicaps est très faible.

La SNCF a lancé en 2007 une étude précise d'état des lieux et diagnostic de l'ensemble des points d'arrêts où circulent des TER Centre. Ses conclusions seront utilisées en 2009 pour la mise en œuvre du présent schéma directeur.

4.2.2. Le matériel roulant



Deux autocars sont équipés d'un élévateur situé sur le côté du véhicule, sur la ligne mixte Tours – Chinon. Seuls les arrêts d'origine et de destination de cette ligne permettent aujourd'hui de déployer cet équipement.

5. LA MISE EN ACCESSIBILITÉ DU RÉSEAU RÉGIONAL DE TRANSPORT PUBLIC

5.1. LES OBJECTIFS DE LA RÉGION CENTRE ET LA DÉFINITION DES PRESCRIPTIONS TECHNIQUES

Pour la Région Centre, l'objectif est de favoriser l'accès de tous au service public de transport régional. Ainsi, chacune des composantes de la chaîne de déplacement doit répondre aux normes en vigueur de l'accessibilité, telles que prévues dans la réglementation issue de la loi du 11 février 2005.

Certains espaces, en particulier la voirie et donc les Collectivités dont elle dépend, doivent être en conformité avec la réglementation pour permettre une cohérence des déplacements. La Région n'est pas compétente en la matière, mais ses préconisations seront transmises aux collectivités concernées.

Le premier élément de la chaîne de déplacement dans le domaine ferroviaire est l'accès, par le cheminement usuel, à l'espace gare et à l'ensemble des services qui y sont proposés.

5.1.1. Accéder à l'espace gare

- **Accéder à la gare depuis une place de stationnement réservée**

- Une place de stationnement sur cinquante doit être offerte aux GIG/GIC (arrêté du 1^{er} août 2006, arrêté du 1^{er} mars 2007),
- La place doit être matérialisée et aménagée (signalétique au sol et verticale, éclairage),
- La place doit être située au plus près du trottoir et au plus près de la gare.
- Le trottoir doit être surbaissé et matérialisé (peinture et bande d'éveil à la vigilance contrastée).

- **Accéder à la gare depuis un arrêt de transport en commun, une dépose-minute ou un arrêt taxi ou une place de stationnement :**

- Le cheminement doit se faire sur trottoir avec une largeur minimale comprise entre 1,20 m et 1,40m.
- Lorsqu'un dévers est nécessaire, il doit être inférieur ou égal à 3%.
- Les revêtements de sol doivent être en bitume ou stabilisés.

- Les bateaux doivent être surbaissés devant les passages piétons.
- Des bandes d'éveil à la vigilance contrastées doivent être posées devant chaque passage piéton.
- Des candélabres doivent permettre l'éclairage du cheminement.
- Des panneaux d'information visuels et sonores indiquant le nom de la gare doivent être installés (mât-signal et borne audio).
- Une pendule rétroéclairée, à l'heure, doit être visible du parvis.
- Un plan du réseau TER Centre doit être installé à proximité de l'entrée de la gare et sa lecture doit être aisée pour tous (aire de giration respectée pour les fauteuils roulants).
- Tout panneau d'information doit être réalisé de manière contrastée (blanc sur fond bleu) d'une taille et d'une police adaptée.
- Une rampe en bitume ou en stabilisé d'une pente maximale de 4% munie d'une double lisse contrastée doit être installée en cas de marches.

5.1.2. Accéder au bâtiment-voyageurs

• Entrer et sortir du bâtiment-voyageurs :

- L'entrée et la sortie du bâtiment-voyageurs se fait pour tous par le cheminement usuel. Celles-ci sont indiquées par un panneau d'information spécifique apposé sur la porte ou au-dessus.
- Les portes d'entrée et de sortie sont automatisées et, dans la mesure du possible coulissantes. Le détecteur doit être réglé pour permettre une ouverture en toute sécurité à l'entrée ou à la sortie. Ces portes doivent rester en fonctionnement automatique durant les heures d'ouverture de la gare.
- Les éléments vitrés doivent être marqués par des bandes contrastées différenciées.
- La largeur de passage utile de ces portes est de 0,83m pour une porte de 0,90m et de 0,77m pour une porte de 0,80m.
- Les horaires d'ouverture des guichets doivent apparaître distinctement à l'entrée de la gare, et ce, même lors de la fermeture de la vente.

• Cheminer à l'intérieur du bâtiment-voyageurs

- Le revêtement intérieur doit être stabilisé (type carrelage) et anti-dérapant.
- La luminosité doit être suffisante.
- Les obstacles doivent être réduits au maximum et organisés loin des cheminements usuels.
- Des bandes de guidage contrastées doivent être posées depuis l'entrée du bâtiment-voyageurs jusqu'à sa sortie et jusqu'au guichet de vente en évitant les obstacles et en empruntant le chemin usuel.

• Acheter son billet ou se renseigner

- Le guichet doit être surbaissé (hauteur maximale 0,80m).
- Le guichet doit être équipé d'une boucle audio, facilement identifiée à l'aide du pictogramme de l'oreille barrée et du « T ».
- Le guichet doit être équipé du symbole S3A si le personnel a été formé à la prise en charge des personnes déficientes intellectuelles ou cognitives.
- Le guichet doit être équipé d'une tablette basse avec clavier pour cartes magnétiques.
- Si une séparation vitrée existe, elle doit être amovible ou équipée d'un système d'interphonie.
- Les agents de vente doivent communiquer en articulant pour permettre la lecture labiale.
- Les distributeurs de billets régionaux doivent répondre aux exigences d'accessibilité : hauteur, taille de l'écran, contrastes, vocalisation de l'information à chaque étape de l'achat, possibilité de revenir en arrière...

- **S'informer sur les horaires et les circulations**

- Les fiches horaires de (s) la ligne (s) que dessert la gare doivent être présentes et en nombre suffisant.
- Le panneau de distribution de ces fiches doit être accessible.
- Un panneau doit indiquer l'heure, le quai et la direction des prochains trains. Ce panneau doit être contrasté et lisible (taille de la police).
- Un système manuel ou automatique sonorisé de diffusion de l'information en situation normale et perturbée doit être proposé pour permettre de doubler l'information visuelle. Ce système doit permettre une information claire et de bonne qualité acoustique.
- Les informations visuelles et sonores doivent être cohérentes entre elles.
- Des panneaux directionnels doivent indiquer la sortie vers les quais.
- Les panneaux de publicité ne doivent pas être combinés aux indications d'itinéraire et d'information.

- **Disposer des sanitaires**

- Dans les gares équipées de sanitaires, au moins l'un d'entre eux doit être accessible et bénéficier de la signalétique adaptée.
- Un panneau directionnel doit être présent dans la gare.

- **Se reposer à l'intérieur du bâtiment-voyageurs**

- Un espace attente doit être installé dans chaque gare.
- Ces espaces doivent contenir des sièges avec dossier et accoudoirs d'une hauteur d'assise supérieure à 0,45m. Des appuis ischiatiques peuvent compléter les sièges mais non les suppléer.
- L'aire d'utilisation de ces sièges ne doit pas entraver la circulation des voyageurs.

- **Valider son titre de transport**

- Les valideurs doivent être situés devant la sortie du bâtiment-voyageurs ou avant l'accès aux trains.
- Ils ne doivent pas entraver le cheminement.
- Ils doivent être facilement repérables.
- Ils doivent avoir une utilisation facilitée (contraste de la fente de validation du billet).

- **Accéder aux équipements et services divers offerts en gare**

- Si la gare est équipée d'un téléphone public, celui-ci doit être à hauteur adaptée et muni de touches en relief ou en braille.
- Si la gare bénéficie de la présence d'un service de vente autre que ceux de l'exploitant ferroviaire, celui-ci devra répondre aux normes d'accessibilité.

5.1.3. Accéder aux voies et aux quais

A l'instar de la voirie, les quais sont des lieux de cheminement et doivent donc répondre à deux enjeux : la suppression des obstacles et la diffusion des informations nécessaires au positionnement et à l'orientation.

- **Cheminer sur les quais**

- Les quais doivent avoir une roulabilité et un caractère non-réfléchissant indifféremment des conditions météorologiques : le revêtement en bitume est conseillé sur toute la longueur utile aux trains régionaux.
- Les quais peuvent avoir une largeur différente. Néanmoins, la largeur préférentielle est de 2,50m pour un quai latéral et 3,40m pour un quai central.
- Un rétrécissement ponctuel de faible longueur est accepté mais ne doit pas être inférieur à 0,9m.

- Les quais ne doivent pas être obstrués par des équipements non nécessaires à l'exploitation du service ferroviaire.
- Les quais doivent comporter des espaces d'attente protégés, à calibrer par gare en fonction du nombre de voyageurs.
- Les quais doivent comporter, sur leur longueur utile, l'ensemble de la signalétique nécessaire, et en nombre suffisant : nom de gare, direction du quai, annonces visuelles et sonores de l'horaire et de la direction du prochain train, composition du train.
- Les quais doivent être équipés de bandes d'éveil à la vigilance de 0,40m de largeur et contrastées. Elles sont situées à 0,90m du nez de quai.
- La zone de danger délimitée actuellement par la ligne jaune concerne les gares dans lesquelles circulent des trains à plus de 150Km/h. Il n'existe aujourd'hui aucune norme pour matérialiser podo tactilement cette ligne. Un travail est à effectuer au niveau national sur cette question.

- **Franchir les voies**

Le franchissement doit obéir en premier lieu à une exigence de sécurité des voyageurs.

Les passages souterrains et les passerelles doivent :

- être d'une largeur conforme au cheminement,
- bénéficier d'un revêtement stabilisé, non réfléchissant et sans obstacle,
- disposer d'un éclairage suffisant,
- offrir toute l'information directionnelle nécessaire.

Les ascenseurs doivent :

- prévenir de l'ouverture des portes par un signal lumineux,
- indiquer le sens de déplacement par des flèches lumineuses,
- indiquer visuellement et vocalement le niveau de la cabine,
- être équipés d'un dispositif de secours visuel et sonore,
- disposer d'un éclairage suffisant.

Les élévateurs / monte escaliers doivent :

- être manipulés par un agent habilité,
- être mis en œuvre en minimisant l'impact sur le flux des voyageurs,
- ne pas constituer un obstacle non repérable.

Les passages planchés (piétons et routiers) doivent :

- être d'une largeur suffisante,
- être constitués de matériaux non glissants, non réfléchissants et permettant une lacune horizontale avec le rail la plus réduite possible,
- bénéficier d'une signalétique au sol contrastée et de pictogrammes lumineux et de rappels sonores.

Selon les typologies de gares basées sur la configuration, le type de franchissement de voies et la fréquentation, la Région Centre ne donnera pas la même réponse quant au franchissement des voies.

- Pour **les gares à forte fréquentation (plus de 2 000 montées et descentes hebdomadaires en 2007) équipées de passage souterrain**, le franchissement des voies doit se faire avec ascenseurs (répondant aux normes d'accessibilité en vigueur) à chaque trémie.
Les escaliers doivent être aménagés : traitement des nez de marche, mise en place de bandes d'éveil à la vigilance en haut des marches, double lisse et rampe à bagages.

En région Centre, 8 gares et 1 halte sont concernées :

Épernon, Maintenon, Nogent le Rotrou, Courville sur Eure, La Loupe, Amboise, Beaugency, Meung sur Loire et Monts (halte)

- Pour les gares à **fréquentation moyenne (entre 1 000 et 2 000 montées et descentes hebdomadaires en 2007)**, mise en place d'un système plus léger de type élévateur ou monte escaliers, en cours d'expérimentation avec SNCF et RFF sur la gare de Gien, dans les passages souterrains ou passerelles existants. Les escaliers doivent être aménagés : traitement des nez de marche, mise en place de bandes d'éveil à la vigilance en haut des marches, double lisse et rampe à bagages.

En région Centre, 11 gares sont concernées :

Argenton sur Creuse, Artenay, Bléré La Croix, Gien, Lamotte-Beuvron, Langeais, Mer, Montrichard, Port Boulet, Port de Piles, Toury

- **Pour les autres gares (moins de 1 000 montées et descentes hebdomadaires ou configuration spécifique)**, la sécurisation et l'aménagement des passages planchéiés existants (routiers ou piétons) ainsi que les traversées piétonnes (La Ferté Saint Aubin) sont nécessaires. Cette sécurisation consiste en la mise en place de témoins visuels et sonores pour la traversée des voies (selon les résultats des expérimentations en cours avec RFF et SNCF à Nogent sur Vernisson) et l'amélioration de la roulabilité des équipements (matériau utilisé, réduction de la lacune avec le rail, contrastes...).

En région Centre, 45 gares et haltes sont concernées :

Auneau, Avord, Azay le rideau, Bailleau-le-Pin, Ballan-Miré, Brou, Bonneval, Bretoncelles, Briare, Chabris, Châteaudun, Chateauneuf sur Cher, Château Renault, Chenonceaux, Chinon, Condé sur Huisne, Faubourg d'Orléans, Joué les Tours, Jouy, La Ferté Imbault, Mehun sur Yèvres, Loches, Lucé, Lucay le Male, La Ferté Saint Aubin, La Villette Saint Prest, Illiers Combray, Issoudun, Gièvres, Nogent-sur-Vernisson, Onzain, Romorantin, Saint-Aignan Noyers, Saint-Amand-Montrond-Orval, Sainte Maure Noyant, Saint-Florent-sur-Cher, Saint Cyr en Val, Saint Piat, Salbris, Selles St Denis, Selles-sur-Cher, Valençay, Vendôme, Villefranche-sur-Cher, Voves.

• **Monter dans les trains**

- Afin de réduire la lacune verticale entre le plancher du train et le quai, une hauteur de 55 centimètres au dessus du plan de voies est nécessaire pour toutes les gares régionales sur toute la longueur utile du quai. Le réhaussement partiel du quai est possible, mais uniquement après expérimentation probante.
- Les chariots élévateurs présents sur chaque quai doivent permettre la montée à bord. L'appareil doit être en constante capacité de fonctionnement.
- L'installation de rampes mobiles dans chaque rame à plancher bas doit permettre, avec l'aide de l'agent dans le train, de faire monter à bord les personnes atteintes de déficience motrice.
- Pour un repérage plus aisé, il est nécessaire de pérenniser la composition des trains et de l'indiquer sur un panneau présent sur chaque quai. Le point d'embarquement éventuel des personnes déficientes motrices sera précisé sur ce tableau.

5.1.4. Le matériel roulant ferroviaire

La Région a intégré dès ses premières commandes de matériels roulants ferroviaires les exigences de l'époque en matière d'accessibilité. De nouvelles normes sont en vigueur

depuis le 1^{er} juillet 2008 sur les matériels ferroviaires. Désormais, lors de toute commande de matériels, la Région préconise le respect le plus exhaustif possible des préconisations européennes.

Le matériel doit :

- avoir un plancher à 55 centimètres pour une lacune verticale la plus réduite possible,
- offrir des équipements d'aide à la montée et à la descente pour permettre l'accès de tous dans les gares où persiste la lacune verticale (suite à un renouvellement de voies...). Les évolutions technologiques développées par les constructeurs ou dans le cadre de travaux de recherches (projet PREDIT SAS VH en cours d'élaboration) doivent être intégrées aux cahiers de charges des nouveaux matériels dès que cela est possible,
- bénéficier de portes automatiques avec un bouton poussoir lumineux et contrasté à l'intérieur et à l'extérieur,
- avoir des portes contrastées avec le reste du matériel pour faciliter leur repérage,
- proposer une place pour les fauteuils roulants si le train mesure moins de 55m, 2 si la longueur est comprise entre 55 et 205m, 3 entre 205 et 300m et 4 pour les longueurs supérieures,
- proposer 10% des fauteuils aux autres déficiences,
- offrir les places adaptées à proximité des portes,
- permettre un cheminement facilité,
- présenter des toilettes accessibles,
- être équipé de panneaux d'information dynamiques, situés de chaque côté des voitures, comportant la destination, le prochain arrêt et les éventuelles perturbations,
- être équipé d'un système d'information sonore annonçant la destination, le prochain arrêt et les éventuelles perturbations.

Pour les matériels existants, mais principalement les matériels antérieurs à 1995, leur renouvellement progressif permettra d'homogénéiser le parc et les conditions d'accès. L'accès au train doit s'effectuer par le biais d'équipements (rampe mobile à l'intérieur des rames, chariots élévateurs sur les quais) manipulés par le personnel en gare. Pour les matériels postérieurs à 1995, l'accès est facilité par le plancher bas dont ils sont dotés. Cependant, afin de réduire la lacune horizontale persistante dans certaines gares (gares en courbe, plan de voie en dévers...) une rampe mobile devra équiper chaque rame.

5.1.5. Le service routier de voyageurs

• Les autocars

L'ensemble des contrats passés avec les transporteurs au titre de la convention TER Centre et du service régional routier de voyageurs seront renouvelés d'ici 2015. Les normes d'accessibilité décrites dans le décret du 3 mai 2008 doivent systématiquement figurer dans les cahiers des charges des transporteurs. Les grilles horaires devront également être repensées pour permettre l'accueil des personnes en fauteuil à bord des autocars, sans obérer le bon déroulement du service pour les autres voyageurs.

Les autocars devront, au plus tard lors du prochain renouvellement du contrat de leur ligne :

- être équipés d'une girouette à l'avant, sur le côté et à l'arrière du véhicule indiquant la ligne desservie,
- indiquer, par un pictogramme apposé à l'avant droit de l'autocar, si celui-ci est accessible, ainsi qu'un autre pictogramme sur la porte accessible,
- être équipés d'un système de montée à bord par palette d'accès, rampe manuelle ou semi-automatique ou encore marchepied extérieur après activation par le conducteur,

- proposer une porte d'entrée automatique ou semi-automatique avec main courante,
- être équipés d'un système d'information lumineux et sonore indiquant la ligne desservie et le prochain arrêt. Le conducteur sera équipé d'un micro pour informer en cas de situation perturbée,
- présenter sur les vitres et au plafond (une signalisation derrière le conducteur et un répéteur en milieu de véhicule) le plan de la ligne en précisant la durée prévisible entre chaque arrêt ainsi que des fiches horaires à l'avant de l'autocar,
- compter deux places pour les fauteuils roulants équipée d'un appui-tête et d'un dossier,
- disposer de 4 places réservées prioritairement pour les autres catégories de personnes à mobilité réduite, signalées par picto, situées à proximité d'une porte et sans marche d'accès.

- **Les points d'arrêt**

La Région Centre 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.

La Région 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)).

La définition et l'aménagement de ce réseau maillé fera l'objet d'un travail avec les autres Autorités Organisatrices de Transport de la région Centre, l'objectif étant d'aboutir à un référentiel d'aménagement concerté et mutualisable.

5.1.6. L'information aux voyageurs.

La Région Centre aspire à développer de manière qualitative et quantitative l'information tant conjoncturelle que structurelle sur l'ensemble du réseau dont elle est responsable.

- **Amélioration de l'information structurelle et conjoncturelle en gare, aux points d'arrêt et à bord des trains et autocars.**

Une homogénéité des équipements et des supports d'information doit être visée dans les gares et les points d'arrêts. L'extension progressive de systèmes d'information dynamiques dans chaque gare régionale et chaque point d'arrêt du réseau maillé permettra une information complète de chaque voyageur.

L'existence et le soin accordé à la forme et au fond des annonces sonores et l'affichage dans les gares et les trains doivent être un souci permanent pour l'exploitant du service régional de transport, afin de permettre à tous de bénéficier de l'information à laquelle il a droit concernant son voyage.

- **La centrale d'information multimodale**

La Région Centre développe un projet de centrale d'information multimodale pour son territoire. L'objectif de cet outil est de proposer, via plusieurs médias (Internet, téléphone mobile...) l'ensemble des informations de la chaîne de déplacement utilisée par les voyageurs.

Cet outil sera défini pour répondre aux besoins de tous.

A terme, il est envisageable que cet outil fasse le relais entre les différentes centrales de réservation des TPMR proposés sur le territoire régional par d'autres Autorités Organisatrices.

- **Les autres supports d'information et de communication**

Les fiches horaires doivent être davantage lisibles (taille des caractères, contrastes, simplicité de lecture) et un travail a été effectué dans ce but pour les fiches horaires du service d'été 2008. Celui-ci se poursuivra avec les partenaires associatifs.

Le site Internet du TER Centre, développé par la SNCF, se doit de répondre aux plus grandes exigences en matière d'accessibilité par l'obtention de certifications (norme *Accessiweb* notamment) les plus avancées possibles.

5.1.7. Les services aux voyageurs

La mise en accessibilité du réseau régional de transport s'envisage aussi par un développement de la notion de service au voyageur, qu'il soit à mobilité réduite ou non.

- **La nécessaire présence de personnel dans les gares et les trains**

Forte demande des associations, la présence dans les gares de personnel d'accueil et de vente constitue l'un des éléments clé de la mise en accessibilité du service régional de transport public.

En effet, la présence humaine permet, pour le voyageur, d'être rassuré, d'obtenir facilement et simplement des informations ou d'acheter son titre de transport. Pour les personnes âgées, les personnes atteintes d'une déficience quelle qu'elle soit, cette présence s'avère indispensable.

Pour les personnes atteintes de déficience motrice, la présence de personnel dans les gares et dans les trains permet également d'accéder au train éventuellement à l'aide des chariots élévateurs ou des rampes d'accès.

- **L'évolution des métiers des personnels d'exploitation commerciale**

Cette préconisation relève du champ exclusif des exploitants de transport. La Région ne saurait être appelée à participer à sa mise en œuvre.

- Un personnel dûment formé aux problématiques des déficiences et à leur prise en compte.

Il est nécessaire que l'ensemble des personnels dont les missions sont l'accueil et la vente, bénéficie d'au moins une formation à l'apprentissage du « savoir être » et du « savoir faire » avec les personnes atteintes de déficiences.

Sont donc concernés :

- les agents en gare,
- les agents à bord des trains,
- les conducteurs de services routiers.

- Une prise en charge des personnes à mobilité réduite par les conducteurs d'autocar, à tous les arrêts et pas seulement aux points d'arrêts d'origine et de destination.

- **Création d'un service d'accompagnement dans les gares régionales**

Ce service d'accompagnement en gare ne constitue pas un service de substitution au sens de la loi. Il n'est pas le résultat d'une impossibilité technique avérée mais la garantie d'aboutir à l'obligation légale d'accessibilité universelle.

La SNCF a déployé sur 22 gares régionales le service Accès+ qui permet à une personne handicapée (80% du taux COTOREP) de bénéficier d'un accueil spécifique pour toute réservation –gratuite- 48 heures à l'avance, selon le principe de la chaîne de déplacement et ce, du premier au dernier train.

L'extension par la SNCF de ce système ou la mise en place d'un système équivalent doivent être recherchées d'ici 2015, pour toutes les gares du réseau TER Centre et l'ensemble des services routiers afin d'assurer la prise en charge des personnes à mobilité réduite en dehors des heures d'ouverture des gares et dans les autocars régionaux.

5.2. LE COÛT DE LA MISE EN ACCESSIBILITÉ DU SERVICE RÉGIONAL DE TRANSPORT.

Les montants donnés ci-après sont des estimations de coût à valeur 2007, basées sur des ratios fournis par la SNCF et RFF. Ils ne peuvent donc être considérés comme les montants définitifs des opérations. Seules des études de projet ou des analyses plus fines menées lors de la mise en œuvre du présent schéma directeur, pourront déterminer de manière fiable, le coût véritable de ces opérations.

5.2.1. Les parvis des gares régionales.

La grande majorité des gares régionales ayant fait l'objet d'une ou plusieurs opérations d'aménagement intégrant une partie des préconisations, les montants nécessaires pour rendre les parvis accessibles sont relativement peu élevés.

Ces travaux concernent principalement des reprises de bateaux, des marquages au sol, la mise en place de Bandes d'Éveil à la Vigilance, ou, pour certaines gares, l'aménagement d'une place réservée et la réfection du revêtement.

Ainsi, certaines gares ne nécessitent aucun investissement (lorsque le parvis a été refait très récemment et répond aux exigences réglementaires actuelles), le coût pouvant atteindre 50 000 €, quand il est nécessaire de reprendre la voirie, voire de repenser certains aménagements.

Pour les 59 gares et 6 haltes, le montant total des travaux sur les parvis s'élève à 550 000 €.

5.2.2. Les bâtiments-voyageurs.

Sur les 59 gares, 33 ont d'ores et déjà fait l'objet d'un programme de mise en accessibilité (portes automatiques, balises audio, guichets adaptés ou surbaissés, bandes de guidage...). 26 gares sont donc concernées par ces travaux dont le coût varie de 30 000 € (gare de faible superficie et adaptation mineures) à 70 000 € pour l'ensemble des travaux.

Les haltes ne sont pas concernées puisque ne bénéficiant pas de l'accueil en gare.

Pour les 59 gares, le montant total de mise en accessibilité des bâtiments-voyageurs s'élève à environ 1 700 000€

5.2.3. Les quais.

Seules 18 gares et haltes proposent aujourd'hui des quais réhaussés à 55 centimètres et aucune ne possède de bandes d'éveil à la vigilance (BEV).

Le montant total des travaux de réhaussement des quais sur les 47 gares et haltes s'élève à 66 400 000 € et à 5 500 000 € pour la mise en place de la Bande d'Éveil à la Vigilance.

5.2.4. Les traversées de voies.

Il est proposé l'installation d'ascenseurs à chaque trémie dans les 8 gares équipées d'un passage souterrain qui sera aménagé.

Le coût unitaire par gare de cet aménagement représente 1,7 M€.

IL est proposé, en outre, que soit mis en place, dans 11 gares, un système de type élévateur dont le coût unitaire par gare est estimé à 100 000 €.

Dans les autres gares et haltes, il est proposé la sécurisation et l'aménagement des passages planchés et routiers, pour un coût unitaire par gare de 20 000 €.

Pour les 59 gares et 6 haltes le coût de l'aménagement des traversées de voies s'élève à 14 100 000 €.

5.2.5. Le matériel roulant

L'équipement en rampes mobiles de l'ensemble des matériels à plancher bas régionaux représente un coût d'environ 100 000 €, correspondant à l'achat de l'équipement et à leur installation dans les trains.

5.2.6. Le service routier de voyageurs.

- **L'aménagement des points d'arrêts.**

L'aménagement d'un point d'arrêt coûte entre 50 000 et 60 000 €.

Selon le nombre de points d'arrêts retenus, le coût de ces aménagements se situerait entre 3 et 5 M€.

- **L'équipement des autocars.**

L'incidence financière de l'équipement des deux autocars de la ligne routière Tours – Chinon s'élevait en 2005 à 36 000 € par an (en année pleine).

Elle correspond à l'investissement nécessaire en matériel, à l'augmentation des charges de personnel (formation à la manipulation et à la maintenance de l'élévateur) et à l'augmentation des frais généraux (marges et aléas prévus en cas de problème de fonctionnement, notamment). Rapporté au prix kilométrique, cet équipement a augmenté de plus de 17 % le forfait de charges.

La mise en place d'équipements élévateurs dans les autocars des lignes régionales devrait entraîner une augmentation de charges évaluée au maximum à 925 000 € par an.

5.2.7. Le service aux voyageurs.

Il est proposé la mise en place d'un système d'accompagnement des voyageurs en dehors des heures d'ouverture des guichets.

La mise en accessibilité du site Internet TER Centre est intégrée au coût global de ce site.

Il en sera de même pour la centrale d'information multimodale.

Synthèse des coûts de la mise en accessibilité du réseau régional de transport

Élément de la chaîne de déplacement	Coût total arrondi pour les 59 gares et 6 haltes
investissement	
Parvis	550 000 €
Bâtiment-voyageurs	1 700 000 €
Réhaussement des quais	66 400 000 €
Mise en place de BEV sur les quais	5 500 000 €
Traversées des voies	14 100 000 €
Matériel roulant ferroviaire	100 000 €
Total domaine ferroviaire	88 350 000 €
<i>Dont maîtrise d'ouvrage SNCF</i>	<i>2 350 000 €</i>
<i>Dont maîtrise d'ouvrage RFF</i>	<i>86 000 000 €</i>
Points d'arrêts routiers (en fonction des maîtrises d'ouvrage et de la domanialité)	entre 3 et 5 M€
fonctionnement	
Autocars (fonctionnement, en subvention de la Région à la SNCF)	925 000 €

Le total de la mise en œuvre du schéma s'élève donc aux environs de 91 à 94 M€ d'investissement et 0,9 M€ annuels en fonctionnement.

TROISIÈME PARTIE : MISE EN ŒUVRE DU SDA**1. IMPLICATION DES PARTENAIRES****1.1. LES FINANCEMENTS DÉJÀ APPORTÉS À LA MISE EN ACCESSIBILITÉ DU SERVICE RÉGIONAL DE TRANSPORT.**

La Région Centre s'est engagée dans la mise en accessibilité du service régional de transport depuis qu'elle est devenue Autorité Organisatrice.

En achetant des matériels roulants répondant aux normes d'accessibilité et en aménageant 130 gares et haltes sur un total de 160, elle a participé de manière prépondérante à rendre plus accessible le service ferroviaire et routier de voyageurs.

Lors d'opérations de renouvellement des voies, la Région a financé systématiquement le surcoût du réhaussement des quais des gares régionales.

Enfin, la mise en œuvre du schéma d'accessibilité de 2003 sur 33 gares régionales a placé la Région Centre en pionnière en la matière, tant en termes d'approche que de financement.

*Opérations de mise en accessibilité déjà financées par la Région Centre
(hors matériel roulant)*

	montant Région
Gares	
22 gares accessibles	620 000 €
11 gares accessibles	407 000 €
Quais	
Réhaussements de quais Tours - Vierzon	661 550 €
Réhaussements de quais Orléans - Vierzon	1 327 000 €
Réhaussements de quais Orléans - Tours	509 281 €
Réhaussements des quais des gares de Bengy et Saint Germain du Puy	403 600 €
Réhaussements quai A1 gare de Tours	135 100 €
Équipements d'information (infoter + ILA)	781 684 €
Charte lumière	993 000 €
Traversée des voies	
Passage souterrain Courville sur Eure	872 075 €
Ascenseurs Épernon et aménagement souterrain	1 000 000 €
Passage souterrain Langeais	259 090 €
Passage souterrain Port Boulet	213 636 €
Passage souterrain Gièvres	259 375 €
Passage souterrain Bléré La Croix	272 935 €
	8 715 326 €

1.2. LES FINANCEMENTS ANNONCÉS**1.2.1. Les moyens humains et financiers des propriétaires et maîtres d'ouvrages**

Selon la loi du 11 février 2005 et au regard de leurs responsabilités de propriétaires et de maîtres d'ouvrages sur leurs périmètres respectifs, la SNCF et RFF se doivent de financer les opérations prévues dans le présent schéma.

Pour ce faire, dans le schéma directeur national, « la SNCF s'engage à participer au financement des travaux de mise en accessibilité des gares régionales, à la fois pour celles retenues par le SDNA et celles retenues par les SDA régionaux ».

RFF, en tant que propriétaire du réseau n'a pas à élaborer de SDA. Mais il s'est engagé, au sein du SDNA, à participer à la mise en accessibilité de son périmètre par le biais d'une programmation à valider avec les Autorités Organisatrices régionales. Le décret d'approbation du SDNA stipule que RFF devra publier, avant le début 2009, la programmation des travaux sous sa maîtrise d'ouvrage.

La SNCF et RFF doivent également, pour permettre une mise en œuvre effective du SDA à l'horizon 2015, se doter des moyens notamment humains et financiers, nécessaires pour la réalisation des études et des travaux.

1.2.2. L'engagement de la Région Centre pour la poursuite de la mise en accessibilité du service régional de transport

Considérant l'objectif de mise en accessibilité du service régional de transport de voyageurs comme prioritaire, et bien que n'ayant pas de responsabilité en la matière, **la Région Centre a décidé de participer au financement de l'ensemble des opérations à réaliser par les maîtres d'ouvrages (SNCF, RFF) à hauteur de 30% (taux plafonné).**

Ce taux de financement concernera tous les investissements listés plus haut. Néanmoins, le financement régional interviendra sous réserve du respect par les maîtres d'ouvrages des préconisations techniques énoncées dans le présent document.

Par ailleurs, ce taux ne s'appliquera pas aux travaux dans les gares nationales (traitées par la SNCF dans le SDNA) auxquels la Région ne souhaite pas participer.

Pour permettre la réalisation de cet objectif, elle apportera une enveloppe globale de 28,2 M€.

Concernant les dépenses de fonctionnement :

- les 925 000 € annuels liés à la mise en accessibilité du matériel routier seront imputés à la Région au travers de la convention TER Centre,
- le coût de formation des personnels devra être pris en charge par la SNCF,
- le coût d'extension ou de mise en place du service d'accompagnement devra également être pris en charge par la SNCF.

1.2.3. Mise en œuvre et suivi du schéma directeur

- **Convention cadre de partenariat avec l'État, la SNCF et RFF**

Il est nécessaire de poursuivre le partenariat qui a d'ores et déjà permis d'améliorer sensiblement l'accessibilité du réseau régional de transport, à travers l'aménagement des trente-trois gares du réseau maillé et des souterrains avec ascenseurs des gares de Courville sur Eure et Épernon.

Il sera donc proposé aux propriétaires et maîtres d'ouvrages une convention cadre d'application, déclinée ensuite par des conventions spécifiques pour chacune des opérations à mener.

L'État est également appelé à poursuivre la démarche engagée. En effet, en tant qu'initiateur de la loi et en sa position d'Autorité Organisatrice du service national de transport de voyageurs, il est nécessaire qu'il accompagne les collectivités et les deux entreprises publiques dans la mise à niveau des réseaux.

- **Programme d'aménagement des gares**

La Région Centre poursuit parallèlement sa démarche d'aménagement et de rénovation des gares et veillera, dans ce cadre, à l'application des préconisations du présent schéma. Elle participera au financement des opérations de mise en accessibilité dans le cadre de conventions avec la SNCF et les collectivités, à l'instar de ce qui a été réalisé depuis plus de dix ans.

- **Contrats territoriaux**

La Région Centre conclut des accords avec l'ensemble des agglomérations, des Départements et des Pays qui définissent et financent des opérations. Ces contrats offrent un cadre pertinent de mise en œuvre des préconisations du SDA concernant l'articulation des modes de déplacement (notamment l'aménagement des points d'arrêts communs).

1.2.4. Le rôle des collectivités locales

La cohérence de la chaîne de déplacement n'est possible que si les acteurs compétents travaillent conjointement à la mise en accessibilité de leurs domaines respectifs. Un réseau transport accessible nécessite en particulier une voirie elle aussi accessible afin de favoriser la mobilité de l'ensemble des citoyens.

Ainsi, la Région sollicitera les collectivités concernées par les gares régionales et les points d'arrêts routiers, pour travailler de concert avec elle afin d'assurer un maximum de cohérence dans les aménagements.

2. MODALITÉS DE RÉVISION DU SDA

2.1. SUIVI DE LA MISE EN ŒUVRE DU SCHÉMA DIRECTEUR D'ACCESSIBILITÉ

La Région Centre organisera au minimum une fois par an, un comité de pilotage avec l'État, la SNCF et RFF pour suivre la mise en œuvre du présent schéma.

Ce comité de pilotage permettra d'actualiser éventuellement les préconisations du SDA en fonction des avancées technologiques et des réflexions menées par les partenaires. Ces modifications devront faire l'objet, au maximum une fois par an, d'un vote de la Commission Permanente Régionale.

Un comité technique réunissant les mêmes structures assurera le suivi opérationnel du SDA.

Un comité technique comprenant l'ensemble des Autorités Organisatrices régionales permettra de maintenir le dialogue engagé et de poursuivre la mise en cohérence des démarches. Un comité de pilotage spécifique pourra être réuni autant que de besoin pour des validations de principes généraux ou des positions communes à adopter.

2.2. CRÉATION DE LA COMMISSION RÉGIONALE D'ACCESSIBILITÉ DES TRANSPORTS AVEC LES ASSOCIATIONS.

Les Comités Locaux d'Animation et de Développement des lignes (CLAD), qui se réunissent au moins une fois par an avec les usagers, intègrent d'ores et déjà les associations de personnes à mobilité réduite.

Par souci de poursuivre le dialogue avec les associations sur le suivi du présent schéma directeur, la Région Centre institue, à partir de 2009, la Commission Régionale d'Accessibilité des transports. L'objectif de cette commission est le suivi de la mise en œuvre du SDA et l'échange entre l'Autorité Organisatrice régionale et les associations d'usagers à mobilité réduite.

Cette commission est appelée à se réunir au minimum une fois par an sous l'autorité du Président du Conseil Régional ou du Vice-Président délégué aux transports.

Ce lieu d'échanges a vocation à s'intégrer dans une démarche régionale plus globale de partenariat avec les associations de personnes à mobilité réduite, permettant une meilleure prise en compte de l'accessibilité au sein des missions de service public organisées par la Région Centre.

Conclusion

Le service régional de transport public offre un niveau d'accessibilité très varié. De nombreuses opérations ont été menées à l'initiative de la Région Centre, mais beaucoup reste à faire pour que chacun puisse accéder aux gares, aux trains et aux autocars. Certaines situations ne trouvent aujourd'hui pas de réponse et la présence humaine constitue un point central de la prise en compte des déficiences.

La démarche d'élaboration du schéma directeur a permis un dialogue nourri et riche avec les associations d'usagers. Le travail avec elles est amené à se poursuivre dans la mise en œuvre des préconisations, afin de répondre aux questions soulevées.

De la même manière, le travail entrepris avec les autres Autorités Organisatrices de la région a permis l'émergence de préoccupations communes et l'ébauche de solutions concertées et cohérentes.

Les travaux nécessaires à la mise en accessibilité du réseau sont particulièrement lourds en termes financiers et organisationnels. Mais rendre le service de transport régional accessible, c'est, au final, favoriser la qualité de service et de confort pour tous. Il s'agit bien de la mission première de l'Autorité Organisatrice qu'est la Région Centre.

La Région Centre a d'ores et déjà financé, avant même le vote de la loi du 11 février 2005, près de 8 M€ de travaux relatifs à la mise en accessibilité, sans prendre en compte les acquisitions de matériel. Afin de favoriser la réalisation de ce schéma, elle s'engage encore aujourd'hui, en participant au financement des opérations prévues dans le présent schéma à hauteur de 30% de leur montant et en dégagant une enveloppe de 28 M€ à ce titre.

Mais il s'agit avant tout, pour chacun des acteurs, et en premier lieu la SNCF et Réseau Ferré de France, en tant que propriétaires et maîtres d'ouvrages, de mener ces opérations, et de mettre en œuvre tous les moyens nécessaires pour leur réalisation dans les délais impartis par la loi.

Rendre accessible n'efface pas les déficiences, mais doit contribuer à réduire leurs conséquences. L'intégration de chacun dans l'espace public, sans discrimination, relève d'une véritable stratégie de développement durable à poursuivre.

Il s'agit désormais, pour tous les acteurs publics, d'intégrer ce principe en amont des projets et de favoriser le dialogue avec les usagers pour permettre une cité plus ouverte, plus égalitaire et plus solidaire.