



Agenda d'Accessibilité Programmé (SDRA Ad'AP) des Transports publics de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur Bilan à l'issue de 3 ans (période 2015-2018)

SOMMAIRE

I. Introduction	p. 2
1.1 Contexte réglementaire national	p. 2
1.2 Mise en œuvre en région Provence-Alpes-Côte d'Azur	p. 3
II. Point d'avancement du SdAP Ad'AP	p. 3
2.1 Périmètre ferroviaire	p. 3
2.1.1 Aménagement des gares	p. 3
2.1.2 Matériel roulant	p. 12
2.2 Périmètre routier	p. 14
2.2.1 Etat d'avancement des aménagements de points d'arrêt	p. 14
2.2.2 Etat d'avancement au niveau des transporteurs	p. 15
2.2.3 Communication et concertation	p. 16
2.2.4 Eléments financiers	p. 16
2.3 Périmètre Chemins de Fer de Provence	p. 17
2.3.1 Matériel	p. 18
2.3.2 Opérations engagées	p. 18
2.3.3 Formation des agents	p. 20

I. Introduction

1.1 Contexte réglementaire national

L'ordonnance n°**2014-1090 du 26/9/2014** relative à la mise en accessibilité des établissements recevant du public, des transports publics, des bâtiments d'habitation et de la voirie pour les personnes handicapées a autorisé les Autorités Organisatrices de Transports (AOT) à mettre en place un Schéma Directeur Régional d'Accessibilité/Agenda d'Accessibilité Programmée (SDRA/Ad'AP) ; cette mesure permet de poursuivre les programmes de mise en accessibilité des services de transport public des voyageurs après la date du 13 Février 2015.

En contrepartie l'Autorité Organisatrice de Transports publics (AOT) doit mettre en place un dispositif de suivi de l'avancement des actions de mise en accessibilité.

L'élaboration du SDRA/Ad'AP a été le fruit d'une large concertation menée avec les autres Autorités Organisatrices de Transports, les transporteurs (SNCF, autocaristes, Régie régionale des Transports) et les associations de Personnes à Mobilité Réduite (PMR).

Cette démarche a été menée dans le droit fil du Schéma Directeur régional d'Accessibilité (SDRA) adopté en Février 2008 et actualisé en juin 2014 (délibération 14-580).

Le Code des Transports Publics précise (article 45-1) que « la chaîne du déplacement, qui comprend le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transport et leur intermodalité, est organisée pour permettre son accessibilité dans sa totalité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite ».

La Région, en tant AOT a été désignée « chef de file » pour l'élaboration du SDRA/Ad'AP de la Région Sud Provence Alpes Côte d'Azur ; ce document a été adopté le **26 juin 2015** (délibération 15-584).

La validation du document par le Préfet de Région est intervenue le **4 décembre 2015**, après retour des avis des CCDSA placées sous la responsabilité des Préfets des 6 départements de la région (article R 111- 19-30 du Code de la Construction).

Le délai de mise en œuvre du SDRA/Ad'AP des services de Transports démarre à compter de cette date, conformément à l'article L 1112-2-2 du Code des Transports.

Pour ce qui concerne le transport ferroviaire d'intérêt régional (TER et Chemins de fer de Provence), le délai pour les travaux de mise en accessibilité porte sur 3 périodes de 3 ans, avec selon le cas, une possibilité de prorogation d'un délai maximum de 12 mois.

Pour les lignes routières régionales (LER), le délai est ramené à 2 périodes de 3 ans.

Il est précisé que des points de situation sont établis par les AOT et transmis à l'autorité compétente, qui a approuvé le Sd'AP, à l'issue de la première année et la fin de chaque période de 3 ans (article R 1112-2-2 au 2-4 du Code des Transports).

1.2 Mise en œuvre en région Provence-Alpes-Côte d'Azur

Le point de situation déposé en 2017 portait sur les 3 services de transports régionaux sous sa responsabilité : les transports ferroviaires d'intérêt régional (TER et Chemins de Fer de Provence) et les lignes routières régionales (LER).

Depuis le 1^{er} Janvier 2017 (application de la loi n°2015-991 du 7 août 2015 portant Nouvelle Organisation Territoriale de la République - loi NOTRe), le périmètre sous responsabilité des Régions a évolué avec le transfert de la compétence sur les transports routiers non urbains réguliers et les Transports scolaires portés initialement par les départements ; pour des raisons pratiques d'uniformisation, c'est la date du 1^{er} septembre 2017 qui a été retenue pour le transfert formel. Depuis septembre 2018, la Région a réuni ses réseaux de transport sous la bannière unique **Zou !** L'objectif est de simplifier les déplacements des usagers, de moderniser l'image des transports publics et de rassembler les modes de transports, les usagers et les opérateurs.

A noter aussi que la Région s'est dotée le 18 Octobre 2018 (délibération 18-672), d'une Stratégie régionale d'aménagement des Pôles d'échanges en région permettant d'assurer une hiérarchisation pour mieux coordonner les aménagements.

Pour mémoire, la Région transporte annuellement 40 millions d'usagers TER, 1 million de passagers LER, 0,4 million de voyageurs sur les CP et 16 millions de personnes à bord des cars départementaux.

A la date du 30 Avril 2019, la Région a organisé 17 Comités Techniques pour assurer un suivi régulier de l'avancement des études et des travaux sur les questions d'accessibilité des transports de compétence de la Région.

A ces Comités sont présents, les services de l'Etat (DREAL), de la Région, de la SNCF (Réseau, G&C et Mobilité) ; au regard de la complexité et des montants engagés, les programmes du périmètre ferroviaire sont les plus suivis et, dans une moindre mesure, les points sur l'accessibilité des Chemins de Fer de Provence et les lignes routières.

II. Point d'avancement du SdAP Ad'AP

2.1 Périmètre ferroviaire / SNCF

2.1.1 Point sur l'aménagement des gares

Le premier point de situation, adressé à l'autorité préfectorale le 8 Février 2017, mettait en avant l'engagement volontaire pour la mise en accessibilité des 42 gares ferroviaires prioritaires identifiées à l'Ad'AP sur les 147 points d'arrêts du réseau ferroviaire.

Pour la période 2015-2016, il était fait état d'un montant de travaux de l'ordre de 48,3 M€ avec une participation de la Région de 14,75 M€.

Entre Mars 2017 et Mars 2019, 51,34 M€ ont été engagés avec une participation de la Région de 10,85 M€. Hormis les gares de Cassis, Meyrargues et certaines gares et haltes de Cannes-Grasse (gares non inscrites à l'Ad'AP), les aménagements réalisés sur cette enveloppe financière, sont orientés sur les gares inscrites à l'Ad'AP et visent à améliorer l'accessibilité générale et plus particulièrement celles des personnes en situation de handicap (le détail de ces opérations sur la période 2016-2019 est présenté en annexe).

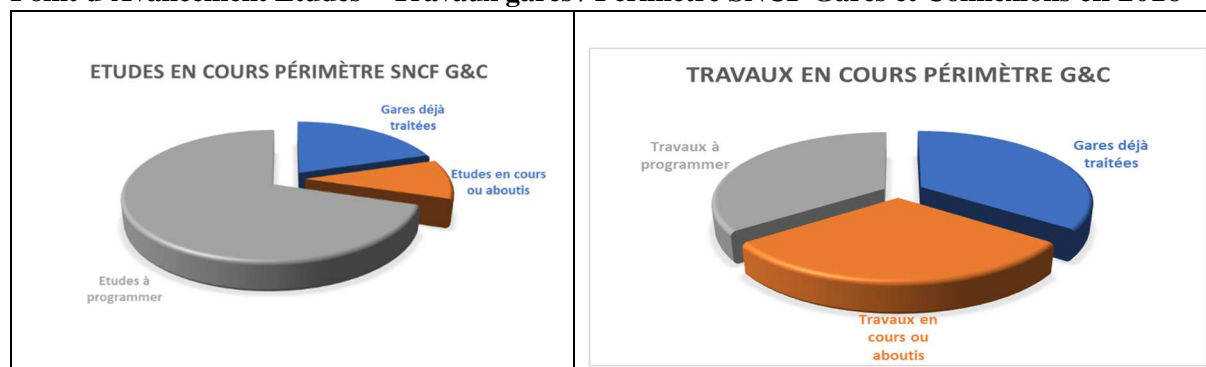
Le bilan à 3 ans qui est présenté ici fait état d'un montant de l'ordre de **99,64 M€** et une part de la Région de l'ordre de **25,6 M€**. Ces crédits sont mobilisés dans le cadre du Contrat de Plan Etat-Région 2015-2020. Deux maîtrises d'ouvrage ferroviaire oeuvrent à ces opérations : SNCF G&C pour les aménagements des bâtiments et SNCF Réseau pour les équipements de quais et le franchissement des voies. Des accords sont aussi passés avec les collectivités locales pour l'espace intermodal autour des gares.

Les travaux sur le périmètre de SNCF Réseau sont spécifiques d'un site à l'autre ; pour ce qui concerne les travaux de SNCF G&C, un principe de mutualisation a été retenu pour une meilleure efficacité.

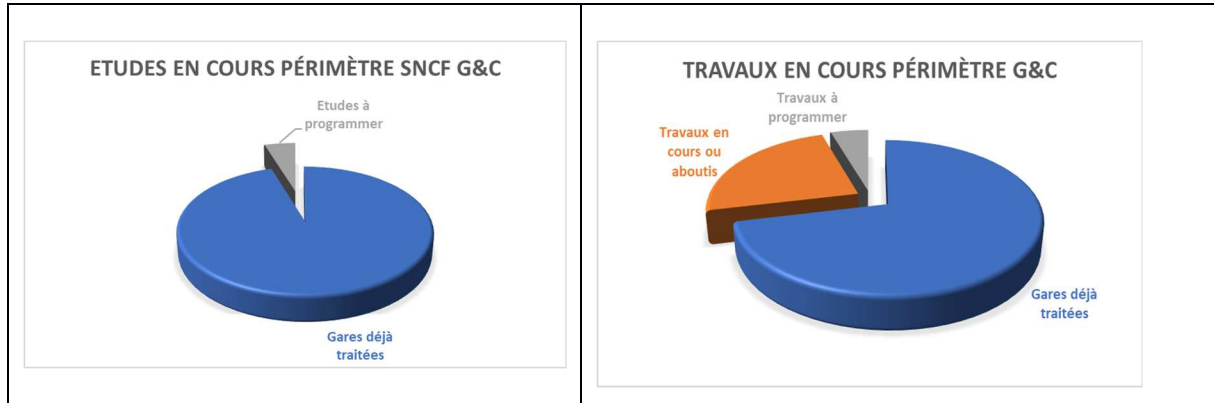
Travaux sous Maîtrise d'ouvrage de SNCF G&C pour les gares Ad'AP à réaliser en 2019 :

Gares	Planning	Objet
Manosque	Mai 2019	Travaux des toilettes
Port-de-Bouc	Eté 2019	Place de stationnement PMR, Rampe sur parvis, Interphone au guichet, grilles et portes automatiques.
Vitrolles (VAMP)	Juin 2019	Interphone au guichet, fermeture toilettes
Briançon	Automne 2019	Interphone au guichet, bandes de guidage, dépose-minute, grilles
Miramas	Eté 2019	Guichet, Interphone, signalétique de civilité, toilettes, reprise de l'éclairage
Sainte-Marthe	Eté 2019	Interphone au guichet, bandes de guidage, grilles des portes automatiques
Villefranche-sur-Mer	Automne 2019	Guichet, interphone, signalétique de civilité, portes automatiques, grilles, bandes de guidage
Tende		Reste à conventionner
La Trinité Victor		Reste à conventionner

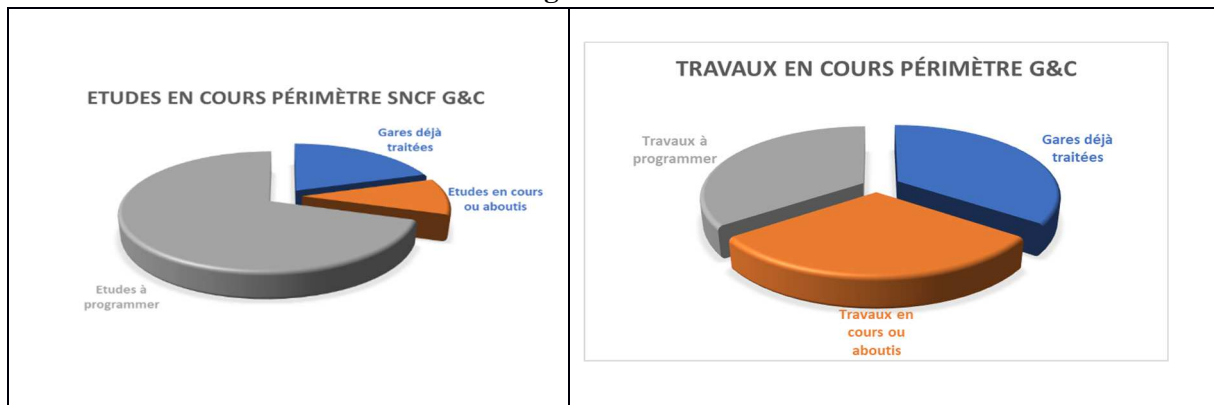
Point d'Avancement Etudes – Travaux gares / Périmètre SNCF Gares et Connexions en 2016



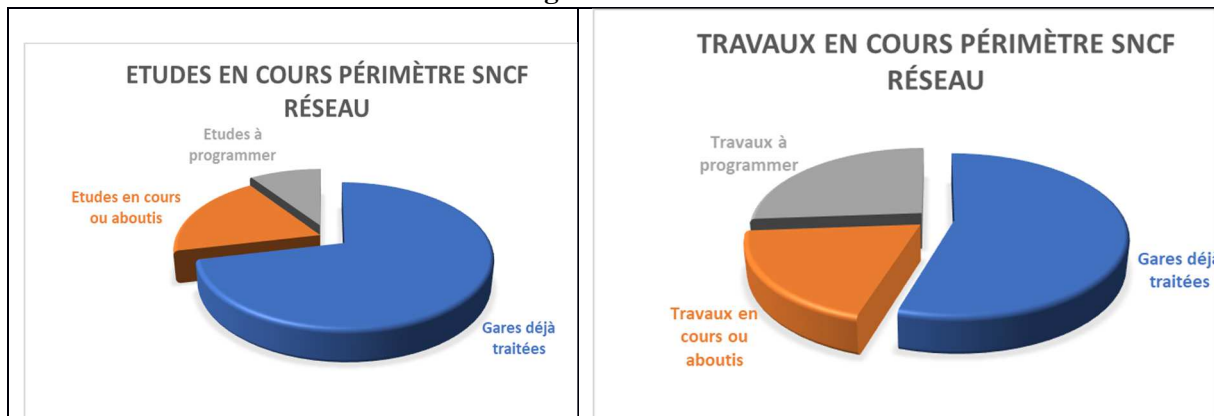
Point d'avancement Etudes – Travaux gares / Périmètre SNCF Gares et Connexions en 2019



Point d'avancement des Etudes – Travaux gares / Périmètre SNCF Réseau en 2016



Point d'avancement des Etudes – Travaux gares / Périmètre SNCF Réseau en 2019



La majorité des gares a été traitée ; la principale difficulté réside dans le fait qu'il y a des maîtrises d'ouvrage croisées et qu'un des principes retenus est de maintenir l'activité Transport durant les phases de chantier en limitant au maximum les contraintes pour les usagers et les riverains des gares.

Un point concerne l'allongement de quais qui fait partie intégrante de la politique de mise en accessibilité. Pour des questions d'exploitation, il est indispensable que tous les quais des gares d'un même axe ferroviaire, aient la même longueur, ceci afin d'éviter les voitures hors-quais et les accidents potentiels.

Le réaménagement du « bloc d'infrastructure que constituent les quais » doit impérativement intégrer la mise en conformité de l'ensemble de ces quais aux prescriptions relatives à la mise en accessibilité. Plusieurs gares de la région sont concernées : Vitrolles Aéroport (VAMP), Nice-Riquier.

Travaux de mise en accessibilité des gares Ad'AP en Région Provence-Alpes-Côte d'Azur

Gares	Critères Ad'AP	Engagement des travaux
Aix-Centre	Fréquentation	Fait. Une opération ferroviaire (Marseille-Gardanne-Aix n°2/ MGA 2) est en cours pour un montant de 180 M€; le plan de voies et les quais de la gare d'Aix seront repris. Travaux de 2018 à 2021.
Aix-TGV	Fréquentation	Travaux d'accessibilité réalisés en 2001. Reprise et mise aux normes régulières.
Antibes	Fréquentation	Travaux quais et bâtiment voyageurs réalisés. Petits compléments à apporter.
Arles	Fréquentation	Les quais sont rehaussés ; des études préliminaires ont donné un scénario avec la mise en place d'ascenseurs à 4M€. Le passage en phase AVP est prévu pour 2° semestre 2019, avec une prévision de Travaux en 2023.
Aubagne	Fréquentation	Les travaux de ce Pôle d'Echanges ont été réalisés en 2014 dans le cadre du Projet 3° voie MAT. On trouve sur ce site, une gare routière et le terminus du tram, le terminus de la navette ferroviaire Marseille-Aubagne. Guichets rail-car mutualisés.
Avignon-Centre	Fréquentation	Gare accessible avec passage souterrain et ascenseurs. Un nouveau projet de PEM (15,41 M€) est en cours d'étude ; les travaux sont prévus de 2020 à 2022.
Avignon-TGV	Fréquentation	Travaux d'accessibilité réalisés en 2001. Reprise et mise aux normes régulières.
Beaulieu-sur-Mer	Fréquentation	Etudes préliminaires pour l'allongement ; le passage en phase AVP est prévu pour 2° semestre 2019.
Briançon	Maillage	L'accessibilité des quais est à l'étude via une étude AVP qui s'appuie sur le maintien de la TVP, SNCF Réseau demandant à l'AOT de mettre en place du personnel pour assurer la sécurité des traversées. Prévision Travaux 2023.
Cagnes-sur-mer	Fréquentation	Travaux réalisés en 2012 Travaux complémentaires en 2020-2021 sur BV et quais.
Cannes	Fréquentation	La restructuration du bâtiment voyageurs (coût 13,35 M€) a été finalisée en 2016 ; la mise en accessibilité des infrastructures (rehaussement, ascenseurs) pour un montant de 8,12 M€ a été réalisée en 2017.
Carnolès	Fréquentation	Etudes AVP en cours sur la base d'un ascenseur et d'une rampe. L'étude Pro sera lancée au 3° trimestre 2019. Prévision de Travaux en 2021.
Cavaillon	Maillage	La restructuration du bâtiment voyageurs (coût 1,8 M€) a été finalisée en 2015 ; la mise en accessibilité des infrastructures (rehaussement, passerelle avec ascenseurs) pour un montant de 3,57 M€ a été réalisée courant 2017
Gap	Maillage	Les études AVP Mise en accessibilité des quais vont démarrer en Juin 2019 sur la base d'un projet à 1,8 M€. Les travaux devraient intervenir en 2022. Ces aménagements font partie d'un projet de PEM plus ambitieux chiffré à 5,6 M€ avec une partie concernant le bâtiment voyageurs.
Gardanne	Fréquentation	Travaux réalisés en 2008 / Ascenseurs réparés en 2015. Travaux d'agrandissement du parking vp et gare routière en cours (10,5 M€).
Hyères	ERP	La mise en accessibilité des quais et l'allongement à 220 m ont été faits dans le cadre des travaux de reprise de l'infrastructure fin 2015 (montant global de 34 M€). Un projet de PEM est en cours avec option de reprise complète du bâtiment voyageurs.
Juan-les-Pins	Fréquentation	Les Etudes AVP sont en cours sur la base d'un ascenseur et d'une rampe. L'étude Pro sera lancée au 3° trimestre 2019. Prévision de Travaux en 2021.
La Ciotat	Fréquentation	Le PEM est en cours de travaux (18 M€). L'aménagement du BV a été finalisé en Avril 2019. Les travaux de mise en accessibilité des quais vont démarrer. La reprise du parking se fera dans un 2° temps.
La Pomme	ERP	Travaux de mise en accessibilité réalisés en 2014 dans le cadre du Projet 3° voie MAT. Petits compléments à apporter.
La Trinité	ERP	Les études APD sur le bâtiment préliminaires sont engagées. CFI à engager / Prévision Travaux 2023.
Les Arcs-Draguignan	Fréquentation	Sur un projet de Pôle d'Echanges chiffré à 9,9 M€, les travaux de mise en accessibilité des quais ont été livrés en 2018 (coût de 4 M€), ainsi que les aménagements du bâtiment voyageurs (coût de 2,42 M€). Problèmes hydrauliques dans le passage souterrain à traiter.
Manosque	Maillage	Accessibilité des quais (2,6 M€) et du BV (0,104 M€) réalisés en 2016-2017. Petits compléments à apporter. Un projet de PEM plus ambitieux est à l'étude.

Marseille Blancarde	Volontaire	La fin du chantier de mise en accessibilité des quais (rehausse et ascenseurs pour le passage souterrain) est prévue pour mi-2019. Le coût des travaux est de 6,54 M€. Les travaux du bâtiment voyageurs (1,66 M€) ont été livrés en 2015
Gares	Critères Ad'AP	Engagement des travaux
Marseille Saint-Charles	Fréquentation	Les travaux d'amélioration de la gare et de mise en accessibilité datent de 2001 avec la mise en service du TGV Paris-Marseille. Restait à mettre en accessibilité le quai n°5 qui est dédié à l'omnibus Marseille-Aubagne (1,07 M€). Cette opération a été réalisée en 2018 avec la technique du quai modulaire.
Menton	Fréquentation	Les travaux pour la mise en accessibilité (3,2 M€) des quais sont en cours. Fin des Travaux pour fin 2021.
Miramas	Fréquentation	Etudes préliminaires en cours. Toujours dans l'attente du choix d'une option. Il y a le prolongement du passage souterrain et équipé ou passerelle ainsi que la rehausse des quais. La décision est prévue pour septembre 2019 à l'issue des études en cours. Prévision Travaux 2023.
Nice Riquier	Fréquentation	Les travaux sont en cours : pour l'allongement (1,4 M€) et la mise en accessibilité (4,8 M€) des quais. Prévision de la fin des Travaux en été 2019.
Nice Saint-Augustin	Fréquentation	Déplacement de la gare et travaux en cours. Petits compléments à apporter sur le bâtiment actuel.
Nice Thiers	Fréquentation	La restructuration du bâtiment voyageurs (coût 21,4 M€) a été finalisée en 2016 ; la mise en accessibilité des infrastructures (rehaussement, escalators et passerelle) pour un montant de 25,8 M€ a été livrée courant 2018
Orange	ERP	Une Convention travaux est en cours d'exécution (12,9 M€). Les travaux sur le bâtiment (2,02 M€) et sur les quais (3,8 M€) sont prévus pour 2020
Port-de-Bouc	ERP	Les travaux de mise en accessibilité des quais (base de 1,639 M€) et l'aménagement du bâtiment voyageurs (coût 1,008 M€) ont été livrés en 2009. Des petits compléments restent à apporter (le remplacement des ascenseurs, une barrière de fin de quais...).
Salon-de-Provence	Maillage	Sur un projet de Pôle d'Echanges chiffré à 18 M€, les travaux de mise en accessibilité des quais ont été livrés en 2016 (coût de 1,727 M€), ainsi que les aménagements du bâtiment voyageurs (coût de 1,975 M€)
Saint Laurent-du-Var	Fréquentation	EP accessibilité quais réalisée. En attente du Programme Ligne nouvelle pour décision.
Saint Antoine	ERP	Travaux faits en 2008. Ascenseurs en cours de réparation dans le cadre de l'opération ferroviaire (Marseille-Gardanne-Aix n°2/ MGA 2).
Saint Joseph	ERP	Travaux faits en 2008. Ascenseurs en cours de réparation dans le cadre de l'opération ferroviaire (Marseille-Gardanne-Aix n°2/ MGA 2).
Sainte Marthe	Volontaire	Travaux faits en 2008. Ascenseurs en cours de réparation dans le cadre de l'opération ferroviaire (Marseille-Gardanne-Aix n°2/ MGA 2).
Saint Raphaël	Fréquentation	Aménagements réalisés. Prévision Travaux 2023 (mise aux normes des escaliers).
Tende	ERP	Etudes préliminaires en cours. Prévision Travaux 2023.
Toulon	Fréquentation	Accessibilité du quai 1 réalisée / reste à faire la rehausse de 2 quais ; une reprise de l'étude Pro est en cours. Petits compléments à apporter.
Veynes-Dévoluy	Maillage	Travaux réalisés en 2013. Petits compléments à prévoir.
Villefranche-sur-Mer	Fréquentation	La demande d'ITA a été rejetée par la CCDAS du 06 en 2018. Les études pour une option passerelle + ascenseurs sont en cours ; le rendu est prévu pour Juin 2019.
VAMP	Fréquentation	Allongement des quais réalisés/ compléments mobilier et signalétique/ fin des travaux Mai 2019

	Gare accessible
	Gare en travaux
	Gare à traiter

Avancement de la mise en accessibilité des 42 gares PACA

[gare nationale](#)

Département	Gare	Tx Principaux (TP)			Tx Complémentaires (TC)			Accessibilité (A)			Critère Ad'AP	Avancement
		TP Quai	TP BV	TP observations	TC Quai	TC BV	TC observations	A Quai	A BV	A Complète		
13	Aix Centre	2008	2008				2021 : quai (MGA2)		x		fréquentation	EC
13	Aix TGV	2001	2001					x	x	x	fréquentation	G Acc
06	Antibes	2017	x				escaliers faits	x	x	x	fréquentation	G Acc
13	Arles		x	2023 : quai					x		fréquentation	T à P
13	Aubagne	2014	2014				Création d'un PEM	x	x	x	fréquentation	G Acc
84	Avignon Centre	2010	2014				escaliers faits	x	x	x	fréquentation	G Acc
84	Avignon TGV	2017	x				escaliers faits	x	x	x	fréquentation	G Acc
06	Beaulieu-sur-Mer			2022 : quai+BV							fréquentation	T à P
05	Briançon			2024 : quai+BV							maillage	T à P
06	Cagnes-sur-Mer	2013	2013				Création d'un PEM (mes : 2022)	x	x	x	fréquentation	G Acc
06	Cannes	2015	2014					x	x	x	fréquentation	G Acc
06	Carnolès			2021 : quai							fréquentation	T à P
84	Cavaillon	2013	2013		2017			x	x	x	maillage	G Acc
05	Gap			2019 : BV 2023 : quai							maillage	T à P
13	Gardanne	2008	2008				escaliers faits	x	x	x	fréquentation	G Acc
83	Hyères	2015	2015					x	x	x	ERP	G Acc
06	Juan-les-Pins			2021 : quai							fréquentation	EC
13	La Ciotat		2019	Création d'un PEM (mes : 2019)					x		fréquentation	EC
13	La Pomme	2014	2014					x	x	x	ERP	G Acc
06	La Trinité			2025 : quai+BV			escaliers à faire				ERP	T à P
83	Les Arcs	2017	2017					x	x	x	fréquentation	G Acc
04	Manosque	2017	2017		2019		escaliers	x	x	x	maillage	G Acc

13	Marseille Blancarde	2014	2014				2019 : quai	x	x	x	volontariste	EC
13	Marseille Saint-Charles	2014	2014		2019		V5	x	x	x	fréquentation	G Acc
06	Menton			2021 : quai 2022 : BV							fréquentation	EC
13	Miramas			2023 : BV 2024 : quai							fréquentation	T à P
06	Nice Riquier		2019	2019 : quai					x		fréquentation	EC
06	Nice Saint-Augustin			2021 : quai+BV			escaliers faits				fréquentation	EC
06	Nice Thiers	2018	2019					x	x	x	fréquentation	G Acc
84	Orange			2020 : quai+BV							ERP	EC
13	Port-de-Bouc	2006	2006		2019		escaliers	x	x	x	ERP	G Acc
06	Saint Laurent-du-Var => LN PCA		x				escaliers faits		x		fréquentation	T à P
13	Saint-Antoine	2008	2008				2021 : ascenseurs	x	x		ERP	EC
13	Sainte-Marthe	2008	2008				2019 : ascenseurs	x	x		volontariste	EC
13	Saint-Joseph	2008	2008				2019 : ascenseurs	x	x		ERP	EC
83	Saint-Raphaël	2002	2012					x	x	x	fréquentation	G Acc
13	Salon	2014	2016					x	x	x	maillage	G Acc
06	Tende			2025 : quai							ERP	T à P
83	Toulon	2014	x				2024 : quais escaliers faits		x		fréquentation	T à P
05	Veynes	2013	2013					x	x	x	maillage	G Acc
06	Villefranche-sur-Mer			2019 : BV 2024 : quai			escaliers faits				fréquentation	T à P
13	Vitrolles Aéroport	2015	2015				escaliers faits	x	x	x	fréquentation	G Acc
Total		42	26	30		4	0	21	30	21		

Gares accessibles	20	G Acc
Gares travx en cours	10	EC
Travx à programmer	12	T à P

Dans le cadre des comités techniques, les partenaires valident l'avancement du programme de mise en accessibilité sur la base d'une planification retravaillée de façon régulière. / Exemple à date du 30 Janvier 2019.

Agenda d'Accessibilité Programmé (SDRA Ad'AP) des Transports publics de la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur / Bilan à 3 ans

Planification prévisionnelle de signature des CFI SNCF Réseau

	2018		2019		2020		2021		2022		2023		2024		Au-delà
	T4	T2	T4	T2	T4	T2	T4	T2	T4	T2	T4	T2	T4		
Juan-les-Pins			PRO-REA			Travaux									
			PRO-DCE			REA				Travaux ?					
Carnolès			PRO-REA			Travaux									
			PRO-DCE			REA				Travaux ?					
Beaulieu-sur-Mer			PRO-REA					Travaux							
			PRO-DCE					REA							Travaux ?
Briançon						PRO-REA				Travaux					
						PRO-DCE			REA						Travaux ?
Gap	AVP			PRO-REA				Travaux							
				PRO-DCE				REA				Travaux ?			
Toulon	PRO					REA				Travaux					
						REA				Travaux					
Miramas				Maj AVP		PRO-REA				Travaux ?					
				Maj AVP			PRO-DCE					REA			Travaux ?
Arles	EP		AVP			PRO-REA				Travaux					
			AVP			PRO-DCE					REA				Travaux ?
Villefranche-sur-Mer	EP compl		AVP			PRO-REA				Travaux ?					
			AVP			PRO-DCE				REA					Travaux ?
La Trinité-Victor				AVP ?			PRO ?				REA ?				Travaux ?
Tende	EP			AVP ?			PRO ?				REA ?				Travaux ?

Légende : Planification initiale SNCF Réseau pour conserver les plages travaux 2021/2022

Perspective de planification si CFI PRO et REA dissociés

Hypothèse : 2 sessions/an pour le vote des CFI par la Région : T2 (juin) et T4 (octobre)

Il est difficile pour la Région de déterminer précisément quelles sont les gares qui sont officiellement considérées comme accessibles, faute de certifications précises.

En effet, si SNCF G&C peut fournir des attestations Hand sur les bâtiments, il n'en est pas de même pour SNCF Réseau pour la mise à niveau et la mise en accessibilité des quais par des ouvrages dénivelés. En Septembre 2018, SNCF Réseau avait annoncé qu'un test national avait été mené durant l'été 2018 pour valider un dispositif de certification (respect des réglementations française et européenne globales prenant en compte l'ensemble des périmètres d'une gare) sur 3 sites (dont Avignon-TGV en PACA). CERTIFER avait été retenu. Il semble au final que ce test se soit révélé peu attractif ; à ce jour, aucune certification officielle ne permet donc de justifier de l'avancement de la démarche de mise en accessibilité.

Le souhait de la Région est qu'à partir de la restructuration de la SNCF avec l'intégration de G&C au sein de SNCF Réseau, des modalités de certifications puissent être arrêtées.

Point sur les formations du personnel PACA au contact des clients.

Les agents de la SNCF suivent deux journées de formation, une journée théorique en salle, complétée par une journée spécifique à la pratique de la prise en charge adaptée à chacun des handicaps. Les agents concernés sont les agents des gares (accueil, vente) ou des prestataires (ITIREMIA) pour les grandes gares du Schéma National d'Accessibilité prenant en charge l'ensemble des voyageurs TGV et TER.

En 2016, 128 agents ont été formés, soit 1344 heures de formation. Depuis 2017 et 2018, environ 300 agents chaque année sont formés ce qui représente 3150 heures de formation par an en moyenne.

Principaux points de vigilance

Pour ce qui concerne la mise en accessibilité des gares ferroviaires, plusieurs points de complexité avaient déjà été identifiés lors de l'élaboration du SDRA-Ad'AP ; ils sont toujours d'actualité :

- l'éclatement des périmètres entre SNCF Réseau, SNCF Gares et Connexions, SNCF Mobilités. Ce morcellement se traduit toujours par des difficultés de coordination des études, et une complexité au niveau des maîtrises d'ouvrages pour les travaux alors que le parcours « chaîne du déplacement » doit être accessible sur sa totalité. Les contraintes de chaque partenaire induisent des délais d'intervention qui sont relativement longs et qui déstabilisent partenaires et usagers ;
- des délais de réalisation assez longs souvent liés à des contraintes réglementaires en matière de sécurité ferroviaire (obtention de plages travaux à engager 2 à 3 ans avant), et à des problèmes de personnel (équipes techniques disponibles) ;
- une complexité pour les montages financiers avec l'utilisation des fonds FEDER (sur les périmètres bâtiments voyageurs, parvis, parkings), CPER et AFIFT pour la mise en accessibilité et l'allongement des quais ;
- l'aboutissement des études et l'évolution des contraintes réglementaires obligent bien souvent à revenir sur l'aménagement de certaines gares qui avaient déjà été traitées ;
- des coûts de prestations très élevés malgré le souhait de la collectivité de rechercher des économies d'échelle ;
- la disponibilité des ouvrages mécaniques (ascenseurs et escaliers mécaniques) dans les gares. Pour les aménagements nouveaux, et dès que cela est possible, il est proposé la mise en place

des dispositifs de franchissement des voies plus fiables (rampes), mais les contraintes foncières ou l'augmentation des distances à parcourir empêchent souvent leur réalisation et, de fait, induisent le choix de l'option « ascenseurs ».

On compte 33 escalators et 93 ascenseurs dans les gares de la région. Le maintien en état de fonctionnement est un élément essentiel pour permettre une accessibilité correcte au transport. En moyenne chaque année le coût de maintenance de ces éléments est de 0,6 M€.

Ces ouvrages doivent résister aux intempéries (chaleur extrêmes et pénétration d'eau...), ainsi qu'au vandalisme important dans la région. Le bilan annuel montre qu'il y a de gros efforts à faire dans ce domaine.

Il est aussi question de conception : les travaux de quais de la gare des Arcs et notamment la mise en service des ascenseurs datent de début 2018. Suite à de fortes pluies en novembre 2018, les ascenseurs ont été neutralisés. Leur remise en service était prévue pour la mi-février 2019, date à laquelle la SNCF envisageait l'installation de pompes connectées pour un déclenchement à distance.

Bien que la SNCF ait promis à la Région de s'engager sur un cadre contractuel avec les ascensoristes et que dans le Document de Référence des Gares 2018-2020, il soit fait référence à un malus sur l'indicateur de disponibilité, la Région estime que la question de la disponibilité de ces ouvrages est un élément essentiel pour la mobilité et l'accessibilité, surtout au regard des montants investis (par ex : 4 M€ pour la gare des Arcs).

Le taux de disponibilité des ascenseurs à l'échelle de la région est de l'ordre de 84% (chiffre de 2016), mais ce taux est loin de refléter la réalité sur certains sites.

2.1.2 Matériel roulant

L'acquisition de nouveaux trains TER

Les 16 rames Régio2N (capacité de 495 places/ 11M€par rame) et les 10 rames Régiolis (214 places/ 7,5 M€ par rame) ont été livrées entre 2014et fin 2016. Cette commande représentait un montant global de 230M€.

La Région a décidé en mars 2019 de compléter ce parc de trains de dernière génération par l'acquisition de 5 trains Régiolis supplémentaires pour un montant de 40 M€. Cette commande doit notamment accompagner la mise en service de la nouvelle offre sur la ligne Marseille – Aix à compter de fin 2021. La livraison de ces matériels est prévue de novembre 2020 à janvier 2021.

Les Régiolis circulent principalement entre Marseille et Avignon, desservant également la ligne de Carpentras à Avignon, ainsi que la liaison inter-gares à Avignon.

Il s'agit du premier train respectant les critères de la STI PMR (Spécification technique d'interopérabilité pour les personnes à mobilité réduite), qui établit les normes afin d'harmoniser la mise en accessibilité du réseau ferroviaire au niveau européen. La certification a été délivrée en janvier 2014.

Ce matériel, à plancher bas intégral, comporte des portes larges facilitant les flux, l'augmentation du niveau des contrastes pour les personnes malvoyantes ou des écrans d'information visibles et audibles depuis toutes les places prioritaires. Les deux espaces conçus pour les personnes en fauteuil roulant sont équipés de boutons d'appels d'urgence avec interphone et disposent, en face, de deux sièges pour les accompagnants (les chiens d'aveugles peuvent être accueillis sous ces fauteuils). Les messages vocaux sont audibles depuis ces places. Les toilettes de l'espace UFR sont adaptées à tous les voyageurs. Elles proposent un verrouillage manuel, une signalétique en relief et en braille, une ouverture électrique des portes, des boutons d'appels et une organisation de l'espace qui permet à une personne en fauteuil roulant d'accéder simplement à chaque équipement.

• **Le Régio2N** est un matériel de grande capacité (495 places assises). Il est aujourd'hui utilisé sur l'axe périurbain le plus chargé de la Région **Grasse-Cannes-Nice-Vintimille**.

Sur ce matériel, l'espace UFR propose deux places pour fauteuil roulant, une table et un siège de transfert et deux sièges pour les accompagnateurs. Ses équipements sont équivalents à ceux du Régiolis (système d'information visuel et sonore, boutons d'appels, voyants, signalétique, toilettes accessibles etc. ...) selon les exigences de la STI PMR.

Avec la livraison de ces nouveaux matériels 80 % du parc de matériel est accessible avec des places UFR, des toilettes accessibles et des systèmes d'information visuels et sonores.

- La modernisation des matériels roulants existants

Entre 1998 et 2000, la Région a fait l'acquisition de 30 trains électriques à double niveau (du type TER2N PG, de première génération), exploités principalement sur Marseille – Toulon – Hyères / Les Arcs, ainsi que sur Marseille – Avignon,

Les matériels ferroviaires étant conçus pour une durée d'exploitation de 40 ans, les trains de cette génération ont dû subir des opérations de maintenance lourde règlementaires, dite de mi-vie, afin de prolonger leur usage. Ces opérations portent aussi bien sur les organes techniques que sur la rénovation des espaces voyageurs.

Les **TER2N PG (Z 23500)** disposent d'origine d'une plateforme accessible de plain-pied, d'un espace et de toilettes PMR.

A cette occasion, la Région a souhaité aller au-delà d'une simple remise à neuf en finançant des aménagements complémentaires en faveur des PMR.

Il s'agit d'améliorer la signalisation des portes (voyant, buzzer à la fermeture) et plus généralement de la signalétique intérieure (reprise des pictogrammes intérieurs, tactiles pour les WC et remplacement des boutons par des modèles en relief) ; pour la signalisation extérieure (repérage des marches, des seuils, pictogrammes tactiles, contraste, la signalisation visuelle fermeture porte d'accès ...) ainsi que de rajout de point de préhension (poignées sur sièges, mains courantes).

L'opération prévoit également l'ajout d'une rampe d'accès au train pour Unité Fauteuil Roulant (UFR) ainsi qu'un système d'information visuel et sonore pour les trains qui n'en disposent pas.

Ce programme de remise à neuf / modernisation des équipements de 30 TER2N PG a débuté en 2017 et doit s'achever à l'été 2019. Il est intégralement financé par la Région à hauteur de 39 M€.

A la faveur de cette opération, la Région a également souhaité appliquer à ce matériel la nouvelle livrée du réseau régional de transport ZOU ! dévoilée en septembre 2018. Ainsi le premier TER ZOU ! a-t-il été mis en service fin avril 2019, le programme prévoyant que les huit dernières rames soient ainsi habillées.

2.2 Périmètre routier

En réponse à la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances et dans le cadre de la loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République, dite loi Nôtre, la Région Provence Alpes Côte d'Azur avec le transfert de la compétence transport interurbains et scolaires devient le chef de file pour les 6 agendas d'accessibilité programmées des Départements des Alpes de Haute Provence (04), des Hautes Alpes (05), des Alpes-Maritimes (06), des Bouches du Rhône (13), du Vaucluse (84) et du Var (83).

C'est à la Région qu'il incombe de réaliser les SD'AP transférés par les départements et la finalisation des travaux définis dans le SD'AP doit être effectuée en 2021.

Ainsi, depuis ce transfert de compétence, la Région Sud a poursuivi la politique mise en œuvre des Adap. Des actions concernant la mise en place de véhicules accessibles, à la fois physiquement grâce différents dispositifs UFR, mais également en termes d'information visuelle et sonore dans le véhicule, ont été intégrées, dans les nouveaux marchés de transport. L'AD'AP Transport a donc été réalisé en intégrant les programmes des différents réseaux départementaux.

2.2.1 Etat d'avancement des aménagements de points d'arrêts

Les SD'AP départementaux prévoyaient initialement la mise en accessibilité de 772 points d'arrêt prioritaires au sens du décret du 6 novembre N°2014 1323.

2.2.1.1 - Les mises en accessibilité de point d'arrêt réalisées :

Départements/Réseau	04	05	06	13	83	84	Total
Points d'arrêt prioritaires	71	171	50	81	348	51	772
Points d'arrêt mis en accessibilité	30	114	24	53	76	19	316
	42%	67%	48%	65%	22%	37%	41%

Au total le taux de réalisation est de 41 % de points d'arrêt aménagés. Soit 316 Points d'arrêts aménagés sur 772. Il resterait 456 points d'arrêts à aménager.

Hors réseau du Var (taux de réalisation le plus faible), ce taux global de réalisation est de 57%. En effet, la programmation dans le Var n'a pas été suivie comme dans les autres départements. Ce faible taux s'explique par un arrêt des travaux Ad'Ap au 1er janvier 2017. La convention entre le Département du Var et la Région pour l'aménagement des points d'arrêt a été approuvée par la délibération DEB 18-253 du 17 mai 2018, la convention a été signée le 6 août 2018. Les échanges avec le département ont débuté en janvier 2019.

Par ailleurs, depuis 2015 l'activité du réseau de transport a évolué notamment en fonction de la réglementation, de la mise en œuvre de nouveaux marchés de réseaux de transport, des travaux routiers prévus, des concertations avec les différents partenaires et des transferts de point d'arrêt à d'autres AOM dont certaines nouvellement créées. Ainsi, avec l'évolution des dessertes, des points d'arrêts initialement définis peuvent évoluer.

2.2.1.2 - Le « reste à faire » : actualisation des éléments constitutifs du SDA régional

Du fait de l'évolution des réseaux et plus particulièrement des transferts de points d'arrêts aux AOM nouvellement créées, ce ne sont plus 456 points d'arrêts que la Région doit aménager mais 236 : l'Ad'Ap Régional après la prise en compte des évolutions des réseaux prévoit la mise en accessibilité de ces 236 points d'arrêts.

Réseau Zou !	04	05	06	13	83	84	Total
Points d'arrêt à rendre accessibles	21	37	3	28	114	33	236

Sur la période 2019 -2021, 236 points d'arrêt seront mis en accessibilité, soit dans le cadre de convention de délégation de maîtrise d'ouvrage avec les départements, soit en maîtrise d'ouvrage dans le cadre du marché de travaux.

Outre l'accessibilité des arrêts, l'information voyageur au point d'arrêt sera accessible et adaptée aux capacités de perception et de compréhension des personnes handicapées.

2.2.2 Etat d'avancement au niveau des transporteurs

2.2.2.1 - Les plans de formation

La mise en place d'un programme de formation du personnel est un élément constitutif du SD'AP. Il appartient aux exploitants de prévoir ces calendriers ainsi que les modalités de mise en œuvre qui doivent aborder les aspects techniques (utilisation des palettes ...) mais aussi humains (connaissance des différents types de handicap, information à apporter aux voyageurs ...).

Réseaux	04	05	06	13	83	84
Nombre de conducteurs formés			2016-2018 : 110		2016-2017 : 400	2016-2017 : 125

Pour les réseaux des Alpes de Hautes Provence, des Hautes alpes et des Bouches du Rhône, ces programmes sont prévus dans le cadre des nouveaux marchés.

2.2.2.2 - le Matériel roulant

Pour être accessible, le matériel roulant affecté aux services de transport public terrestre de voyageurs doit répondre aux principes posés par l'article D.1112-4 du code des transports : L'accessibilité du matériel roulant ne se limite pas à la conception du véhicule mais concerne également les services à bord et l'information utile à l'usager.

2.2.2.2.1 - L'accessibilité physique du matériel roulant

Réseaux	04	05	06	13	83	84	Total
Nombre de véhicule y compris TAD	34		194	143	263	88	722
Dispositif UFR	21		194	133	263	82	693
	62%	100%	100%	93%	100%	93%	96%

Dans le cadre du renouvellement des marchés en 2019, pour le réseau du département **04** le taux de véhicules équipés passera à 100%. Sur le réseau du département **13** le taux de 93% s'explique par le fait que 13 cars de doublages ne sont pas accessibles ; sur le réseau du département du **84** il s'agit de trois véhicules de réserve et de trois véhicules décapotables.

2.2.2.2.2 - L'information voyageurs

Des contrôles réguliers sont faits par la région afin de veiller au bon fonctionnement des équipements d'informations sonores et visuels dans les cars et sur les quais.

% de véhicules	04	05	06	13	83	84
Information visuelle et sonore à l'intérieur des véhicules	100% *	16% : annonces visuelles du prochain arrêt 41% : annonces sonores du prochain arrêt	100%	100%	100% *	93%
Information visuelle et sonore à quai à l'extérieur du véhicule		60%	100%	100%		93%

*Dans le cadre du renouvellement des marchés en 2019, pour le réseau 04 et 2018 pour les réseaux 83 et 05 le taux de véhicule équipés passera à 100%. Sur le réseau 84 le taux de 93% s'explique par 3 véhicules de réserve et de 3 véhicules décapotables.

2.2.3 Communication et concertation

Les bilans seront présentés aux associations de personnes handicapés.

2.2.4 Eléments financiers

Lors du transfert de compétence Départements/Région, les engagements financiers relatifs aux différents AD'AP ont été traités comme suit :

	04	05	06	13	83	84
Conventions				Convention de transfert délibération n° 18-527		
Procédure financière :	Budget AD'AP non transféré à la Région	Budget AD'AP non transféré à la Région	Budget AD'AP transféré à la Région.	Budget AD'AP transféré à la Région	Budget AD'AP transféré à la Région	Budget AD'AP non transféré à la Région
Observations particulières : Montants transférés	21 arrêts sont à rendre accessibles.	Le CD achève le programme des travaux.	La Région achève les travaux.	La Région achève les travaux.	Le CD achève les travaux	Le CD achève le programme des travaux.
	Aucun <i>Montant à évaluer maîtrise d'ouvrage Région</i>	Montant conservé par le département 720 000€	Montant versé 360 000€	Montant versé sur 4 ans 1,85M€	Montant versé sur 4 ans 4 287 828€	Solde du montant conservé 1 490 422€
	Montant non estimé, diagnostic à effectuer	Dépense estimée pour 48 PA programmés entre 2019 et 2021 : 720K€ soit 15 000 € par PA		Dépense réalisée 10 PA 2017/2018 : 235K€ Dépense estimée 10 PA 2019 : 250K€ Dépense estimée 8 PA 2020 : 300K€ Dépense estimée 8 PA 2021 : 300K€ Gain Région +765K€		

PA : points d'arrêts

Territoire 04 : Les 21 points d'arrêts situés dans les Alpes de haute Provence n'ont fait l'objet d'aucun transfert financier. Dans la délibération N°17-460 entre la Région et le CD04, il est précisé que le département a achevé son SDA /Adap. Le budget du territoire 13 pourrait servir à ces aménagements.

Territoire 05 : Le Département poursuit les aménagements, le budget alloué correspond aux 48 points d'arrêts restant à aménager.

Territoire 13 : La Région poursuit les aménagements grâce aux montants transférés. Ces derniers semblent très supérieurs aux investissements nécessaires. Il resterait 765K€ à l'issue des 3 ans.

2.3 Périmètre Chemins de Fer de Provence

La Région Provence-Alpes-Côte d'Azur est en charge de ce réseau depuis le 1^{er} Janvier 2007, et son exploitation est confiée, depuis 2014 à la Régie Régionale des Transports.

Cette ligne ferroviaire à voie métrique relie Nice à Digne. Elle comporte 52 points d'accès au réseau (26 sont dans les Alpes-Maritimes et 26 dans les Alpes-de-Haute-Provence).

Seules sept gares sont dotées de personnel : dans la zone périurbaine de Nice, Nice / La Vésubie / Puget-Theniers / Entrevaux / Annot / Saint André-les-Alpes et Digne-les-Bains.

Les autres points d'arrêt sont des haltes sans bâtiments ouverts aux voyageurs.

La Région assure la maîtrise d'ouvrage directe des investissements (infrastructure, matériel roulant, ateliers de maintenance, patrimoine).

Le service est assuré par 44 trains quotidiens en zone périurbaine de Nice, 10 trains sur le reste du parcours. La fréquentation annuelle est de 430 000 voyageurs.

2.3.1 Matériel

A ce jour, l'exploitation commerciale est assurée par :

- ❖ 3 autorails AMP de 108 places (2011)
- ❖ 1 autorail Soulé de 120 places (2013)
- ❖ 1 autorail SY de 48 places et sa remorque de 53 places provenant des Chemins de Fer de la Corse (2009)
- ❖ 6 autorails SY de 48 places (1971 - 1977), appelées à être retirées du réseau dès la mise en circulation commerciale des rames achetées sur le réseau espagnol.

2.3.2 Les opérations engagées

- Mise en accessibilité de six points d'arrêt : Puget-Théniers, Entrevaux, Annot, Thorame, SaintAndré-les-Alpes, Digne :
 - ❖ Engagement pris par l'Agenda d'accessibilité régional et le CPER,
 - ❖ Mise en accessibilité de 6 points d'arrêts : de la voie au parvis, réhabilitation des gares et parvis.

État d'avancement du projet en avril 2019 :

Les aménagements de la gare de Digne-les-Bains n'ont pu débuter, faute d'avoir un accord avec le propriétaire foncier, SNCF.

Pour les 5 autres gares :

- Les quais ont été mis en accessibilité,
- Les parvis réaménagés et les bâtiments voyageurs réhabilités seront livrés en 2020.

Hors engagements de l'Ad'AP, sept quais de haltes ont mis en accessibilité. quatre autres le seront en 2019.

Le tableau ci-dessous donne un aperçu de l'état des lieux. En grisé apparaissent les évolutions depuis le lancement de l'Ad'AP.

	Quai	BV	Parking
NICE	C	NC	SO
GAMBETTA	C	SO	SO
PARC IMPERIAL	NC	SO	SO
ST-PHILIPPE	NC	SO	SO
LA MADELEINE	C	SO	SO
CREMAT	C	SO	SO
ST-ISIDORE	C	SO	SO
LINGOSTIERE	C	NC	NC
ST-SAUVEUR	NC	SO	SO

BELLET	NC	SO	SO
COLOMARS	C	SO	SO
LA BEDOULE	NC	SO	SO
CASTAGNIERS	NC	SO	SO
ST-MARTIN / VAR	C	SO	2020
P. CHARLES ALBER	NC	SO	SO
BAUS-ROUX	C	SO	SO
LA VESUBIE	C	NC	NC
LE CHAUDAN	NC	NC	NC
MALAUSSENE	2020	SO	2020
VILLARS / VAR	C	SO	NC
LE TOURNEL	NC	SO	SO
TOUET / VAR	C	SO	SO
LE CIANS	NC	SO	SO
LES CLOS	NC	SO	SO
PUGET-THENIERS	C	2020	2020
ENTREVAUX	C	2020	C
P. D'ENTREVAUX	NC	SO	SO
AGNERC	NC	SO	SO
PT DE GUEYDAN	NC	SO	SO
ST-BENOIT	2020	SO	SO
SCAFFARELS	NC	SO	SO
ANNOT	C	2020	2020
LES LUNIERES	NC	SO	SO
LE FUGERET	C	SO	NC
MEAILLES	2020	SO	NC
PEYRESC	NC	SO	SO
THORAME-HAUTE	C	2020	2020
ALLONS-ARGENS	2020	SO	NC
LA MURE	NC	SO	SO
ST-ANDRE	C	2020	2020
MORIEZ	C	SO	NC
BARREME	C	SO	NC
CHAUDON NORANTE	NC	SO	SO
CHABRIERES	NC	SO	SO
MEZEL	C	SO	NC
ST-JURSON	NC	SO	SO
GOLF DE DIGNE	NC	SO	SO
GAUBERT	NC	SO	SO
PLAN D'EAU	NC	SO	SO
DIGNE LES BAINS	NC	NC	NC

C : conforme

NC : non conforme

SO : sans objet

2.3.3 La formation des agents

La formation sur l'accueil des personnes en situation de handicap est demandée dans tous les cahiers des charges des marchés en renouvellement ; des contrôles sont opérés pour vérifier que les agents et les conducteurs diffusent les bonnes informations et assurent un accueil adapté. De plus, la Région participe ponctuellement à des sessions de formations pour sensibiliser les agents.