



**SCHEMA DIRECTEUR D'ACCESSIBILITE -
AGENDA D'ACCESSIBILITE PROGRAMMEE (SDA-Ad'AP)
DU STIF**

POINT DE SITUATION

suite à son approbation par courrier du 11 mars 2016

Mars 2017

SOMMAIRE

INTRODUCTION	3
1. Rappels des orientations et priorités pour la mise en accessibilité du service public de transport en Île-de-France	3
1.1. Du SDA au SDA Ad'Ap	3
1.2. Rappel des données d'accessibilité	4
1.3. Actualisation des données d'accessibilité relatives au matériel roulant et à l'information voyageurs	5
<i>a. Données relatives au matériel roulant.....</i>	<i>5</i>
<i>b. Données relatives à l'information voyageurs</i>	<i>5</i>
<i>c. Evolution du calculateur d'itinéraires ViaNavigo</i>	<i>5</i>
2. Etat d'avancement du SDA Ad'Ap – Volet routier	6
2.1. L'actualisation de la liste des lignes prioritaires en mars 2017	6
<i>a. Ajout de 4 lignes Express exploitées par Transdev (Yvelines).....</i>	<i>7</i>
<i>b. Ajout de la ligne 95-07 exploitée par Ceobus (Vallée de l'Oise)</i>	<i>8</i>
<i>c. Suppression du tronçon « desserte scolaire » de 3 lignes régulières :</i>	<i>9</i>
<i>d. Suppression de 2 lignes à vocation purement scolaire :</i>	<i>12</i>
2.2. Actualisation des engagements des maîtres d'ouvrage pour la mise aux normes des points d'arrêt	13
<i>a. Rappel des engagements reçus en 2015 (dépôt de l'Ad'Ap)</i>	<i>13</i>
<i>b. Méthodologie de relance pour le recueil des engagements des collectivités maîtres d'ouvrage</i>	<i>13</i>
<i>c. Bilan des engagements reçus dans le cadre du point de situation du SDA Ad'Ap</i>	<i>14</i>
2.3. Démarche d'animation de l'Ad'Ap routier, élaboration d'une nouvelle base de données de l'accessibilité des points d'arrêt et hiérarchisation des lignes prioritaires	18
<i>a. Consolidation d'une nouvelle base de données et hiérarchisation des lignes prioritaires</i>	<i>18</i>
<i>b. Détermination d'axes de travail</i>	<i>19</i>
<i>c. Evolution de la gouvernance pour l'animation du SDA Ad'Ap.....</i>	<i>20</i>
2.4. Etat des lieux et actualisation de l'accessibilité des lignes prioritaires	20
2.5. Actualisation de l'accessibilité des points d'arrêt prioritaires et de leur financement	23
<i>a. Etat des lieux et actualisation de l'accessibilité des points d'arrêt</i>	<i>23</i>
<i>b. Actualisation des financements du STIF pour la mise an accessibilité des points d'arrêts</i>	<i>26</i>
<i>c. Evolution de la participation du STIF pour la mise en accessibilité des points d'arrêt.</i>	<i>26</i>
3. Etat d'avancement du SDA Ad'Ap à fin 2016 – Volet ferré	27
3.1. Volet SNCF.....	27
<i>a. Les gares accessibles à fin 2014 (Réf SDA Ad'AP)</i>	<i>27</i>
<i>b. Les gares accessibles à fin 2016 (Suivi SDA Ad'AP)</i>	<i>28</i>
<i>c. L'avancement du SDA par ligne est le suivant, à fin 2016.....</i>	<i>30</i>
<i>d. Programme des 143 gares SNCF mis à jour au 28/02/2017 (réf SDA-ADAP paragraphe 9.1.1.)</i>	<i>31</i>
<i>e. Maquette financière du volet gares de l'Ad'AP (réf SDA-ADAP paragraphe 9.3.)</i>	<i>32</i>
<i>f. Dérogations identifiées</i>	<i>33</i>
3.2. Volet RATP	33

ANNEXES

INTRODUCTION

Le développement de l'accessibilité du réseau de transport aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR) est un axe et une préoccupation majeurs de la politique du STIF.

Le STIF a engagé un vaste chantier pour l'ensemble du réseau de transports francilien, avec l'approbation du Schéma Directeur d'Accessibilité en 2009 et de son agenda programmé, l'Ad'AP au Conseil du 8 juillet 2015.

Le SDA Ad'Ap du STIF présente les orientations et priorités générales pour la mise en accessibilité du service public de transport puis présente plus spécifiquement les travaux réalisés sur le réseau routier, notamment en grande couronne, qui constituent la principale évolution par rapport au SDA.

Le SDA Ad'Ap, déposé auprès du Préfet de Région en septembre 2015, a été approuvé par chaque Préfet de Département :

- Préfet du Val d'Oise par arrêté du 29 janvier 2016,
- Préfet de Seine-et-Marne par arrêté du 1^{er} février 2016,
- Préfet des Hauts-de-Seine par arrêté du 11 février 2016,
- Préfet des Yvelines par arrêté du 19 février 2016,
- Préfet de Seine-Saint-Denis par arrêté du 22 février 2016,
- Préfet du Val-de-Marne par arrêté du 22 février 2016,
- Préfet de l'Essonne par arrêté du 23 février 2016,
- Préfet de la Région Île-de-France et Préfet de Paris par arrêté n°201654-0014 du 23 février 2016, portant approbation du préambule et de la partie relative au département de Paris du SDA Ad'Ap.

Le STIF a reçu l'ensemble des arrêtés préfectoraux par courrier du Préfet de Région et de Paris en date du 11 mars 2016.

Dès lors, le STIF s'engage à fournir au Préfet :

- un « point de situation » à l'issue de la 1^{ère} année d'approbation (mars 2017),
- un « bilan intermédiaire » 3 ans après l'approbation (mars 2019),
- un « bilan d'achèvement » 6 ans après l'approbation (mars 2022).

Le point de situation, objet du présent document, permet d'évaluer l'état d'avancement du SDA Ad'Ap à l'issue de la première année d'exercice.

1. Rappels des orientations et priorités pour la mise en accessibilité du service public de transport en Île-de-France

1.1. Du SDA au SDA Ad'Ap

Pour répondre aux exigences de la loi 2005-102 du 11 février 2005 pour « l'égalité des droits et des chances, la participation à la citoyenneté des personnes handicapées », le STIF a réalisé, entre 2006 et 2009, un état des lieux de l'accessibilité des réseaux en concertation avec le milieu associatif, les exploitants et les maîtres d'ouvrages concernés puis élaboré un schéma directeur d'accessibilité (SDA).

Le SDA a été adopté en juillet 2009. Dans ce cadre, le STIF a décidé de financer :

- 50% du coût du volet ferroviaire du SDA (25% par la Région Ile-de-France et 25% par les maîtres d'ouvrage), soit 700 M€ environ.

- 75% du coût de la mise en accessibilité des points d'arrêt routiers (25% par les maîtres d'ouvrage).

Pour le réseau ferré, les modalités de financement du programme SDA dans son ensemble ont été arrêtées par une convention cadre de mise en œuvre du volet gare définissant le dispositif de suivi du programme et par un protocole de financement de 1,454Md€ nécessaires à la mise en accessibilité. Ces documents ont été adoptés par le Conseil du STIF en 2009, par la Commission permanente de la Région en 2011 et ont été signés par les opérateurs.

L'objectif du SDA est de rendre accessibles 272 gares, soit près de 95 % du trafic ferroviaire francilien, ainsi que les points d'arrêt d'environ 760 lignes prioritaires, soit 90% du trafic routier. Le réseau métro, impossible à rendre accessible, bénéficie du réseau de surface (bus et tramway) sur Paris qui offre une alternative en termes de substitution.

Suite au rapport de la sénatrice Champion, la loi du 11 février 2005 a été modifiée par l'ordonnance du 26 septembre 2014 pour offrir aux autorités organisatrices de transport la possibilité de poursuivre la mise en accessibilité de leurs réseaux, en élaborant un schéma directeur d'accessibilité – agenda d'accessibilité programmée (SDA-Ad'AP).

Le STIF a donc renforcé la concertation pour élaborer le SDA-AD'AP avec les associations, les transporteurs et les collectivités.

Le code des transports modifié par l'ordonnance du 26 septembre 2014 fixe ainsi des échéances pour borner les différentes étapes de la démarche SDA Ad'AP. La première de ces échéances concerne le dépôt du SDA Ad'AP : « Art. L1112-2-1. – III. – Le Schéma directeur d'accessibilité – Agenda d'accessibilité programmée doit être déposé dans les douze mois suivant la publication de l'ordonnance n° 2014-1090 du 26 septembre 2014 ».

L'article L1112-2-2 de l'ordonnance fixe les échéances de réalisation suivantes :

- deux périodes de trois ans maximum pour les services réguliers et à la demande de transport public dans la région Île-de-France ;
- trois périodes de trois ans maximum pour les services de transport public ferroviaire.

Les dispositions existantes sur le volet ferroviaire avec la SNCF correspondent aux attendus de l'ordonnance de 2014.

Les principaux enjeux de l'élaboration du SDA Ad'AP ont principalement porté sur le volet routier et les points d'arrêt des lignes prioritaires définies par le STIF dans le SDA AD'Ap, qui devront être mis en accessibilité d'ici 2021.

Le STIF n'ayant pas de compétence voirie et la maîtrise d'ouvrage des points d'arrêt relevant des gestionnaires de voirie, le STIF a dû recueillir l'engagement des maîtres d'ouvrage des points d'arrêt quant à leur mise en accessibilité, à la fois en termes de calendrier et de financement. Les points d'arrêt relevant d'une impossibilité technique avérée doivent également être justifiés.

1.2. Rappel des données d'accessibilité

Pour la SNCF sur les 207 gares du SDA, 63 sont déclarées accessibles, 97 sont en cours de réalisation, 47 en études préliminaires et toutes seront accessibles avant 2021. Pour la RATP, sur les 65 gares du SDA, 62 gares RATP sont déclarées accessibles, les trois autres sont en cours.

Toutes les lignes de tramway réalisées sont accessibles.

Sur le réseau routier, au 1er juin 2015, 279 lignes sur environ 760 lignes prioritaires définies dans le SDA étaient déclarées accessibles. Si le matériel roulant est aujourd'hui à 90% accessible, la mise en accessibilité des points d'arrêt est réalisée par les maîtres d'ouvrage, le STIF n'ayant pas la compétence pour réaliser ces aménagements même s'il les subventionne.

Tous les matériels roulants acquis depuis 2009 sont systématiquement accessibles et tous les personnels en contact avec des PMR sont formés. Par ailleurs, le STIF a investi 162 M€ depuis 2007 pour améliorer l'information voyageurs et la rendre accessible.

Concernant le volet routier, après la phase de diagnostic qui a permis de sensibiliser 1221 collectivités concernées ainsi que les transporteurs à la problématique de l'Ad'AP, les lignes prioritaires ont été réexaminées en prenant en compte le PDUIF et les textes réglementaires du SDA Ad'Ap, soit les critères suivants :

- 100% des lignes Mobilien,
- 100% des lignes Express,
- 100% des lignes Noctilien,
- Dessertes aéroportuaires,
- Accès au réseau ferré francilien optimum et équitable,
- Desserte des principaux pôles d'emploi et/ou équipement publics comme privés (préfecture, zone commerciale, hôpitaux, CEAT si connus...).

Environ 860 lignes au total sont considérées comme prioritaires, contre 760 environ au moment du SDA. Le trafic de l'ensemble de ces lignes couvre 92,8% du trafic routier francilien et requiert la mise en accessibilité de 25 800 points d'arrêt.

1.3. Actualisation des données d'accessibilité relatives au matériel roulant et à l'information voyageurs

a. Données relatives au matériel roulant

Pour rappel, tous les matériels roulants acquis depuis 2009 sont systématiquement accessibles.

Le matériel roulant est accessible à 100% sur le réseau RATP. Il est accessible à 90% sur le réseau OPTILE avec un objectif de 100% d'ici 2019.

b. Données relatives à l'information voyageurs

Concernant l'information voyageurs : le STIF a investi 199 M€ pour améliorer l'information voyageurs et la rendre accessible (donnée au 15 mars 2017) depuis l'approbation de son Schéma Directeur de l'Information Voyageurs (SDIV) en 2007.

c. Evolution du calculateur d'itinéraires ViaNavigo

Vianavigo et Infomobi sont les deux services d'information du STIF pour aider les voyageurs à préparer leurs déplacements :

- Vianavigo est un site d'informations générales et de recherche d'itinéraires,
- Infomobi est un site d'informations à destination des personnes en situation de handicap.

Une enquête auprès d'un panel d'utilisateurs a permis de dresser un bilan critique du site historique Infomobi :

- La recherche d'informations voyageurs reste une expérience multi-sites, car aucun média ne couvre seul l'ensemble des besoins.

- Des personnes en fauteuil roulant ont sollicité la mise en place d'une recherche d'itinéraires adaptés.
- Des pages restent à optimiser afin qu'elles soient plus adaptées à l'usage de la synthèse vocale.

L'enquête a permis de tirer les grands enseignements suivants :

- La remise en cause de la pertinence d'un site dédié,
- Le souhait d'une approche globale qui permette à chacun d'adapter le résultat de sa recherche et les modalités de restitution en fonction de ses propres capacités.

Le STIF a ainsi élaboré le projet « **Vianavigo V2** » qui consiste en la refonte et la fusion des services Vianavigo et Infomobi. Il s'agit de proposer sur un seul portail des services d'information pour tous les publics, notamment ceux à mobilité réduite.

Le projet est mené en méthode « agile » (par cycles de développement courts) avec des présentations et tests à des panels d'utilisateurs. Les associations de personnes à mobilité réduite (AFM, APF, AVH, CFPSAA, Jaccede, MeV, UNAPEI, UNISDA...) contribuent à la démarche avec des périodes de démonstration et de test du nouveau site, en présence des développeurs pour permettre une véritable prise en compte des demandes et des besoins : compatibilité avec les lecteurs d'écran, choix des pictogrammes, questions ergonomiques, modalités de présentation des résultats et structuration des informations...

Les développements ont pris en compte le :

- le référentiel RGAA (Référentiel Général d'Accessibilité des Administrations),
- L'usage d'ARIA (Accessible Rich Internet Applications ou Applications Internet riches accessibles) qui définit des moyens de créer du contenu et des applications web accessibles.

Le nouveau site ViaNavigo ainsi que l'application contenant les informations sur l'accessibilité ouvriront à la fin du mois de mars 2017 puis les évolutions du site se poursuivront en lien avec les retours des utilisateurs.

2. Etat d'avancement du SDA Ad'Ap – Volet routier

Pour rappel, une ligne peut être déclarée accessible dès lors que :

- Au minimum 70% des points d'arrêt de la ligne sont mis aux normes d'accessibilité,
- 100 % du matériel roulant est accessible.

Avant d'engager la déclaration d'accessibilité d'une ligne :

- tous les conducteurs de la ligne sont formés au fonctionnement des équipements et à la prise en charge des personnes en situation de handicap,
- L'information voyageurs est mise à jour.

Depuis l'approbation, par le Préfet, du SDA Ad'Ap, par courrier du 11 mars 2016, le STIF a engagé plusieurs actions pour l'animation du SDA Ad'Ap visant à accélérer le processus de mise en accessibilité de son réseau. Le STIF est ainsi passé d'une logique d'instruction des dossiers de demande de subvention à une logique d'animation du volet routier du SDA Ad'Ap.

2.1. L'actualisation de la liste des lignes prioritaires en mars 2017

Depuis l'approbation du SDA Ad'Ap, la liste des lignes prioritaires a évolué, notamment avec la constitution d'un réseau de lignes Express dans le département des Yvelines et la

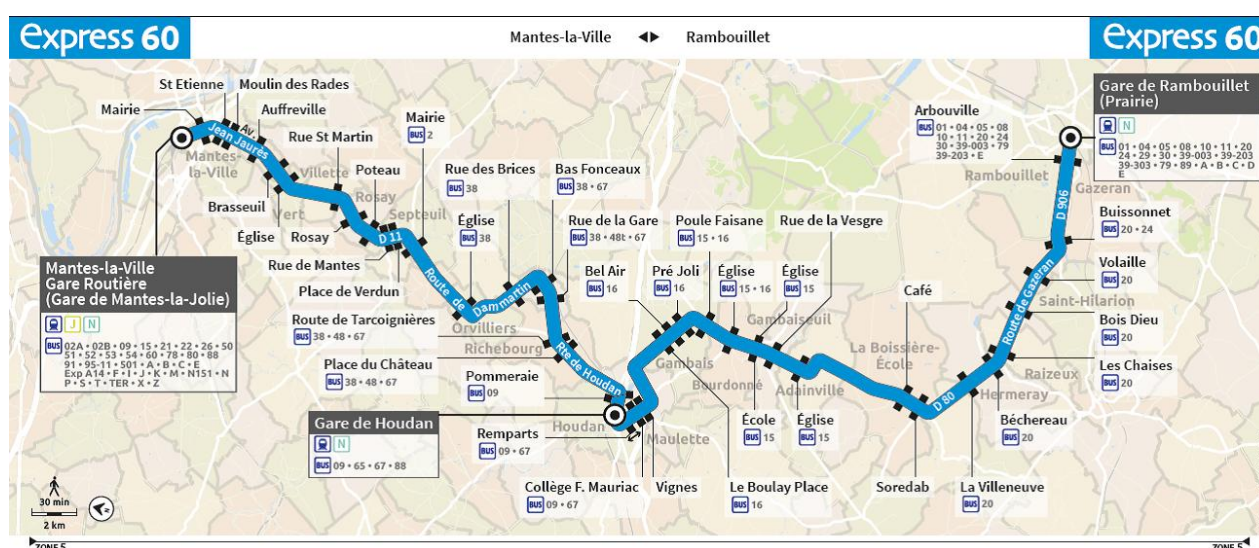
suppression de dessertes scolaires. Le nombre de lignes prioritaires passe ainsi de 862 à 865.

Il est à noter que les collectivités maîtres d'ouvrage concernées seront sollicitées ultérieurement à l'envoi de ce présent point de situation pour s'engager dans le cadre du SDA Ad'Ap.

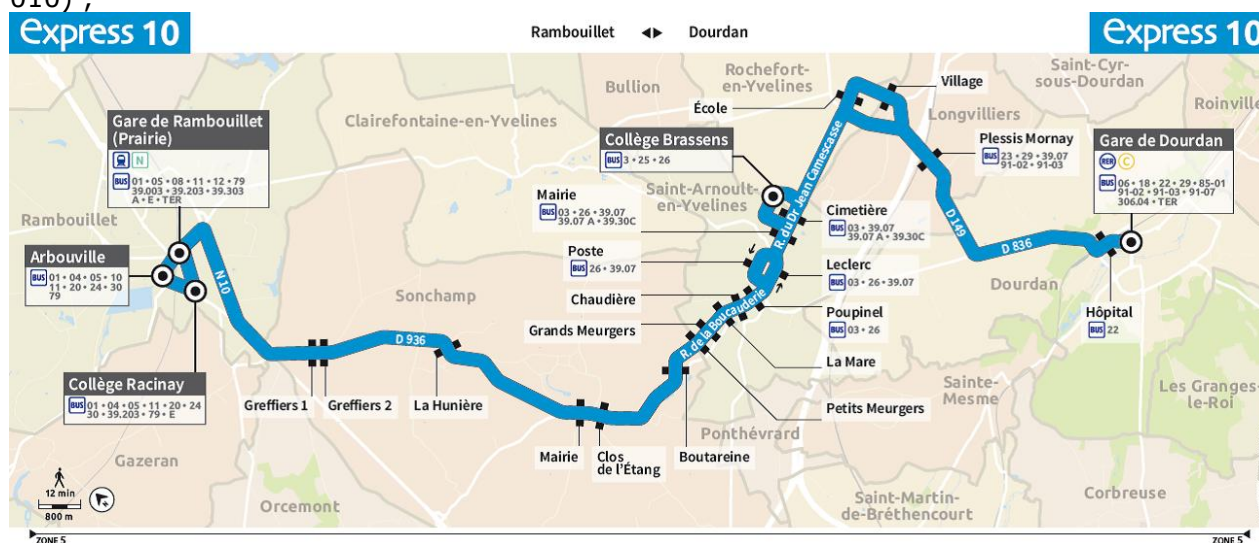
a. Ajout de 4 lignes Express exploitées par Transdev (Yvelines)

4 nouvelles lignes Express, mises en service à la fin du mois d'août 2016, ont été ajoutées après concertation avec le SITERR (syndicat intercommunal de transport et d'équipement de la région de Rambouillet) et la ville de Saint-Arnoult en Yvelines (78) concernant la ligne Express 10 :

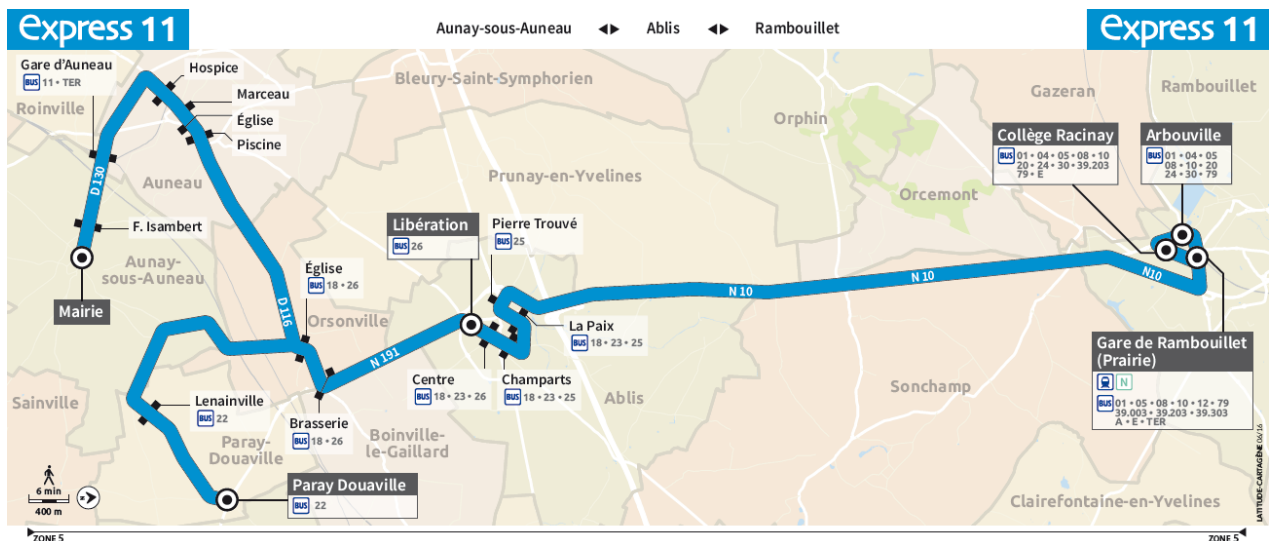
Ligne Express 60 Mantes-la-Jolie – Houdan – Rambouillet, exploitée par Transdev Houdan – Contrat 40 - Houdanais (code STIF : 005-005-060) ;



Ligne Express 10 Dourdan – Rambouillet, exploitée par Transdev (code STIF : 013-013-010) ;



Ligne Express 11 Ablis – Rambouillet, exploitée par Transdev (code STIF : 013-013-011) ;



Ligne Express 12 Rambouillet – Saint-Quentin-en-Yvelines, exploitée par Transdev (code STIF : 013-013-012)



La ligne Express 67 Houdan – Saint-Quentin-en-Yvelines, exploitée par Transdev Houdan (code STIF : 005-005-067), inscrite au SDA Ad'Ap, a été restructurée dans le cadre de la création de ce nouveau réseau de lignes Express, des arrêts ont donc été ajoutés à la base de données.

b. Ajout de la ligne 95-07 exploitée par Ceobus (Vallée de l'Oise)

Une ligne du réseau Vallée de l'Oise (contrat n° 038), restructurée en août 2015, est intégrée au SDA Ad'Ap :

Ligne 95-07 exploitée par Ceobus (code STIF : 025-195-007) soit 71 arrêts.



Cette ligne, qui bénéficie d'une offre supérieure (en termes d'amplitude et de fréquence) aux autres lignes du réseau Vallée de l'Oise, est empruntée majoritairement par des actifs (représentant plus de 60% des usagers), notamment en rabattement vers la gare de Cergy Préfecture.

La mise en accessibilité de cette ligne permettra ainsi à tous de bénéficier d'une facilité d'accès et d'attrait au mode bus dans ce secteur.

c. Suppression du tronçon « desserte scolaire » de 3 lignes régulières :

Il est rappelé que les lignes scolaires ne constituent pas des lignes prioritaires dans le SDA Ad'Ap, le STIF ayant mis en place un transport scolaire adapté pour les élèves et étudiants handicapés. En effet, le STIF prend en charge le transport scolaire des élèves et étudiants handicapés qui ne peuvent utiliser les transports en commun du fait de leur handicap, soit en organisant ces transports par le biais de marchés avec des transporteurs, soit en remboursant les frais de transport « domicile – école ou université » engagés par les familles ou les étudiants.

Pour rappel, 9 562 élèves et étudiants avaient bénéficié de ce service à la rentrée 2013/2014, avec un coût pour le STIF de 91,3 millions d'euros (cf. SDA Ad'Ap).

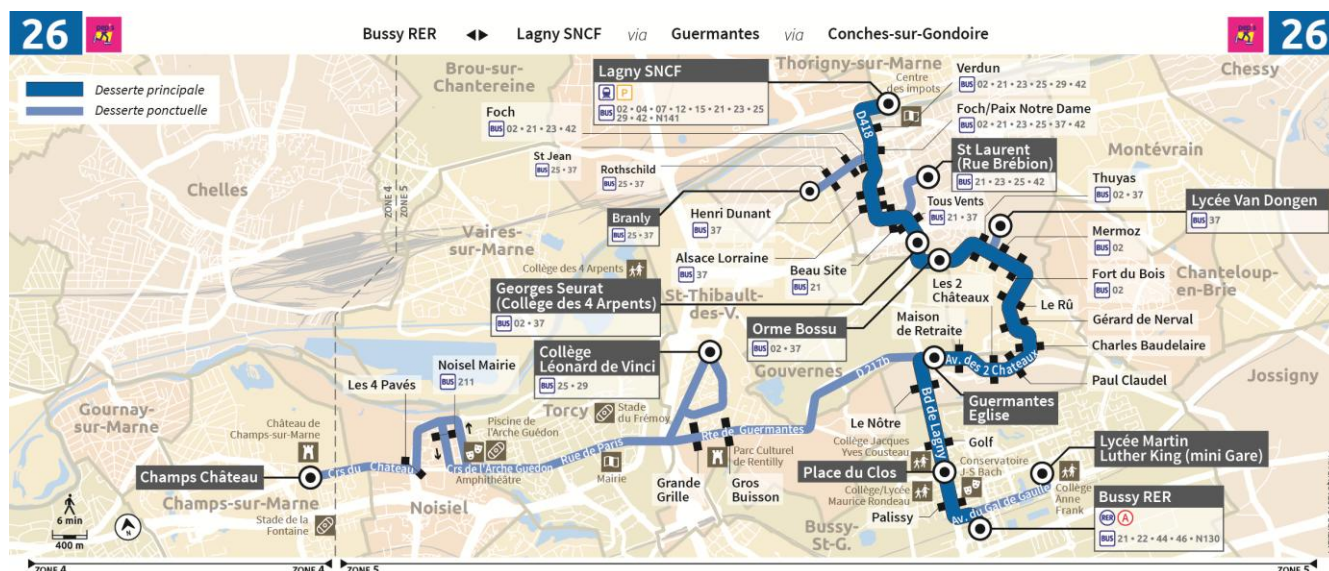
Les données actualisées sont les suivantes :

- Pour l'**année scolaire 2014/2015**, 9 807 élèves et étudiants ont bénéficié de ce service avec un coût pour le STIF de 100,3 millions d'euros ;
- Pour l'**année scolaire 2015/2016**, 10 372 élèves et étudiants ont bénéficié de ce service avec un coût pour le STIF de 103 millions d'euros.

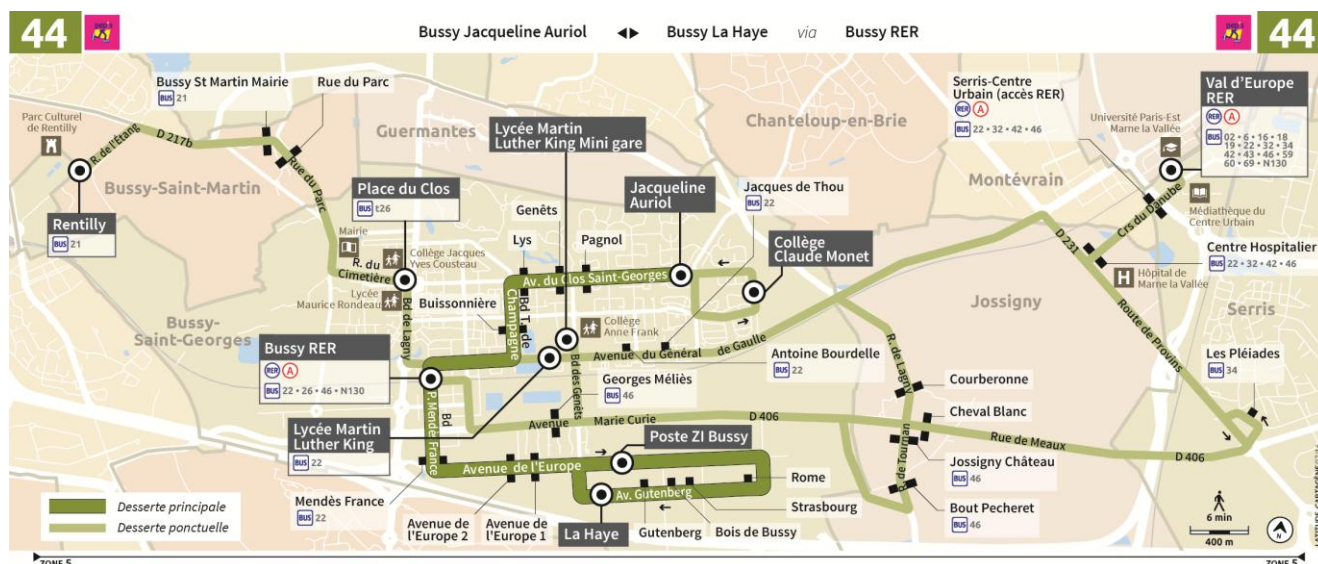
- Après échanges avec la Communauté d'Agglomération de Marne et Gondoire ainsi que la commune de Bussy-Saint-Martin (77), les tronçons « desserte scolaire » de 2 lignes régulières sont supprimés du SDA Ad'Ap.

Ces lignes restent néanmoins inscrites au SDA Ad'Ap pour la desserte régulière :

Tronçon scolaire de la ligne 26 exploitée par Transdev AMV (contrat 35 – réseau Pep's) soit la suppression de 19 points d'arrêt (indiqués dans la base de données transmise en tant que « arrêt scolaire supprimé »).



Partie Est du tronçon scolaire de la ligne 44 exploitée par Transdev AMV (contrat 35 – réseau Pep's) soit la suppression de 8 points d'arrêt (indiqués dans la base de données transmise en tant que « arrêt scolaire supprimé »).



- Après échanges avec la ville du Mesnil Saint-Denis (78), le tronçon « desserte scolaire » de la **ligne régulière 402 exploitée par SQYBUS** (contrat 49 – réseau Sqybus) est supprimé. Cette ligne reste néanmoins inscrite au SDA Ad'Ap pour la desserte régulière.

Les 20 arrêts desservis uniquement en période scolaire pour la desserte scolaire du collège Ste Thérèse et du collège Ph. De Champaigne sont supprimés de la base de données des

points d'arrêt prioritaires (indiqués dans la base de données transmise en tant que « arrêt scolaire supprimé »).

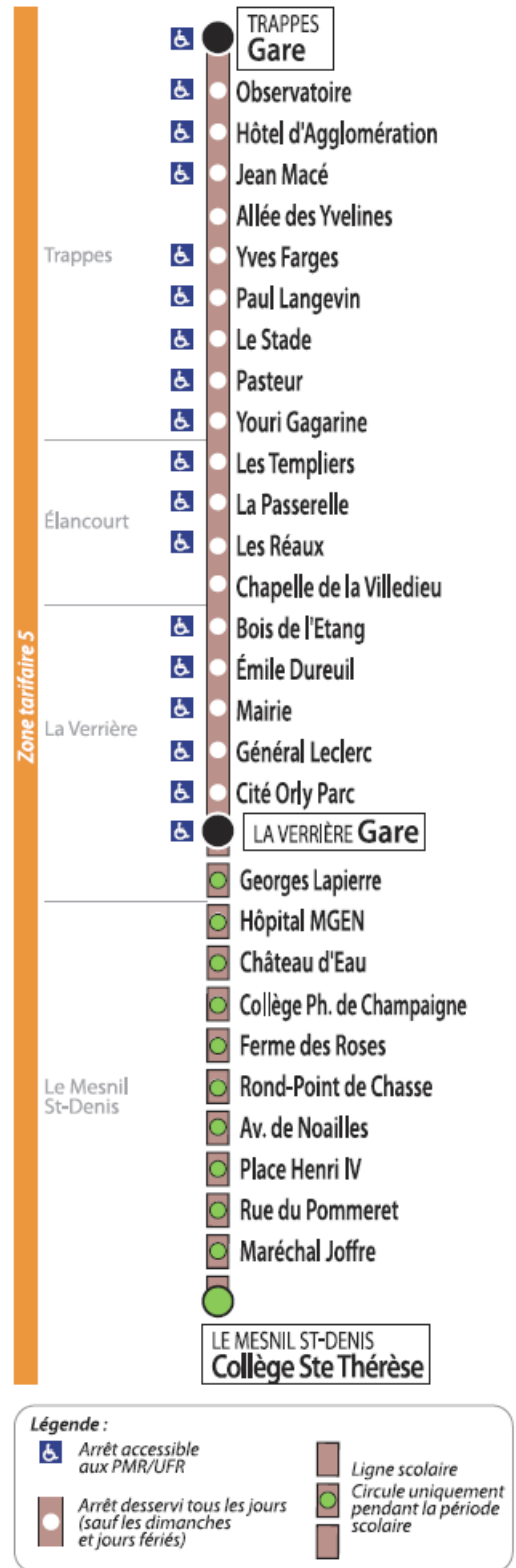


Schéma de la ligne 402 exploitée par SQYBUS

d. Suppression de 2 lignes à vocation purement scolaire :

La **ligne 448 exploitée par SQYBUS** (contrat 49 – réseau Sqybus) fonctionne uniquement du lundi au vendredi en période scolaire (2 dessertes le matin et 2 dessertes le soir) pour desservir le collège St François d'Assise à Montigny-le-Bretonneux (78), soit 61 arrêts.

La **ligne 101 exploitée par Transdev Saint Fargeau Ponthierry** (contrat 63 - réseau du canton de Perthes en Gâtinais) fonctionne uniquement du lundi au vendredi en période scolaire pour desservir le collège de Perthes et le collège de Ponthierry (77), soit 31 arrêts.

Les arrêts concernés seront supprimés de la base de données des points d'arrêt prioritaires (indiqués dans la base de données transmise en tant que « arrêt scolaire supprimé »).

Tableau de synthèse des modifications de la liste des lignes prioritaires inscrites au SDA Ad'Ap

Dép.	Modification Ad'Ap / Point de situation	Code Stif de la ligne	Transporteur	Nom commercial de la ligne	Contrat	Nbre PA concernés
78	Ajout ligne Ad'Ap 2017	005-005-060	Transdev IDF Houdan	60	40 - Houdanais	83
78	Ajout ligne Ad'Ap 2017	013-013-010	Transdev IDF Rambouillet	Express 10	28 - Interurbain Rambouillet	41
78	Ajout ligne Ad'Ap 2017	013-013-011	Transdev IDF Rambouillet	Express 11	28 - Interurbain Rambouillet	32
78	Ajout ligne Ad'Ap 2017	013-013-012	Transdev IDF Rambouillet	Express 12	28 - Interurbain Rambouillet	43
95	Ajout ligne Ad'Ap 2017	025-195-007	CEOBUS	95-07	38 - Vallée de l'Oise	71
77	Ligne scolaire supprimée	063063001	Transdev IDF St Fargeau Ponthierry	101	63 - Réseau du Canton de Perthes en Gatinais	31
77	Tronçon scolaire supprimé	051051026	AMV	26	35 - Pep's	19
77	Tronçon scolaire supprimé	051051044	AMV	44	35 - Pep's	8
78	Ligne scolaire supprimée	039410101	SQYBUS	448	49 - Sqybus	61
78	Tronçon scolaire supprimé	230410402	SQYBUS	402	49 - Sqybus	20

Le nombre de lignes prioritaires est dorénavant de 865 (au lieu de 862 inscrites dans le SDA Ad'Ap de 2015) compte tenu de l'ajout de 5 lignes et de la suppression de 2 lignes :

- ajout de 4 lignes et suppression d'une ligne dans le département des Yvelines (78),
- ajout d'une ligne dans le département du Val d'Oise (95),
- suppression d'une ligne dans le département de Seine-et-Marne (77).

Annexe 1 : liste des lignes prioritaires actualisée

Annexe 2 : plans et horaires des lignes concernées par l'actualisation de la liste des lignes prioritaires inscrites au SDA Ad'Ap

2.2. Actualisation des engagements des maîtres d'ouvrage pour la mise aux normes des points d'arrêt

Le STIF est chef de file pour l'élaboration de l'Ad'Ap mais l'aménagement des points d'arrêt bus relève de la compétence des gestionnaires de voirie.

a. Rappel des engagements reçus en 2015 (dépôt de l'Ad'Ap)

Ainsi, dans le cadre de l'élaboration de l'Ad'Ap en 2015 : plus de 620 collectivités avaient été contactées par le STIF pour :

- établir le diagnostic d'accessibilité des points d'arrêt,
- s'engager sur la programmation des travaux de mise aux normes des points d'arrêt (en termes de calendrier et de financement).

Un courrier avait été adressé à 585 collectivités pour les 25 800 points d'arrêt concernés.

Avaient alors été intégrés des retours pour 140 collectivités dont :

- 41 avec délibération
- 82 avec délibération à venir (date de conseil communiquée)
- 17 sans délibération (pas de maîtrise d'ouvrage ou bien maîtrise d'ouvrage mais date de conseil non communiquée).

b. Méthodologie de relance pour le recueil des engagements des collectivités maîtres d'ouvrage

Information et relance des collectivités en juin 2016 :

- **184 collectivités qui se sont engagées** à mettre aux normes leurs points d'arrêt avant 2021 ont reçu un courrier les informant de l'approbation de l'Ad'Ap et comportant les arrêtés préfectoraux d'approbation dont :
21 EPCI ;
163 communes.

- **442 collectivités qui avaient répondu partiellement** (pas de délibération d'engagement ou tableau des points d'arrêt incomplet) **ou qui n'avaient pas répondu au STIF** ont été relancées par courrier recommandé avec accusé de réception :

Soit 207 collectivités qui avaient répondu partiellement, autrement dit qui avaient complété le tableau des points d'arrêt prioritaires sans adresser la délibération d'engagement (ou inversement) ou pour lesquelles l'ensemble des points d'arrêt n'avait pas fait l'objet d'un engagement (réponse partielle) dont :
16 EPCI,
191 communes.

Soit 235 collectivités qui n'avaient pas répondu au STIF dont :
9 EPCI,
226 communes.

Le STIF a ainsi saisi à nouveau les gestionnaires de voirie en demandant pour chacun d'entre eux :

- l'état de l'accessibilité actuel du point d'arrêt,

- en cas de non accessibilité, de préciser la date prévue d'achèvement des travaux, ainsi que le montant de la participation financière du maître d'ouvrage (le STIF finance à hauteur de 70% depuis le 1^{er} janvier 2016 conformément à la législation),
- les éventuelles impossibilités techniques constatées et les pièces justificatives comportant a minima une fiche par arrêt avec photo et matérialisation de l'impossibilité technique (pente, largeur du cheminement, etc.).

Annexe 3 : trois courriers types adressés à l'ensemble des maîtres d'ouvrage pour les informer de l'approbation du SDA Ad'Ap ou recueillir leurs engagements sur la date de mise en accessibilité et leur engagement financier :

- Un courrier type de remerciement et d'information à destination des collectivités ayant répondu au STIF,
- Un courrier type à destination des collectivités ayant répondu partiellement (pas de délibération d'engagement ou tableau des points d'arrêt incomplet),
- Un courrier type à destination des collectivités n'ayant pas répondu.

Relances des collectivités n'ayant pas répondu en janvier 2017 :

Les communes qui n'avaient pas encore répondu, ni contacté le STIF suite au courrier de relance adressé en juin 2016 ont toutes été relancées par courriel (après un travail de recueil des adresses courriel des collectivités concernées).

Des EPCI qui avaient contacté le STIF mais n'avaient pas adressé la délibération ont également été relancés.

Il est par ailleurs à noter que certaines communes et EPCI ont annoncé que leur Conseil Municipal ou conseil communautaire se tiendrait en avril 2017, soit après l'envoi du présent point de situation.

c. Bilan des engagements reçus dans le cadre du point de situation du SDA Ad'Ap

L'évolution territoriale au 1^{er} janvier 2016 :

Pour rappel, l'une des difficultés rencontrées dans le cadre de l'élaboration du SDA Ad'Ap était l'existence d'une multiplicité de gestionnaires de voirie des points d'arrêt, pouvant être les communes, les intercommunalités, les conseils départementaux, des aménageurs publics et privés ou d'autres entités.

De nombreuses modifications sont intervenues en Ile-de-France dans le cadre de la création de la métropole du Grand Paris (MGP) prévue par la loi du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (loi MAPTAM) ainsi que par le schéma régional de coopération intercommunale d'Ile-de-France.

La loi du 7 août 2015 portant Nouvelle Organisation Territoriale de la République (NOTRe) a permis la mise en place d'un double niveau d'intercommunalité : la MGP, EPCI à fiscalité propre, composée de Paris et de 11 établissements publics territoriaux (EPT). Ces territoires prennent le relais des anciens EPCI à fiscalité propre et intègrent des communes qui étaient encore isolées. Ces 11 EPT résultent ainsi de la dissolution de 7 intercommunalités dans les Hauts-de-Seine, de 5 intercommunalités en Seine-Saint-Denis, de 7 intercommunalités dans le Val de Marne, de 2 intercommunalités dans l'Essonne et de 1 dans le Val-d'Oise.

En effet, au 1^{er} janvier 2016, la modification du paysage intercommunal de la région (création, fusion, transformations de groupements à fiscalité propre) a eu pour conséquence,

une modification des compétences en termes de gestion de voirie concernant de nombreux territoires.

Ainsi, plusieurs EPCI ont fusionné ou intégré un EPT sans avoir néanmoins tous transféré la compétence voirie. Par exemple, un nouvel EPCI ou EPT issu de la fusion de plusieurs intercommunalités peut disposer de la compétence voirie pour une ancienne intercommunalité mais pas pour une autre.

De même, certaines collectivités nous ont alerté ne pas pouvoir délibérer avant le présent envoi du point de situation du SDA Ad'Ap, le transfert de la compétence voirie entre les communes et l'EPCI ou EPT étant en cours de discussion et nécessitant un délai supplémentaire nécessaire à la modification des statuts.

Dans le cadre du présent point de situation, le bilan est effectué par collectivité (commune et EPCI) et par département. Les listes figurant en annexe 4 recensent, par département :

- chaque collectivité (commune ou EPCI) ayant adressé un dossier complet (délibération d'engagement et tableau des points d'arrêt prioritaires complété),
- chaque collectivité (commune ou EPCI) ayant adressé un dossier partiel (délibération à venir ou tableau des points d'arrêt à compléter). Lorsqu'il s'agit d'une commune, l'intercommunalité dont elle est membre est renseignée (communauté de communes, communauté d'agglomération, syndicat intercommunal ou établissement public territorial).

De plus, la mise aux normes des points d'arrêt d'une même commune pouvant concerner plusieurs maîtres d'ouvrage, pour chaque commune dont l'engagement reste à transmettre est indiqué le(s) maître(s) d'ouvrage gestionnaire(s) de voirie.

Bilan des engagements des gestionnaires de voirie au 17 mars 2017 :

Tous les départements se sont engagés dans la démarche du SDA Ad'Ap, sur un programme global (sur un certain nombre de points d'arrêt) ou partiel (par ligne prioritaire). Des réunions avec les départements, les collectivités et les transporteurs seront organisées pour prioriser les travaux par ligne prioritaire.

Au 17 mars 2017, sur les 616 collectivités concernées réparties comme suit :

Département	Nombre de collectivités
75	1
77	161
78	120
91	97
92	38
93	42
94	48
95	109
Total	616

A noter concernant la nouvelle organisation territoriale depuis le 1^{er} janvier 2016 : un nouvel EPCI issu de la fusion de plusieurs EPCI est comptabilisé ici une seule fois.

-283 collectivités ont adressé un dossier complet (tableau des points d'arrêt prioritaires complété et délibération d'engagement adressée), soit 27 EPCI et 256 communes :

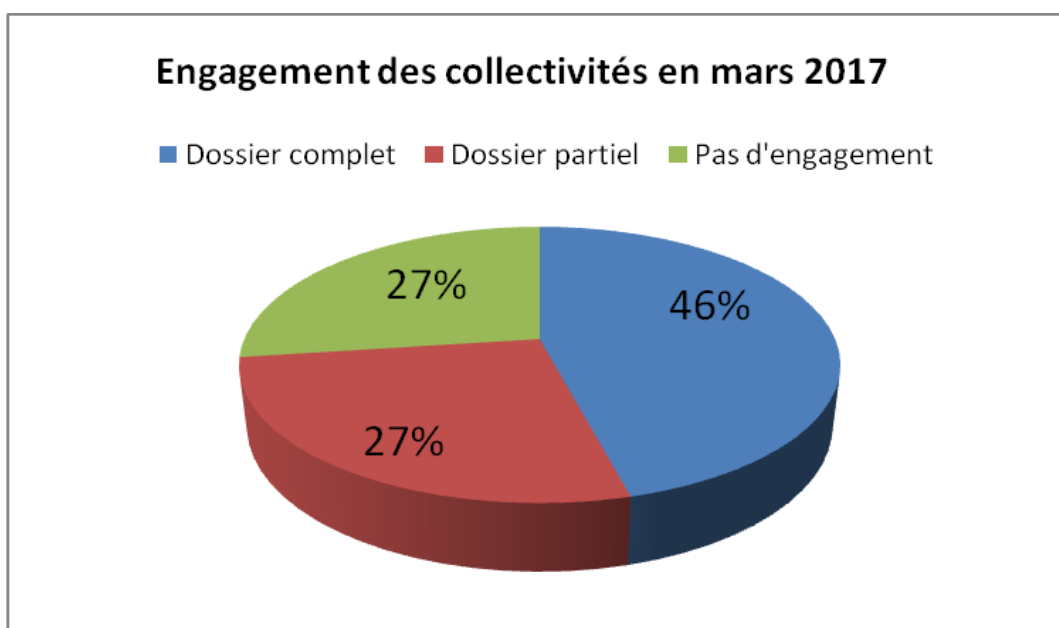
Département	Dossier complet (délibération d'engagement + tableau des points d'arrêt complété)		
	EPCI	COMMUNE	
75	 	 	
77	8	75	83
78	4	70	74
91	6	53	59
92	3	10	13
93	2	5	7
94	1	7	8
95	3	36	39
Total	27	256	283

-166 collectivités ont adressé un dossier partiel (l'envoi de la délibération d'engagement a été annoncé ou le tableau des points d'arrêt nécessite une mise à jour), soit 6 EPCI et 160 communes :

Département	Dossier partiel (délibération à venir ou tableau à mettre à jour)		
	EPCI	COMMUNE	
75	 	1	1
77	1	29	30
78	1	10	11
91	2	17	19
92	0	17	17
93	0	20	20
94	0	40	40
95	2	26	28
Total	6	160	166

-167 communes ne se sont pas engagées dans la démarche du SDA Ad'Ap (dont 51 ont néanmoins contacté le STIF) :

Département	Aucun engagement
	COMMUNE
75	
77	48
78	35
91	19
92	8
93	15
94	0
95	42
Total	167



Annexe 4 : Liste des EPCI et des communes, classés par département :

- ayant adressé un dossier complet (tableau des points d'arrêt prioritaires complété et délibération d'engagement dans le cadre du SDA Ad'Ap),
- ayant adressé un dossier partiel (l'envoi de la délibération d'engagement a été annoncé ou le tableau des points d'arrêt nécessite une mise à jour).

Annexe 5 : Délibérations d'engagements des collectivités reçues depuis le dépôt de l'Ad'Ap (par département).

Annexe 6 : Justifications relatives aux impossibilités techniques avérées (ITA) reçues depuis le dépôt de l'Ad'Ap (par département).

2.3. Démarche d'animation de l'Ad'Ap routier, élaboration d'une nouvelle base de données de l'accessibilité des points d'arrêt et hiérarchisation des lignes prioritaires

Depuis 2015, le STIF est passé d'une logique d'instruction des dossiers de demandes de subvention pour la mise aux normes des arrêts de bus à une logique d'animation de l'Ad'AP routier.

a. Consolidation d'une nouvelle base de données et hiérarchisation des lignes prioritaires

Au cours de l'année 2016, un travail fastidieux en raison du nombre et de la complexité des données à traiter a été réalisé pour bâtir une base de données sur les points d'arrêt OPTILE de l'Ad'AP qui croise plusieurs fichiers de données :

- La vision des collectivités, données issues du tableau transmis au Préfet, référence de l'Ad'AP. Ce tableau comporte, pour chaque point d'arrêt :
 - L'état d'accessibilité du point d'arrêt (ou ITA),
 - Les engagements en termes financiers et de programmation.

- La vision des transporteurs, données issues des bases cartographiques du STIF, comportant, pour chaque point d'arrêt :
 - L'accessibilité du point d'arrêt déclarée par le transporteur,
 - La desserte d'une gare ferrée et sa date de mise en accessibilité,
 - La proximité d'une gare routière et son état d'accessibilité (accessible / en cours d'étude / non accessible),
 - La commune d'implantation du point d'arrêt et l'EPCI référent.

- Les points d'arrêt subventionnés par le STIF puis les points d'arrêt dont les travaux ont été contrôlés par le STIF.

Une agrégation de ces fichiers a été nécessaire pour obtenir une base de données fiable permettant au STIF de déterminer les lignes les plus prioritaires selon les critères définis puisqu'il comporte, pour chacune des lignes, les informations suivantes :

- 1** - taux d'accessibilité de la ligne déclarée par le transporteur / déclarée par la collectivité maître d'ouvrage,
- 2** - desserte d'une gare ferrée et son état d'accessibilité (avec sa date de mise en accessibilité),
- 3** - présence d'une gare routière et son état d'accessibilité,
- 4** - communes concernées et leurs groupements (EPCI rattachés),
- 5** - points d'arrêt ayant fait l'objet d'une subvention du STIF (passée ou en cours de demande),
- 6** - date de programmation des travaux prévus par la collectivité.

Annexe 7 :

Nouvelle base de données des points d'arrêt du réseau OPTILE, par ligne, comprenant les engagements des collectivités, par département.

Annexe 8 :

Base de données des points d'arrêt du réseau RATP, comprenant les engagements des collectivités, par département (une nouvelle base de données, sur le modèle de celle réalisée sur le réseau OPTILE, est en cours de constitution concernant la RATP), la base annexée relative aux points d'arrêt RATP correspond donc à celle du SDA Ad'Ap, mise à jour.

b. Détermination d'axes de travail

A partir de cette base de données des lignes OPTILE a été calculé le taux d'accessibilité par ligne prioritaire. Le STIF a ainsi déterminé trois axes de travail prioritaires.

Axe 1 : s'assurer des déclarations d'accessibilité effectuées par les transporteurs

Le 1^{er} travail a consisté à vérifier si les lignes du réseau OPTILE, dont le taux d'accessibilité est supérieur à 70%, ont bien été déclarées accessibles par le transporteur.

↳ **57 lignes sont concernées.** Les 20 exploitants ont été contactés pour qu'ils effectuent les déclarations d'accessibilité.

Axe 2 : utiliser le critère du taux d'accessibilité de la ligne et le nombre de points d'arrêt restant à mettre aux normes

Le 2^e axe de travail a consisté à sélectionner les lignes OPTILE dont le taux d'accessibilité se situe entre 50% et 70% puis les lignes dont le nombre d'arrêts restant à mettre aux normes est inférieur à 10.

↳ **142 lignes sont concernées :**

- 70 lignes ont un taux d'accessibilité entre 50% et 70%,
- 72 lignes ont un nombre de points d'arrêt restant à mettre aux normes inférieur à 10.

Il s'agit plus précisément, par ligne :

- de comparer les déclarations d'accessibilité des points d'arrêt effectuées par les transporteurs et celles effectuées par les collectivités puis d'ajouter les points d'arrêt subventionnés et dont les travaux ont été contrôlés par le STIF ;
- de considérer le nombre de collectivités à relancer pour atteindre le taux de 70% d'arrêts aménagés ;
- de considérer le nombre de points d'arrêts restant à mettre aux normes pour atteindre ce taux.

La démarche de travail qui a été amorcée en 2016 est la suivante :

A partir des points d'arrêt déclarés accessibles par les transporteurs, ont été ajoutés les points d'arrêts déclarés accessibles par les collectivités puis les points d'arrêt subventionnés et dont les travaux ont d'ores et déjà été contrôlés par le STIF.

A l'issue de ce travail, **26 lignes dépassaient les 70% d'arrêts mis aux normes.**

Ainsi, comme pour le 1^{er} axe, tous les transporteurs concernés ont été contactés pour effectuer un bilan de l'accessibilité des points d'arrêt ou apporter au STIF des précisions relatives au matériel roulant ou toute autre contrainte empêchant la déclaration d'accessibilité de ces lignes.

En parallèle, le STIF a commencé à rencontrer les collectivités pour :

- soit avancer le calendrier de réalisation des travaux de mise aux normes de leurs points d'arrêt pour permettre de déclarer les lignes accessibles dans des délais plus courts,
- soit débloquer des situations empêchant la déclaration d'accessibilité de lignes, telles que l'engagement d'une étude ou de travaux pour la mise en accessibilité d'une gare routière, terminus de lignes prioritaires en rabattement sur une gare ferrée.

Axe 3 : décliner à partir du critère de la gare ferrée et de son état d'accessibilité

Le 3^e axe de travail consistera à exploiter la chaîne de déplacement en sélectionnant :

- les lignes desservant une gare ferrée déjà accessible ou accessible en 2017.
Puis, à partir de cette liste de lignes obtenue, les lignes desservant :
- les gares routières accessibles (priorité 1),
- les gares routières en cours d'étude (priorité 2),
- les gares routières non accessibles (priorité 3).

↳ Il s'agira d'effectuer cette même déclinaison pour les périodes suivantes :

- gares rendues accessibles en 2018,
- gares rendues accessibles après 2019.

Ces 1ers travaux ont permis d'accélérer le processus de déclaration d'accessibilité des lignes prioritaires sur le réseau OPTILE depuis le dépôt de l'Ad'Ap (cf. 2.4).

c. Evolution de la gouvernance pour l'animation du SDA Ad'Ap

Une réunion plénière au niveau régional, réunissant tous les acteurs tels que associations, transporteurs, collectivités... est organisée chaque année par le STIF pour faire le bilan de l'accessibilité.

Le STIF a évolué vers une logique d'animation territoriale et opérationnelle et la plénière au niveau régional ne semble plus constituer le niveau adéquat.

Il a ainsi été proposé aux partenaires, lors de la plénière qui s'est tenue le 31 janvier 2017, une évolution de la gouvernance axée sur les principes suivants :

- Conserver une plénière au niveau régional centrée uniquement sur les aspects de suivi global de la politique régionale (associations au niveau régional, opérateurs au niveau national),
- Mettre en place des réunions par département afin de prioriser et coordonner l'action publique au niveau local et de concerter les acteurs au niveau local (associations, opérateurs au niveau local, collectivités).

Les réunions organisées à l'échelle départementale permettront d'effectuer un bilan de l'accessibilité des points d'arrêt en étroite concertation avec les transporteurs et les collectivités concernées et de manière plus opérationnelle.

2.4. Etat des lieux et actualisation de l'accessibilité des lignes prioritaires

Différents transporteurs exploitent les quelques 1 700 lignes de bus : RATP (dont 31 Noctilien), SNCF (Noctilien), des entreprises privées (réseau OPTILE).

865 lignes sont prioritaires (contre 862 lors du dépôt du SDA Ad'Ap) dont :

- 320 lignes situées en petite couronne,
- 545 lignes situées en grande couronne.

La répartition effectuée par département tient compte de l'actualisation de la liste des lignes prioritaires comprenant :

- L'ajout de 4 lignes et la suppression d'une ligne dans le département des Yvelines (78),
- L'ajout d'une ligne dans le département du Val d'Oise (95),
- La suppression d'une ligne dans le département de Seine-et-Marne (77).

Répartition des lignes prioritaires par département

Dép.	Nbre de lignes prioritaires réseau OPTILE	Nbre de lignes prioritaires RATP	Nbre de lignes prioritaires réseau SNCF	Nbre total de lignes prioritaires
75	9	107	15	131
77	105	12	5	122
78	182	20	5	207
91	147	17	6	170
92	43	120	3	166
93	56	95	6	157
94	32	85	8	125
95	93	35	5	133

Nota : une ligne traversant deux départements est comptée deux fois afin de faciliter le recouplement avec la liste des points d'arrêt

Pour rappel, dans le SDA Ad'Ap, à la date **du 1^{er} juin 2015, 279 lignes étaient accessibles**, soit :

- 221 lignes dans l'agglomération centrale, dont toutes les lignes parisiennes (sur le réseau RATP),
- 56 lignes exploitées par des transporteurs privés en dehors de l'agglomération centrale (sur le réseau OPTILE),
- 2 lignes Noctilien SNCF.

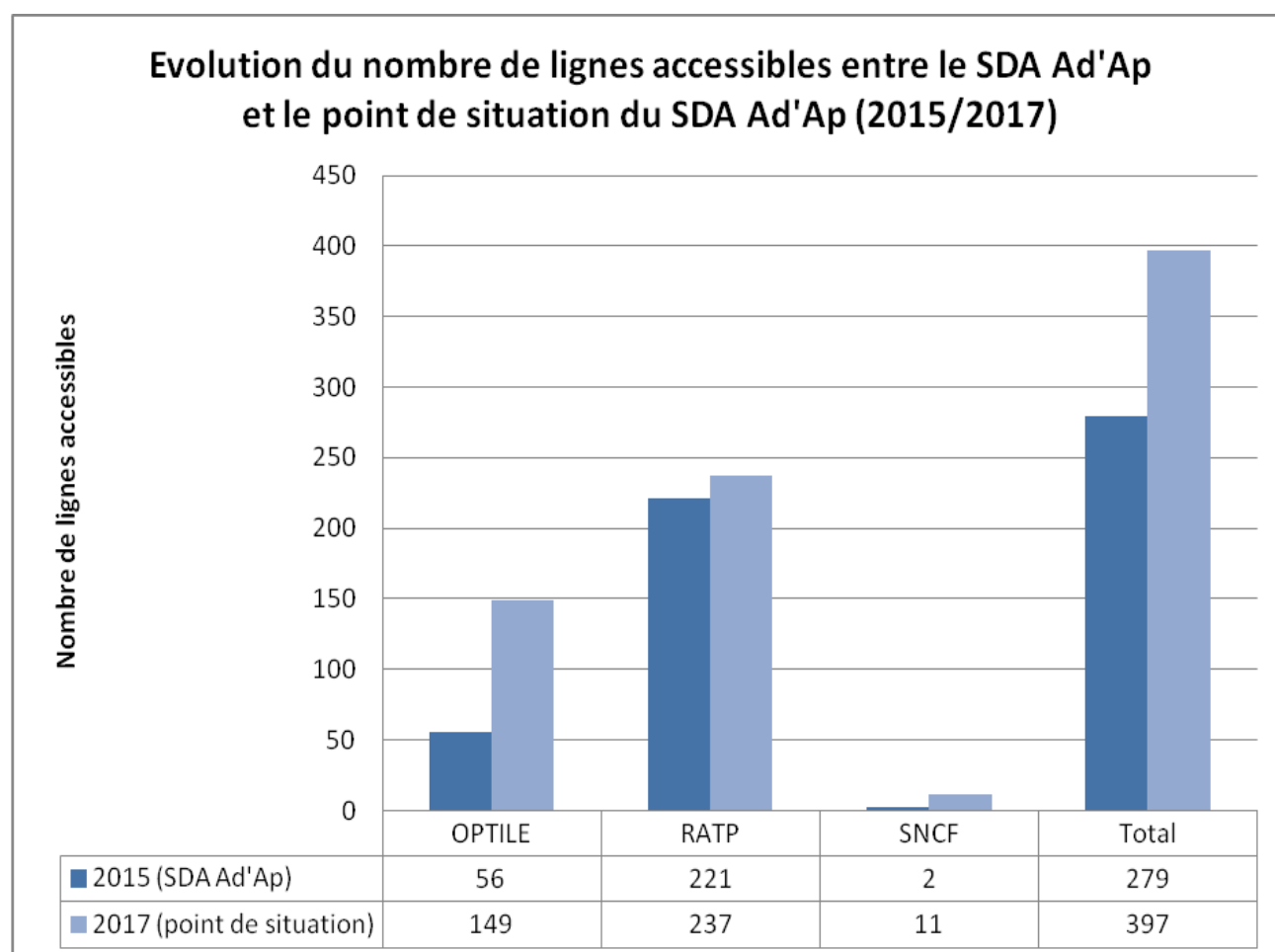
A la date du 17 mars 2017, 397 lignes sont accessibles, soit :

- 237 lignes dans l'agglomération centrale, dont toutes les lignes parisiennes (réseau RATP),
- 149 lignes exploitées par des transporteurs privés en dehors de l'agglomération centrale (sur le réseau OPTILE).
- 11 lignes Noctilien SNCF.

Soit une augmentation de plus de 87% depuis 2014 et de plus de 42% entre le dépôt du SDA Ad'Ap en 2015 et le présent point de situation adressé en mars 2017.

Evolution du nombre de lignes accessibles

	OPTILE	RATP	SNCF (Noctilien)	Total
Situation septembre 2014	42	170	0	212
Situation 1er juin 2015 (SDA Ad'Ap)	56	221	2	279
Situation 17 mars 2017 (point de situation SDA Ad'Ap)	149	237	11	397



Par ailleurs, 5 lignes exploitées par SQYBUS (réseau OPTILE) seront déclarées accessibles à la date du **1^{er} avril 2017, portant a minima le nombre de lignes accessibles à 401.**

Annexe 9 : Liste des lignes accessibles au 17 mars 2017

2.5. Actualisation de l'accessibilité des points d'arrêt prioritaires et de leur financement

a. Etat des lieux et actualisation de l'accessibilité des points d'arrêt

Le réseau routier est composé de 40 000 points d'arrêts environ dont 12 500 desservis par la RATP et 27 500 desservis par des exploitants privés.

Le nombre de lignes inscrites au SDA Ad'Ap est de 865.

Le nombre de points d'arrêts inscrits au SDA Ad'Ap est de :

- Environ 13 300 (sur 27 500 points d'arrêt) en grande couronne (réseau OPTILE) dont :
 environ 4 800 sont déclarés accessibles par le transporteur,
 environ 6 800 sont déclarés accessibles si on y ajoute les déclarations d'accessibilité des collectivités et les arrêts subventionnés.
- Environ 4 400 restant à rendre accessibles (sur 12 500 points d'arrêt) pour le réseau RATP dont :
 environ 760 sont déclarés accessibles par l'opérateur.

Réseau OPTILE

Nbre total de PA	Nbre total de PA accessibles	Nbre total de PA à rendre accessibles
13 301	6 844	6457

Réseau RATP

Nbre total de PA	Nbre total de PA accessibles	Nbre total de PA à rendre accessibles
12 500	8 851	3 649

RESEAU OPTILE		Accessibilité des points d'arrêt						Engagement des maîtres d'ouvrage	
Département	Nbre total de PA *	<i>dont PA déclarés accessibles / opérateur</i>	<i>dont PA déclarés accessibles en plus / le MOA</i>	<i>dont PA subventionnés en plus par le STIF</i>	Nbre total de PA accessibles	Nbre total de PA à rendre accessibles	Nbre d'ITA déclarés par les collectivités	Nbre de PA sur lesquels les MOA se sont engagés (oui)	Nbre de PA sur lesquels l'engagement est en attente (conseil annoncé ou tableau à mettre à jour)
75	32	3	0	0	3	29	0	0	
77	2 421	541	309	121	971	1 450	73	1 096	406
78	3 742	1 879	344	40	2 263	1 479	90	2 203	108
91	2 888	1 126	517	111	1 754	1 134	43	2 105	35
92	519	58	136	29	223	296	15	268	189
93	1 184	435	129	42	606	578	5	420	2
94	408	164	17	88	269	139	2	17	385
95	2 080	596	55	104	755	1 325	41	377	388
Hors IDF	27	0	0	0	0	27	0	0	0
Total	13 301	4 802	1 507	535	6 844	6 457	269	6 486	1 513

* comprenant les PA ajoutés (nouvelles lignes inscrites de l'Ad'Ap) / les PA des tronçons et lignes supprimés de l'Ad'Ap ne sont pas comptabilisés.

RESEAU RATP		Accessibilité des points d'arrêt			Engagement des maîtres d'ouvrage	
Département	Nbre total de PA non accessibles en sept 2015 (SDA Ad'Ap)	<i>dont PA déclarés accessibles / le MOA</i>	Nbre total de PA à rendre accessibles	Nbre d'ITA déclarés par les collectivités	Nbre de PA sur lesquels les MOA se sont engagés (oui)	Nbre de PA sur lesquels l'engagement est en attente (conseil annoncé ou tableau à mettre à jour)
75	338	153	185	82	0	327
77	198	15	183	4	126	0
78	180	132	48	0	49	78
91	386	46	340	0	43	0
92	1 013	183	830	70	399	456
93	984	105	879	14	239	0
94	875	110	765	5	116	730
95	439	20	419	7	198	13
Total	4 413	764	3 649	182	1 170	1 604

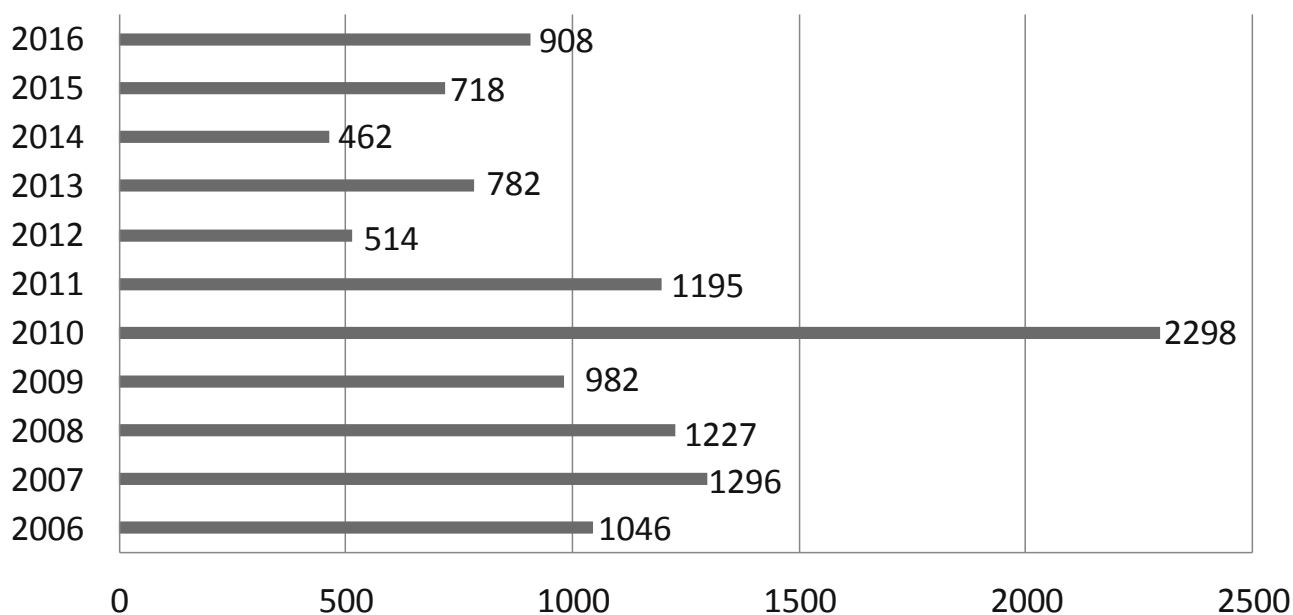
b. Actualisation des financements du STIF pour la mise an accessibilité des points d'arrêts

Depuis 2006, le STIF a subventionné la mise aux normes de 11 428 arrêts bus pour un montant de 94,7 M€.

Dans l'hypothèse de réaliser le programme de mise en accessibilité, le coût pour le STIF serait de 17 M€ par an

- 9 000 arrêts à rendre accessibles soit 1 500 arrêts par an,
- 17.000 euros par PA subventionnés à 70%

Nombre d'arrêts bus subventionnés par année



c. Evolution de la participation du STIF pour la mise en accessibilité des points d'arrêt

Dans le cadre du SDA Ad'Ap, le STIF s'est engagé à financer la mise aux normes des points d'arrêt prioritaires à hauteur de 75% du coût HT des travaux.

La loi MAPTAM du 27 janvier 2014 a modifié le point 2 de l'article L. 1111-9 du code général des collectivités territoriales « La participation minimale du maître d'ouvrage, prévue au deuxième alinéa du III de l'article L.1111-10, est fixée à 30% du montant total des financements apportés par des personnes publiques ».

La parution de la loi n°2015-991 du 7 août 2015 dite loi Notre, est venue ajouter à l'article 2 (IV) que : « ces dispositions sont applicables à compter du 1^{er} janvier de l'année qui suit le prochain renouvellement général des conseils régionaux », soit le 1^{er} janvier 2016.

Ainsi, le STIF apporte une participation à hauteur de 70% du coût HT des travaux pour la mise en accessibilité des points d'arrêt prioritaires depuis le 1^{er} janvier 2016, conformément à la législation.

3. Etat d'avancement du SDA Ad'Ap à fin 2016 – Volet ferré

3.1. Volet SNCF

a. Les gares accessibles à fin 2014 (Réf SDA Ad'AP)

Concernant les 209 gares SNCF du SDA, 63 gares SNCF sont déclarées accessibles :

- les 39 gares qui étaient déjà accessibles en 2009

UIC	Gare (Nom SDA Ad'AP)	Ligne de rattachement	Département	Ligne(s) desservie(s)	Etat à fin 2015 pour Ad'AP	Année fin travaux Réf. Ad'AP	Gare prioritaire SDA Ad'AP
381657	Acheres Ville	A	78	A, L	EP compl	avant juil 2009	Gare accessible
271460	Aéroport Charles De Gaulle 1	B	95	B		avant juil 2009	Gare accessible
271494	Aéroport Charles De Gaulle 2 Tgv	B	95	B, TGV		avant juil 2009	Gare accessible
381137	Asnieres Sur Seine	J	92	J, L	EP compl	avant juil 2009	Gare accessible
328328	Bibliothèque Francois Mitterrand	C	75	C	EP compl	avant juil 2009	Gare accessible
381079	Bois Colombes	J	92	J	EP compl	avant juil 2009	Gare accessible
113407	Bondy	E	93	E, T4	EP compl	avant juil 2009	Gare accessible
382655	Cergy Le Haut	A	95	A, L	EP compl	avant juil 2009	Gare accessible
381905	Cergy Prefecture	A	95	A, L	EP compl	avant juil 2009	Gare accessible
382499	Cergy St-Christophe	A	95	A, L	EP compl	avant juil 2009	Gare accessible
116111	Chelles Gournay	E	77	E, P	EP compl	avant juil 2009	Gare accessible
381129	Clichy Levallois	L	92	L	Diag compl	avant juil 2009	Gare accessible
381087	Colombes	J	92	J	Diag compl	avant juil 2009	Gare accessible
381459	Conflans Fin D'Oise	A	78	A, L, J	EP compl	avant juil 2009	Gare accessible
116046	Emerainville Pontault Combault	E	77	E	EP compl	avant juil 2009	Gare accessible
113514	Gagny	E	93	E	EP compl	avant juil 2009	Gare accessible
281899	Hausmann St-Lazare	E	75	E	EP compl	avant juil 2009	Gare accessible
386409	Houilles Carrieres Sur Seine	A	78	A, J, L	EP compl	avant juil 2009	Gare accessible
382218	La Defense	L	92	A (RATP), L, U	Diag compl	avant juil 2009	Gare accessible
164798	La Plaine Stade De France (St-Denis Aubervilliers)	B	93	B		avant juil 2009	Gare accessible
281873	Magenta	E	75	E	EP compl	avant juil 2009	Gare accessible
386425	Maisons Laffitte	A	78	A, L	EP compl	avant juil 2009	Gare accessible
381509	Mantes La Jolie	J	78	J, N		avant juil 2009	Gare accessible
386318	Nanterre-Universite	L	92	A(RATP), L	Diag compl	avant juil 2009	Gare accessible
334482	Neuville Universite	A	95	A, L	EP compl	avant juil 2009	Gare accessible
113746	Nogent Le Perreux	E	94	E	EP compl	avant juil 2009	Gare accessible
113217	Noisy Le Sec	E	93	E	EP compl	avant juil 2009	Gare accessible
116020	Ozoir La Ferriere	E	77	E	EP compl	avant juil 2009	Gare accessible
386573	Poissy	A	78	A, J		avant juil 2009	Gare accessible
393322	Pont du Garigliano - Boulevard Victor	C	75	C	EP compl	avant juil 2009	Gare accessible
116038	Roissy En Brie	E	77	E	Diag compl	avant juil 2009	Gare accessible
113704	Rosny Sous Bois	E	93	E	EP compl	avant juil 2009	Gare accessible
386417	Sartrouville	A	78	A, L	Diag compl	avant juil 2009	Gare accessible
382481	St-Nom La Breteche Foret De Marly	L	78	L	EP compl	avant juil 2009	Gare accessible
382374	Suresnes Mont Valerien	L	92	L, U	EP compl	avant juil 2009	Gare accessible
116210	Tournan	E	77	E, P	EP compl	avant juil 2009	Gare accessible
382267	Vaucresson	L	92	L	Diag compl	avant juil 2009	Gare accessible
382861	Versailles Rive Droite	L	78	L	EP compl	avant juil 2009	Gare accessible
113795	Villiers Sur Marne Le Plessis Trevisé	E	94	E	EP compl	avant juil 2009	Gare accessible
		39 gares					

- les 15 gares qui étaient considérées comme projets « coups partis » déjà financés en 2009

UIC	Gare (Nom SDA Ad'AP)	Ligne de rattachement	Département	Ligne(s) desservie(s)	Etat à fin 2015 pour Ad'AP	Année fin travaux Réf. Ad'AP	Gare prioritaire SDA Ad'AP
271411	Aulnay Sous Bois	B	93	B, K, T4		2012	Gare accessible
271403	Drancy	B	93	B		2012	Gare accessible
271478	Le Blanc Mesnil	B	93	B		avant 2012	Gare accessible
271395	Le Bourget	B	93	B		2012	Gare accessible
113522	Le Chenay Gagny	E	93	E	EP compl	avant 2012	Gare accessible
382366	Le Val D'Or	L	92	L, U	Diag compl	avant 2012	Gare accessible
113779	Les Boullereaux Champigny	E	94	E	Diag compl	avant 2012	Gare accessible
271528	Mitry Claye	B	77	B, K		avant 2012	Gare accessible
393314	Rambouillet	N	78	N	EP compl	2012	Gare accessible
276188	Sannois	J	95	J	EP compl	avant 2012	Gare accessible
271429	Sevran Beaudottes	B	93	B		2012	Gare accessible
271445	Sevran Livry	B	93	B		avant 2012	Gare accessible
271437	Vert Galant	B	93	B		avant 2012	Gare accessible
271510	Villeparisis Mitry Le Neuf	B	77	B		2012	Gare accessible
271452	Villepinte	B	93	B		avant 2012	Gare accessible
15 gares							

- 9 gares du programme des 143 gares, réalisées en 2013 et 2014 :

UIC	Gare (Nom SDA Ad'AP)	Ligne de rattachement	Département	Ligne(s) desservie(s)	Etat à fin 2015 pour Ad'AP	Année fin travaux Réf. Ad'AP	Gare prioritaire SDA Ad'AP
276485	Bouffemont Moisselles	H	95	H	Acc	2014	Programme des 143 gares
276022	Enghien-les-Bains	H	95	H	Acc	2014	Programme des 143 gares
681387	Evry-Courcouronnes	D	91	D	Acc	2014	Programme des 143 gares
681379	Grigny (Centre)	D	91	D	Acc	2014	Programme des 143 gares
276360	Groslay	H	95	H	Acc	2014	Programme des 143 gares
271304	La Courneuve Aubervilliers	B	93	B	Acc	2013	Programme des 143 gares
386003	La Garenne-Colombes	L	92	L	Acc	2014	Programme des 143 gares
276576	Luzarches	H	95	H	Acc	2013	Programme des 143 gares
271007	Paris Nord	B	75	B, D, H, K	Acc	2013	Programme des 143 gares
9 gares							

b. Les gares accessibles à fin 2016 (Suivi SDA Ad'AP)

Concernant les 209 gares SNCF du SDA, 79 gares SNCF sont déclarées accessibles :

- 16 gares du programme des 143 gares, réalisées en 2015 et 2016 :

Gare (Nom SDA Ad'AP)	Ligne de rattachement	Département	Ligne(s) desservie(s)	Année fin travaux Réf. Ad'AP	Date prév. Gare déclarée Accessible suite travaux	Date prév. ouverture au Service Acces Plus dans Infomobi
Chaville RG	N	92	N	2015	31/10/2016	01/04/2017
Chaville Rive Droite	L	92	L	2015	21/10/2016	01/02/2013
Coulommiers	P	77	P	2016	01/12/2016	01/12/2016
Domont	H	95	H	2015	31/12/2015	31/12/2015
Esbly	P	77	P	2015	30/09/2016	31/10/2016
Lagny Thorigny	P	77	P	2015	31/12/2016	31/12/2015
Le Bras de Fer	D	91	D	2015	31/10/2016	31/03/2017
Montsoulst Maffliers	H	95	H	2015	01/04/2016	01/05/2016
Parc des Expositions	B	93	B	2015	10/06/2016	01/10/2016
Sarcelles St-Brice	H	95	H	2015	31/10/2016	30/11/2016
Stade de France St Denis	D	93	D	2015	31/01/2015	31/03/2015
St-Cloud	L	92	L, U	2015	07/09/2016	01/02/2013
St-Leu La Forêt	H	95	H	2015	28/10/2016	01/03/2017
St-Ouen l'Aumône Liesse	H	95	C, H	2015	30/06/2016	31/10/2016
Val d'Argenteuil	J	95	J	2016	31/12/2016	01/02/2013
Yerres	D	91	D	2015	15/11/2016	30/06/2016
16 gares					79	86

A noter : des écarts subsistent entre la fin des travaux et l'ouverture du service Acces Plus dans Infomobi dans un sens comme dans l'autre. Dans Infomobi à fin 2016 nous avons 86 gares du SDA Ad'AP + 3 hors SDA (Créteil Pompadour et Rosa Parks) ouvertes au service Acces plus dans Infomobi.

L'avancement des études et travaux sur les 118 gares SNCF qui restent à rendre accessibles à fin 2016 est le suivant :

- 41 gares en travaux
- 34 gares en études PRO (PRO, DCE, Marchés)
- 31 gares en études AVP ou APO
- 16 gares en études préliminaires.

A cela, s'ajoutent les 10 gares SNCF qui étaient aussi identifiées en 2009 comme complémentaires et potentiellement dérogoires et qui sont en études préliminaires.

Prévisions à fin 2017 :

Concernant les 209 gares SNCF du SDA, 98 gares SNCF seront déclarées accessibles :

- 19 gares du programme des 143 gares, réalisées en 2017 :

Gare (Nom SDA Ad'AP)	Ligne de rattachement	Département	Ligne(s) desservie(s)	Année fin travaux Réf. Ad'AP	Date prév. Gare déclarée Accessible suite travaux	Date prév. ouverture au Service Acces Plus dans Infomobi
Arpajon	C	91	C	2017	31/08/2017	30/09/2017
Avenue du Président Kennedy	C	75	C	2015	31/12/2017	31/12/2018
Avenue Henri Martin	C	75	C	2016	31/12/2017	31/12/2018
Boullainvilliers	C	75	C	2015	31/12/2017	31/12/2018
Boussy St-Antoine	D	91	D	2015	31/03/2017	01/06/2017
Combs la Ville	D	77	D	2016	30/06/2017	01/09/2017
Dourdan	C	91	C	2017	31/07/2017	01/09/2017
Epinay-sur-Orge	C	91	C	2016	31/07/2017	30/09/2017
Fontainebleau	R	77	R	2017	27/04/2017	30/06/2017
Garches Marne la Coquette	L	92	L	2017	30/06/2017	01/02/2013
Houdan	N	78	N	2018	20/10/2017	19/01/2018
La Barre Ormesson	H	95	H	2016	06/04/2017	09/06/2017
Les Vallées	L	92	L	2017	30/06/2017	30/09/2017
Montfort l'Amaury Méré	N	78	N	2018	20/10/2017	01/02/2013
Neuilly PM	C	75	C	2015	31/12/2017	31/12/2018
Pereire Levallois	C	75	C	2015	30/11/2017	31/12/2018
Pierrefitte - Stains	D	93	D	2016	31/12/2017	31/12/2017
Porte de Clichy	C	75	C	2015	30/11/2017	31/12/2018
St-Gratien	C	95	C	2016	30/06/2017	30/09/2017
19 gares					79	86

c. L'avancement du SDA par ligne est le suivant, à fin 2016

Tableau 7 du SDA-ADAP mis à jour : avancement des gares SNCF du SDA par ligne, à fin 2016

	Gares de la ligne inscrites SDA	Gares de la ligne accessibles à fin 2016	Gares de la ligne où des travaux restent à réaliser
RER A	10	10	0
RER B	16	16	0
RER C	56	3	53
RER D	31	6	25
RER E	20	15	5
Ligne H	24	10	14
Ligne J	20	9	11
Ligne K	3	3	0
Ligne L	34	21	13
Ligne N	17	3	14
Ligne P	11	5	6
Ligne R	6	0	6
Ligne U	10	4	6
Total SNCF ⁽¹⁾	209	98	111

(1) : sans doublons de gares qui desservent plusieurs lignes (y compris les 10 gares dérogatoires et les 2 gares prioritaires ajoutées)

d. Programme des 143 gares SNCF mis à jour au 28/02/2017 (réf SDA-ADAP paragraphe 9.1.1.)

Le tableau de la programmation détaillée des études et travaux restant à réaliser présenté dans l'annexe XX1 précise, pour chaque année et chacune des 134 gares SNCF restantes, la phase engagée ou achevée (étude et/ou travaux) au cours de l'année correspondante

Tableau 10 : extrait du tableau de programmation mis à jour au 28/2/2017 de l'Annexe 10

Tableau 10 : Tableau de programmation mis à jour au 28/02/2017

Gare	Dep	Phase en 2014	Etat à fin 2014	Phase 2015	Etat à fin 2015	Phase 2016	Etat à fin 2016	Phase 2017	Etat à fin 2017	Phase 2018	Etat à fin 2018	Trimestre de début des travaux pour AdAP	Trimestre de fin des travaux pour AdAP (MES)
Argenteuil	95	AVP	AVP	AVP	AVP	PRO	PRO	PRO DCE marchés	marchés	Travaux	Travaux	T3 2018	T1 2020
Arpajon	91	PRO	PRO	Marchés	Travaux	Travaux	Travaux	Travaux Accessible	Accessible			T4 2015	T2 2017
Avenue du Président Kennedy	75	APO	Marchés	Travaux	Travaux	Travaux	Travaux	Travaux Accessible	Accessible			T2 2015	T1 2017

- colonne 1 : nom de la gare
- colonne 2 : département
- colonne 3 : lignes desservies (une ligne, ou plusieurs quand les gares desservent des troncs communs)
- colonne 4 : état à fin 2014
- colonne 5 : phase en cours en 2015
- colonne 6 : phase validée à fin 2015
- colonne 7 : phase en cours en 2016
- colonne 8 : phase validée à fin 2016
- colonne 9 : phase en cours en 2017
- colonne 10 : phase validée à fin 2017
- colonne 11 : phase en cours en 2018
- colonne 12 : phase validée à fin 2018
- colonne 13 : trimestre de début des travaux
- colonne 14 : trimestre de fin des travaux **mis à jour**

Annexe 10 : tableau de programmation mis à jour au 28/02/2017

Tableau 11 du SDA-ADAP mis à jour : nombre de gares traitées par an (programme SDA des 143 gares + 12 gares complémentaires SNCF, sur les périodes successives de l'Ad'AP)

		Gares rendues accessibles par an	En cumulé
PM depuis 2009	2013	3	3
	2014	6	9
	2015	2	11
	total	11	
1 ^{ère} période	2016	14	25
	2017	19	44
	2018	18	62
	total	51	
2 ^{ème} période	2019	17	79
	2020	23	102
	2021	14	116
	total	54	
2024	total	39	155

Pour mémoire, les 209 gares SNCF du réseau de référence SDA sont composées des 143 gares qui restaient à réaliser, auxquelles s'ajoutent les 54 gares accessibles et « coups partis » en 2009, ainsi que 10 gares identifiées comme devant nécessiter des Dérogations et les 2 nouvelles gares répondant au critère de gares prioritaires.

e. Maquette financière du volet gares de l'Ad'AP (réf SDA-ADAP paragraphe 9.3.)

Concernant les engagements financiers de la 1^{ère} période, année par année, et ceux de la 2^{ème} période sur ses 3 années, les dépenses prévisionnelles des opérateurs s'établissent de la façon suivante :

Tableau 14 du SDA-ADAP mis à jour : Prévisions de dépenses par période et engagements financiers correspondant (en M EUR courants)

Prévisions de dépenses, par périmètre de maîtrise d'ouvrage des aménagements (en M€ courants)

	avant 2014	2015	2016	2017	2018	période 2	période 3	TOTAL
Production SNCF Mobilité	40	29	33	33	33	99	33	300
Production SNCF Réseau	96	80	92	100	100	300	500	1268
TOTAL SDA	136	109	125	133	133	399	533	1568

Crédits de paiement correspondants, par financeur (en M€ courants) :

en M€ courants	avant 2014	2015	2016	2017	2018	période 2	période 3	TOTAL
STIF	68	55	63	67	67	200	267	784
Région IdF	34	27	31	33	33	100	133	392
SNCF Mobilités	10	7	8	8	8	25	8	75
SNCF Réseau	24	20	23	25	25	75	125	317

f. Dérogations identifiées

Lors de l'avancée des études, des impossibilités techniques ont été identifiées et nécessiteront de demander des dérogations ponctuelles lors de la mise en accessibilité des gares du réseau de référence.

La liste des gares concernées et les motifs de demandes de dérogation figurent dans l'annexe 11. Les mesures de substitution sont également présentées.

Annexe 11 : liste des gares concernées par les demandes de dérogation et motifs de ces dérogations

3.2. Volet RATP

Les dates de réalisation des travaux pour les deux gares restant à rendre accessible ont été précisées. La gare de Luxembourg sera achevée en 2018 et celle de la croix de Berny en 2021.