

Syndicat des transports d'Ile-de-France

Délibération n°2015/286
Séance du 08 juillet 2015

**SCHEMA DIRECTEUR D'ACCESSIBILITE -APPROBATION DE
L'AGENDA D'ACCESSIBILITE PROGRAMMEE (SDA-AD'AP)**

Le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France,

- VU** le code des transports et notamment ses articles L.1241-1 à L.1241-20, L.1115-1 et L.1115-2, L.3111-14 à L.3111-16 et R.1241-1 et suivants ;
- VU** la loi n° 78-753 du 17 juillet 1978 portant diverses mesures d'amélioration des relations entre l'administration et le public et diverses dispositions d'ordre administratif, social et fiscal ;
- VU** l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la région Ile-de-France ;
- VU** le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;
- VU** la loi 2005-102 du 11 février 2005 « pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées » ;
- VU** la délibération n°2009-0577 relative à la programmation du schéma directeur accessibilité ;
- VU** l'ordonnance du 26 septembre 2014 sur le SDA Ad'AP ;
- VU** le rapport n°2015/286 relatif à l'Ad'AP ;
- VU** l'avis de la Commission de la qualité de service du 1^{er} juillet 2015 ;

Après en avoir délibéré,

DECIDE

ARTICLE 1 : d'approuver les orientations du SDA Ad'AP.

ARTICLE 2 : La directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Le président du Conseil
du Syndicat des transports d'Ile-de-France

Jean-Paul HUCHON





**SCHEMA DIRECTEUR D'ACCESSIBILITE – AGENDA
D'ACCESSIBILITE PROGRAMMEE (SDA-AD'AP)**

INTRODUCTION

Le STIF, Autorité Organisatrice de la mobilité durable en Île-de-France, a pour mission de définir, de coordonner et de financer les transports publics franciliens. Ces transports sont assurés par la RATP, la SNCF et les entreprises de bus privées regroupées au sein de l'association OPTILE.

Le développement de l'accessibilité du réseau de transport aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR) est un axe majeur de la politique du STIF, et une préoccupation constante. On peut d'ailleurs le constater dans chacun des chantiers de rénovation des infrastructures existantes (gares et stations...) où la prise en compte de ces questions est aujourd'hui une évidence ; mais c'est une évolution très récente. Si en 1975 ces questions étaient déjà présentes, ce n'est qu'en 1992, puis en 2005 que la volonté politique s'est accompagnée d'un véritable plan de mise en œuvre, dont l'application elle-même pose de nombreux challenges.

L'Île-de-France possède un des plus vastes réseaux de transports en commun d'Europe. Il est très étendu, très développé et très diversifié, reflet d'une longue histoire qui s'est écrite petit à petit depuis plus de 150 ans. Sa modernisation et son homogénéisation est le grand défi relevé par le STIF avec ses partenaires.

Ce travail est conduit avec une idée constante : que l'on se déplace avec une poussette, une canne, des bagages ou en fauteuil, la démarche d'amélioration de l'accessibilité des transports portée par le STIF est profitable à tous.

Et c'est dans cet esprit que sont conduites l'ensemble des réflexions sur le choix des véhicules et des modes de transports, sur les aménagements des gares avec une circulation facilitée, sur la lecture et la compréhension des informations...

Le STIF a engagé un vaste chantier pour l'ensemble du réseau de transports francilien, avec l'approbation en 2009 du Schéma Directeur d'Accessibilité et maintenant l'Ad'AP.

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 en toute légalité la mise en accessibilité de leurs réseaux, ceci en élaborant un schéma directeur d'accessibilité – agenda d'accessibilité programmée (SDA-Ad'AP ou Ad'AP) à déposer avant le 27 septembre 2015.

Le présent document constitue le SDA – Ad'AP, l'organisation du présent document respecte donc l'ordonnance 2014-1090 du 26 septembre 2014 et ses décrets d'application en décrivant les orientations et priorités générales pour la mise en accessibilité du service public de transport puis en présentant plus spécifiquement les travaux réalisés sur le réseau routier, notamment en grande couronne, qui constituent la principale évolution par rapport au SDA et sur le réseau ferré. Pour ne pas alourdir la rédaction de l'Ad'AP, les éléments les plus volumineux ont été intégrés en annexes.

Table des matières

INTRODUCTION	2
ORIENTATIONS ET PRIORITES GENERALES POUR LA MISE EN ACCESSIBILITE DU SERVICE PUBLIC DE TRANSPORT EN ÎLE-DE-FRANCE	5
1. <i>L'élaboration du SDA et les progrès en matière d'accessibilité</i>	5
1.1. Rappel : des objectifs ambitieux du SDA fixés dans la concertation.....	5
1.2. La mise en œuvre du SDA	5
1.3. Le volet ferroviaire	6
1.4. Un volet routier complexe à mettre en œuvre	8
1.5. Des objectifs atteints en matière de transport de substitution	9
1.6. PAM et Transport scolaire adapté, autres leviers de l'action du STIF en matière d'accessibilité.	9
2. <i>Le SDA-ADAP, seconde phase de la mise en accessibilité du réseau francilien</i> ...	10
2.1. Une élaboration dans la concertation	10
2.2. La réaffirmation du calendrier et de l'engagement des financeurs sur le réseau ferroviaire	12
2.3. Une opportunité pour mettre à jour la liste des lignes prioritaires du réseau de bus	12
2.4. La prise en compte des dispositions de l'ordonnance de 2014 sur le SDA du STIF 13	
3. <i>L'information voyageur, socle de l'accessibilité</i>	14
3.1. La prise en compte du handicap dans l'information voyageur pour tous.14	
3.2. L'information pour tous les voyageurs.....	15
3.3. Les exigences du STIF vis-à-vis des opérateurs en matière d'information voyageur.....	17
4. <i>La formation du personnel gage de la qualité de service</i>	17
4.1. L'accessibilité au STIF	17
4.2. L'exigence de formation dans les contrats avec les opérateurs	17
VOLET ROUTIER	20
5. La gouvernance de l'accessibilité du réseau routier	20
5.1. Un réseau routier dense et hiérarchisé	20
5.2. Le STIF prescripteur	20
5.3. Le STIF financeur	20
6. La méthodologie de l'Ad'AP routier.....	21
6.1. Méthodologie pour l'élaboration du diagnostic de l'accessibilité des points d'arrêts routiers	21
6.2. Etat de l'accessibilité des matériels roulants bus et tram	24
6.3. Les lignes prioritaires du SDA au SDA-AD'AP, objet de l'engagement des partenaires	24
6.4. Le STIF chef de file du SDA-AD'AP... ..	25
VOLET FERRE	30
7. L'élaboration du volet gares du SDA adopté par le STIF	30
7.1. La construction du SDA d'Île-de-France.....	30
7.2. La concertation, l'état des lieux et la définition des priorités stratégiques 30	
7.3. Le coût et le financement du volet gares du SDA	38
7.4. Le dispositif de mise en œuvre des 143 gares SNCF.....	39
8. Avancement du « volet gares » du SDA à fin 2014.....	43
8.1. Les gares accessibles à fin 2014.....	43
8.2. Les matériels roulants ferroviaires	45

9.	Programmation des projets restant à réaliser	46
9.1.	La programmation des études et travaux sur la première période de l'Ad'AP	46
9.2.	La 2ème période de l'Ad'AP	50
9.3.	Maquette financière du volet gares de l'Ad'AP	51
9.4.	Transports de substitution pour les gares non accessibles.....	52
10.	Autres gares (pour information)	53
10.1.	Accessibilité des gares nouvelles	53
10.2.	Autres gares	54

LES ENGAGEMENTS FINANCIERS ET CALENDAIRES DES MAITRES D'OUVRAGE 55

11.	Liste des lignes accessibles	56
12.	Gares du SDA Ad'AP.....	88

ORIENTATIONS ET PRIORITES GENERALES POUR LA MISE EN ACCESSIBILITE DU SERVICE PUBLIC DE TRANSPORT EN ÎLE-DE-FRANCE

1. L'élaboration du SDA et les progrès en matière d'accessibilité

1.1. Rappel : des objectifs ambitieux du SDA fixés dans la concertation

La loi 2005-102 du 11 février 2005 pour « l'égalité des droits et des chances, la participation à la citoyenneté des personnes handicapées » a augmenté le niveau d'exigence en matière d'accessibilité en élargissant d'une part les types de handicap à prendre en compte et en inscrivant, d'autre part, l'échéance de 2015 pour la mise en accessibilité des réseaux. Elle a créé une obligation de résultat pour l'ensemble des maîtres d'ouvrages et des exploitants.

Pour répondre aux exigences de la loi de 2005, le STIF a élaboré un SDA dans la concertation.

De 2006 à 2009, le STIF a fait l'état des lieux de l'accessibilité des réseaux et a défini avec les associations et les transporteurs les priorités stratégiques en matière d'accessibilité. Le SDA a été adopté en juillet 2009. Le STIF finance :

- 50 % du coût pour le ferré - 25 % par la Région Île-de-France et 25 % par les maîtres d'ouvrage,
- 75%¹ du coût de la mise en accessibilité des points d'arrêt routiers - 25 % par les maîtres d'ouvrage.

Le SDA est devenu le cadre principal de définition et du suivi de la politique d'accessibilité du STIF, le bilan du SDA permet donc de réaliser le diagnostic de l'accessibilité en Île-de-France.

1.2. La mise en œuvre du SDA

Le STIF est autorité organisatrice de la mobilité durable en Île-de-France. A ce titre, il contractualise avec les opérateurs, notamment pour le transport des personnes à mobilité réduite pour :

- fixer les relations à desservir,
- désigner les exploitants,
- définir les modalités techniques d'exécution ainsi que les conditions générales d'exploitation et de financement des services.

Deux grandes familles de contrats lient les opérateurs avec le STIF :

- les contrats STIF/RATP et STIF/SNCF,
- les contrats avec les opérateurs de transport public routier plus communément appelés Optile (nom de l'association qui regroupe l'ensemble de ces opérateurs). Ces contrats présentent la spécificité d'associer les collectivités territoriales qui le souhaitent.

Ces contrats imposent aux opérateurs de mettre en œuvre le SDA en :

- organisant le renouvellement du matériel roulant,
- imposant la formation du personnel à la prise en charge des personnes en situation de handicap,

¹ Suite à la loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 qui modifie les articles L 1111-9 et L 1111-10 du code général des collectivités territoriales, la participation minimale du maître d'ouvrage passera à 30% au 1^{er} janvier 2016.

- précisant les éléments à intégrer dans l'information voyageurs afin de garantir son accessibilité.

1.3. Le volet ferroviaire

1.3.1. Les engagements sur le volet ferré

Les études préliminaires à l'adoption du SDA avaient conduit à acter avec les associations les grands principes suivants pour définir les points d'arrêts ferroviaires prioritaires :

- les critères de sélection des gares inscrits dans la norme européenne STI (gares de plus de 5000 voyageurs jour, soit plus de 2 500 entrants jour, sous réserve que la gare accessible la plus proche soit située à moins de 50 km),
- l'intégration des gares déjà accessibles en 2008, ainsi que les gares déjà financées pour être mises aux normes,
- l'obligation de rendre accessible l'intégralité du cheminement d'accès au train dans les gares, c'est-à-dire de l'entrée au bâtiment gare jusqu'à la montée dans le train, et de traiter tous les types de handicap, conformément à la loi,
- l'objectif d'atteindre une accessibilité dans les meilleurs délais, pouvant nécessiter une assistance dans un premier temps ou des rehaussements de quais provisoires en tête de train, tant que le renouvellement du matériel roulant qui permettra l'accessibilité en toute autonomie n'est pas encore effectué.

L'étude effectuée par les opérateurs pour l'élaboration du volet gares du SDA a ainsi permis de constituer un réseau de référence de 266 gares accessibles à terme en Île-de-France, soit près de 95 % du trafic ferroviaire francilien.

Cette programmation a été renforcée par l'adoption d'un protocole de financement de 1,454 Md€.

Pour les 207 gares SNCF, les partenaires ont signé un dispositif contractuel en juin 2011. Ce document fixe notamment :

- les principes de financement de chacun des projets, formalisés par des clés de répartition des financements entre les parties (50% STIF, 25% Région, et 25% par les maîtres d'ouvrage),
- le dispositif de suivi régulier du coût prévisionnel du programme, comparé au coût objectif délibéré en juillet 2009 : ce coût s'affine progressivement au fil des travaux et différents niveaux d'études réalisées sur un nombre croissant de gares,
- le dispositif de mise en place et de suivi des financements du STIF et de la Région (mise en place des subventions du STIF et de la Région, organisation des appels de fonds, modalités de contrôle par le STIF et la Région de l'usage des financements...),
- la mise en place de la SNCF Réseau comme coordinateur des maîtrises d'ouvrages dans la mise en œuvre du programme dans son ensemble,
- les principes de suivi du programme associant le STIF, la Région, la SNCF Réseau et la SNCF Mobilités : mise en place d'un comité de pilotage piloté par le STIF et d'un comité de projet piloté par la SNCF Réseau.

La signature de ces accords sur le calendrier et le financement, véritable SDA-AD'AP avant l'heure, a permis de maintenir le calendrier ambitieux mais réaliste du volet ferroviaire du SDA. En 2012, afin d'avoir une meilleure visibilité sur les conditions nécessaires de mise en œuvre de l'ensemble des gares et une consolidation du coût final prévisionnel du programme, et de ses enjeux de calendrier en terme d'organisation des moyens des opérateurs, il a été demandé aux opérateurs d'accélérer la production des études.

A fin 2014, 547 M€ ont déjà été engagés par les quatre financeurs pour couvrir les dépenses liées à la réalisation d'études et des premiers travaux de ce programme de 143 gares. Les engagements des maîtres d'ouvrage et les financements ayant déjà été contractualisés, ils servent de référence au SDA Ad'AP.

Les modalités de financement du programme SDA dans son ensemble ayant été arrêtées par une convention cadre de mise en œuvre du volet gare, dans laquelle est défini le dispositif de suivi du programme, adoptée par le STIF et la Région en juillet 2011, les engagements et les financements ont été pris avant l'ordonnance de 2014 et ne doivent pas être revus sous peine de risquer de retarder la mise en accessibilité.

1.3.2. L'état de l'accessibilité sur le réseau SNCF

Pour la SNCF, sur les 207 gares du SDA, 63 sont déclarées accessibles, les autres le seront avant 2021.

L'avancement des études et travaux sur les 134 gares SNCF qui restent à rendre accessibles à fin 2014 est le suivant :

- 16 gares en travaux,
- 29 gares en études PRO (PRO, DCE, Marchés),
- 42 gares en études AVP ou APO,
- 47 gares en études préliminaires.

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

Financement des études et travaux des gares SNCF restant à rendre accessibles en 2009

	Cout	Clés de financement				Montants			
		STIF	Région	SNCF Réseau	SNCF Mobilités	STIF	Région	SNCF Réseau	SNCF Mobilités
MOA SNCF RÉSEAU	1 090,5	50%	25%	25%	0%	545,3	272,6	272,6	0,0
MOA SNCF MOBILITÉS	363,5	50%	25%	0%	25%	181,8	90,9	0,0	90,9
TOTAL	1 454,0	50%	25%	25%		727,0	363,5	272,6	90,9

Remarque : Coût et montants exprimés en millions d'euros aux conditions économiques de janvier 2009

1.3.3. L'état de l'accessibilité sur le réseau RATP

Pour la RATP sur les 65 gares du SDA, 62 gares RATP sont déclarées accessibles, les trois autres sont en cours.

Concernant les 65 gares RATP du SDA, 62 gares RATP sont déclarées accessibles :

- les 58 gares qui étaient déjà accessibles en 2009,
- 4 gares parmi les 7 considérées en 2009 comme projets déjà financés « coups partis » (Noisy le Grand Mont d'Est, Massy Palaiseau, Lozère, Orsay Ville).

L'avancement des études et travaux sur les 3 gares RATP qui restent à rendre accessibles est le suivant, à fin 2014 :

- 2 gares sont en travaux : Luxembourg, et la gare de Nanterre Université dans le cadre des travaux du projet de pôle CPER,

- 1 gare est en étude de niveau AVP (La Croix de Berny, dans le cadre des études du schéma directeur du RER B Sud).

1.4. Un volet routier complexe à mettre en œuvre

La politique de mise en accessibilité du volet routier du SDA repose sur les principes suivants :

- accessibilité totale pour les lignes de l'agglomération centrale,
- priorité aux lignes considérées comme structurantes en grande couronne,
- mise en accessibilité progressive du parc de véhicules.

Afin d'établir une liste des lignes structurantes en grande couronne le STIF s'est appuyé sur les critères suivants :

- les lignes Mobilien et Noctilien,
- l'importance de la fréquentation avec un objectif global de traitement de 80% du trafic dans le respect de l'équité territoriale,
- l'accès au réseau ferré francilien optimum et équitable,
- La desserte des principaux pôles d'emploi et/ou équipement publics comme privés (préfecture, zone commerciale, hôpitaux, CEAT si connus...).

D'après ces critères, 441 des 1087 lignes que comptait la grande couronne, ont été sélectionnées.

En 2010, dans le cadre de l'annexe F5 des CT2 la liste des lignes inscrites comme prioritaires dans le SDA a fait l'objet de négociations avec les collectivités et les transporteurs. 469 lignes de grande couronne ont été identifiées comme prioritaires auxquelles s'ajoutent 36 lignes de l'agglomération centrale et les 60 lignes parisiennes qui restaient à rendre accessibles.

Depuis 2006, le STIF a attribué plus de 80M€ de subvention pour la mise en accessibilité de points d'arrêt. Plus de 10 000 points d'arrêt ont bénéficié de la participation financière du STIF.

274 lignes sont accessibles sur l'ensemble de la Région :

- 222 dans l'agglomération centrale (dont toutes les lignes parisiennes) ;
- 52 en dehors de l'agglomération centrale ;

Depuis janvier 2014, le STIF concentre ses efforts sur les déclarations d'accessibilité en grande couronne, ainsi 25 lignes sur 52 ont été déclarées accessibles en 2014. L'Ad'AP est une opportunité de maintenir la dynamique de mise en accessibilité du réseau routier et d'adapter la liste des lignes prioritaires à un contexte qui a beaucoup évolué :

- évolution des lignes (modification d'itinéraires, ajouts et suppressions de points d'arrêts, création d'une autre ligne sur la même origine-destination, environ 10% des points d'arrêt francilien qui sont déplacés chaque année),
- mise en service de nouvelles infrastructures de transports qui entraînent des restructurations de réseaux,
- l'offre supplémentaire : entre 2012 et 2016, le STIF a voté plus de 120 M€ d'offre nouvelle bus dans le cadre de son plan bus.

L'Ad'AP est donc l'occasion de prendre en compte ces évolutions dans la liste des lignes prioritaires. Tous les éléments sont présentés dans le volet routier de l'Ad'AP.

Enfin, les huit lignes de tramway qui desservent aujourd'hui l'Île-de-France sont toutes accessibles.

1.5. Des objectifs atteints en matière de transport de substitution

Le STIF a mis en place un transport de substitution à destination des Usagers en Fauteuil Roulant (UFR) pour pallier la non accessibilité des gares d'Ile de France, que ces gares soient ou non retenues dans la liste des gares à rendre accessible du SDA. L'expérimentation concerne un service de rabattement à la demande réservé aux Usagers en Fauteuil Roulant (UFR) sur les gares ferroviaires SNCF d'Île-de-France non accessibles.

Seules les portions du réseau ferré SNCF ne sont pas accessibles, dans la mesure où la quasi-totalité des gares RATP en Ile de France sont aujourd'hui accessibles et le seront d'ici fin 2015,

Le service vise à pallier les cas où il n'existe pas de transport public accessible aux UFR sur tout ou partie du trajet envisagé par le voyageur. Il a pour vocation de proposer un transport de rabattement en transport routier spécialisé de la gare de départ (ou de destination) du voyageur, si celle-ci n'est pas accessible, vers un point accessible du réseau de transport public Île-de-France, ferré ou routier.

La partie du trajet effectuée en transport spécialisé par la route peut donc intervenir selon les cas de figure, soit au début du trajet, soit au milieu, soit en toute fin. Dans certains cas exceptionnels précisés dans la convention, et faisant en outre l'objet d'une annexe spécifique, un transport routier spécialisé de la gare d'origine à la gare de destination du voyageur peut être proposé.

Le service est ouvert de 7h00 à 20h00 tous les jours. Les UFR doivent effectuer la demande de réservation au plus tard la veille (17h00) de leur trajet. Conformément à la loi du 11 février 2005, le coût de ce service n'est pas supérieur au coût du trajet s'il avait été effectué dans les transports publics accessibles.

Pour 2014, le coût de ce service a été de près de 800 K€ pour le STIF.

1.6.PAM et transport scolaire adapté, autres leviers de l'action du STIF en matière d'accessibilité.

1.6.1. PAM

Le PAM est un service de transport spécialisé, d'adresse à adresse, voir de porte à porte, réservé aux personnes les plus lourdement handicapées, celles qui devraient être dans l'impossibilité d'utiliser les transports en commun ordinaires même rendus accessibles ; il s'agit des personnes dont la Maison Départementale des Personnes Handicapées (MDPH) reconnaît l'invalidité à un taux d'au moins 80%, ainsi que les personnes bénéficiant de l'Allocation Personnes Agées (APA) GIR 1 à 4, c'est-à-dire les personnes âgées les plus dépendantes.

Le réseau PAM Île-de-France a été conçu pour aider à l'insertion des personnes handicapées dans la vie sociale. Une priorité d'accès a donc été donnée pour les déplacements de type domicile - travail. Néanmoins, le service PAM permet également de se déplacer pour de nombreuses autres raisons : loisirs, visites à des amis et à la famille, pour des raisons administratives, etc.

Le service PAM propose des déplacements d'adresse à adresse et non de point d'arrêt à point d'arrêt, avec un service d'accompagnement depuis ou jusqu'au véhicule.

Il ne peut donc être assimilé à du transport régulier, ni à du transport à la demande de substitution tel que défini dans le cadre du Schéma Directeur d'Accessibilité mais il vient bien sûr compléter le dispositif de services offerts. De plus, il est ouvert à une catégorie restreinte de personnes à mobilité réduite.

Enfin, en raison de la gamme de services proposée aux utilisateurs, qui est différente des prestations traditionnelles de transport public, la tarification est plus élevée que celle de droit commun.

Le service fonctionne 7 jours sur 7 et au minimum de 06h00 à 00h00. Les moyens du service représentent 630 salariés et 400 véhicules repartis entre les différents Départements pour environ 750.000 déplacements par an.

Le service faisant l'objet d'un cofinancement à part égale avec la Région Ile-de-France et les Départements, le coût total est de l'ordre de 36 M€ par an.

1.6.1. Le transport scolaire adapté

Enfin, le STIF prend en charge le transport des élèves et étudiants handicapés, en remboursant depuis le 1er juillet 2005 les frais de transport « domicile – école ou université » à ceux qui ne peuvent utiliser les transports en commun du fait de leur handicap. 9 562 élèves et étudiants ont bénéficié de ce service à la rentrée 2013/2014, avec une participation du STIF de 91,3 millions d'euros.

2. Le SDA-ADAP, seconde phase de la mise en accessibilité du réseau francilien

2.1. Une élaboration dans la concertation

Suite au rapport de la sénatrice Campion, 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 en toute légalité la mise en accessibilité de leurs réseaux, ceci en élaborant un schéma directeur d'accessibilité – agenda d'accessibilité programmée (SDA-Ad'AP) à déposer avant le 27 septembre 2015.

À l'issue d'une phase de diagnostic du service de transport dont elle a la responsabilité, l'AOT doit établir une stratégie structurant son action en vue de la mise en accessibilité du réseau. Cette stratégie est construite de manière coordonnée par l'ensemble des acteurs impliqués dans la mise en accessibilité du service de transport et notamment les gestionnaires de voirie. Elle s'appuie notamment sur :

- une priorisation des lignes et des points d'arrêt à rendre accessibles,
- une identification des points d'arrêt classés prioritaires relevant d'une impossibilité technique avérée,
- une réflexion sur l'affectation du matériel adapté, en fonction du rythme de renouvellement du parc et de son éventuelle mise à niveau.

Elle est complétée par des actions portant sur la formation du personnel et l'information des usagers, actions qu'il conviendra également de programmer. Afin de rendre le dispositif véritablement opérationnel, il est nécessaire que le Sd'AP ne se limite pas à une simple déclaration d'intention, mais impose l'atteinte de résultats concrets, c'est-à-dire contrôlables et mesurables. Il s'agit de faire de cet outil une feuille de route adossée à des outils de programmation, à la fois en termes de calendrier et de financement et synthétisant l'engagement de chacun des acteurs.

Le code des transports modifié par l'ordonnance du 26 septembre 2014 fixe ainsi des échéances pour borner les différentes étapes de la démarche d'Ad'AP.

La première de ces échéances concerne le dépôt de l'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 empruntant les lignes du réseau express régional.

Cette programmation d'actions doit indiquer la liste des points d'arrêt prioritaires qui seront mis en accessibilité chaque année. De plus, pour être totalement opérationnelle, elle se doit d'être assortie d'éléments financiers qui permettront d'en évaluer le coût total et de déterminer la clé de répartition des investissements nécessaires entre les différents intervenants.

Le STIF a renforcé la concertation pour faire face à l'échéance de 2015 et élaborer l'Ad'AP. Une dizaine de réunions de concertation exclusivement dédiées au SDA et à sa partie Ad'AP ont été tenues avec les associations, les transporteurs et les collectivités alors que SDA prévoyait à minima une réunion annuelle du comité de suivi. Le STIF a souhaité que la concertation soit la plus large possible et a regroupé les partenaires suivants :

ASSOCIATIONS	COLLECTIVITES	PARTENAIRES
UNAPEI	Ville de Paris	SNCF Transilien
CORERPA -IDF	Département de la Seine et Marne (77)	RATP
MOBILE EN VILLE	Département des Yvelines (78)	CESER
HANDIRAIL	Département de l'Essonne (91)	TICE
Conseil Consultatif du Handicap	Département des Hauts-de-Seine (92)	OPTILE
AVH	Département de la Seine-Saint-Denis (93)	RFF
AVH	Département du Val-de-Marne	KEOLIS IDF
UUDP-Viroflay	Communauté d'Agglomération Les Hauts-de-Bièvre	TRANSDEV
Association des Paralysés de France	Région Île-de-France	SNCF Gares et Connexion
CEREMH		Comité régional de tourisme
Association des personnes de petite taille		Transport Daniel Meyer
J'accède		SAVAC
CFPSAA		Albatrans
URAPEI IDF		Procars
Fédération des Malades et handicapés		RATP Développement
UNAPEI - papillons blancs		
ADUTEC AUT IDF		
Conseil Local du Handicap Paris 10		
AFM Téléthon		
Fédération des Malades et handicapés		
URAPEI IDF		
Conseil des séniors du 10eme et association Audio Idf		

Les réunions exclusivement dédiées au SDA et à sa partie AD'AP sont les suivantes :

- Mai 2014 : rencontre avec l'ensemble des transporteurs routiers pour mettre à jour les données relatives à l'accessibilité des points d'arrêt
- Juin 2014 : échanges avec les transporteurs pour renseigner l'état de l'accessibilité des points d'arrêt
- Juillet-août 2014 : communication auprès de l'ensemble des collectivités desservies par une ligne prioritaire du réseau Optile pour élaborer un diagnostic de l'état de l'accessibilité du réseau
- Septembre 2015 : comité de suivi du SDA pour présenter aux associations et aux opérateurs les avancées en matière d'accessibilité, (nouvelle carte à lisibilité améliorée, enquête transport sur les personnes en situation de handicap, état de l'accessibilité des réseaux ferroviaires et routiers)
- Octobre 2014 : réunion avec les opérateurs pour imposer la déclaration des lignes accessibles et accélérer la mise à jour de l'information voyageur et mieux anticiper la formation du personnel,
- Novembre 2014 : groupe de travail spécifique sur l'accessibilité des lignes desservies par des cars
- Décembre 2015 : présentation du diagnostic de l'état de l'accessibilité du réseau routier et des critères de définition d'une ligne prioritaire
- Mars 2015 : échanges avec les transporteurs et les collectivités sur l'échange de données et d'informations relatives à l'accessibilité des points d'arrêt
- Mai 2015 : échange avec les associations pour présenter la démarche et les premiers retours de l'Ad'AP.

Les supports de présentation et comptes-rendus des différentes réunions et rencontres sont placés en annexe.

Le comité de suivi du SDA sera chargé du suivi du volet Ad'AP. Ce comité se réunit à minima une fois par an. La composition de ce comité n'est pas figée : de nouvelles associations de voyageurs ou représentant des personnes en situation de handicap peuvent être amenées à représenter leurs membres au sein du comité.

2.2.La réaffirmation du calendrier et de l'engagement des financeurs sur le réseau ferroviaire

Lors de l'adoption du SDA en juillet 2009, le STIF s'est engagé à prendre en charge 50% des coûts du volet gares du SDA. Le SDA prévoit de rendre accessible 266 gares.

Afin de garantir la mise en œuvre de l'ensemble du volet gare du SDA, le STIF, la SNCF et RFF ont signé une convention cadre en juin 2011. Cette convention a pour objet de déterminer les conditions générales de mise en œuvre du programme, elle fixe :

- les principes de financement de chaque projet (50% STIF, 25% région Île-de-France, 25% MOA),
- le calendrier de mise en accessibilité,
- le dispositif de suivi et de contrôle du programme,
- la désignation de SNCF réseau comme coordinateur des maîtres d'ouvrages.

La programmation, cœur de la partie Ad'AP du SDA est un rappel des engagements financiers et calendaires pris dans ce cadre et détaillés dans le volet ferroviaire du SDA-Ad'AP.

2.3.Une opportunité pour mettre à jour la liste des lignes prioritaires du réseau de bus

Le STIF a associé les associations et les partenaires lors de la plénière du comité de suivi du SDA le 1^{er} décembre 2014 dédié aux grands principes du SDA-AD'AP francilien.

Lors de ces échanges, le STIF a proposé la méthodologie suivante pour définir les listes prioritaires :

- Maintien des objectifs du SDA :
 - o accessibilité totale pour les lignes de proche banlieue,
 - o priorité donnée aux lignes structurantes pour la grande couronne.
- Préciser la définition de lignes structurantes en grande couronne en complétant la définition des lignes prioritaires du SDA :
 - o 100% des lignes Mobilien,
 - o 100% des lignes Express,
 - o 100% des lignes Noctilien,
 - o dessertes aéroportuaires
 - o accès au réseau ferré francilien optimum et équitable,
 - o desserte des principaux pôles d'emploi et/ou équipement publics comme privés (préfecture, zone commerciale, hôpitaux, CEAT si connus...),

La liste des lignes répond en sus aux critères suivants :

- garantir la desserte locale des centres urbains de grande couronne,
- intégrer l'ensemble des lignes déclarées accessibles.

Afin de garantir au mieux la continuité du cheminement des personnes en situation de handicap, le STIF a comme objectif de rendre 100% des points d'arrêts des lignes prioritaires accessibles. Seuls les points d'arrêts répondant aux critères des impossibilités techniques avérées ne seront pas rendus accessibles, leur nombre devra représenter moins de 30% des points d'arrêt de la ligne prioritaire. Le détail des lignes et points d'arrêt est intégré dans le volet routier du SDA-AD'AP

2.4.La prise en compte des dispositions de l'ordonnance de 2014 sur le SDA

Le STIF s'engage à investir pour rendre et maintenir accessible le réseau de transport en :

- imposant la mise à jour de la formation des personnels en contact avec le public,
- demandant via les contrats l'évolution sémantique induite par l'ordonnance les formulaires de dépôt de plainte s'intituleront désormais « procédure de signalement concernant les obstacle à la libre circulation des personnes à mobilité réduite »,
- développant l'information voyageur, en poursuivant l'application du SDIV et en développant les publications spécifique en direction des usagers en situation de handicap,
- maintenant le site Infomobi et de travailler à son intégration avec le site Vianavigo,
- de clarifiant et communiquant sur les dispositions tarifaires dont peuvent bénéficier certains usagers en situation de handicap,
- développant les informations en cas de situation perturbée telles que des travaux,
- clarifiant l'accès aux véhicules (places réservées, etc.) pour les usagers en situation de handicap.

Conformément à l'article L 1112-7, les formulaires de dépôts de plainte s'intituleront désormais « procédure de signalisation ».

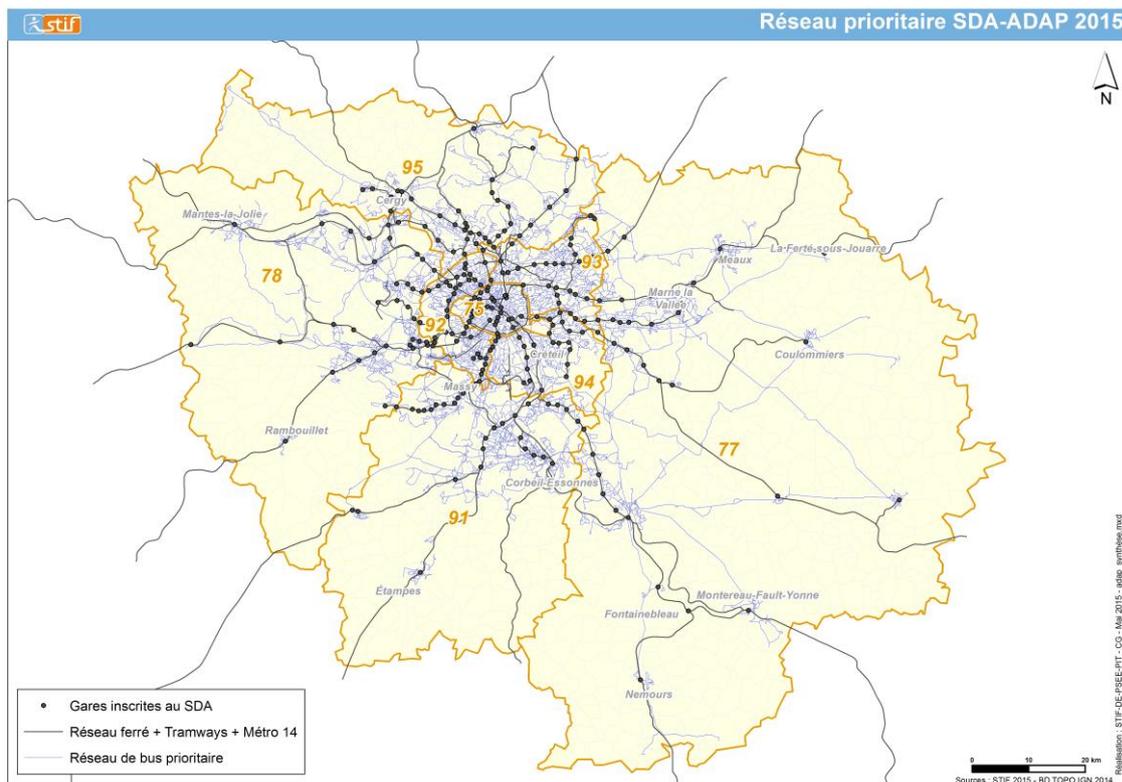
Le STIF tient par ailleurs à disposition des responsables légaux d'enfants en situation de handicap un formulaire de demande de mise en accessibilité d'un point d'arrêt desservant une ligne scolaire.

Le STIF s'engage à fournir au Préfet :

- un point de situation à l'issue de la première année (2016),
- un bilan des actions en matière de formation, information voyageurs et mise en accessibilité des gares et lignes prioritaires en 2018,
- le cas échéant l'actualisation du volet AD'AP du SDA.

Le comité de suivi du SDA sera chargé du suivi du volet AD'AP. Ce comité se réunit a minima une fois par an. La composition de ce comité n'est pas figée, en effet, de nouvelles associations de voyageurs ou représentant des personnes en situation de handicap peuvent être amenées à représenter leurs membres au sein du comité.

La carte ci-après synthétise l'ambition de l'accessibilité du réseau de transports francilien à terme.



3. L'information voyageur, socle de l'accessibilité

3.1. La prise en compte du handicap dans l'information voyageur pour tous

Les termes « information voyageur » désignent :

- les plans du réseau de transport à l'échelle régionale, d'un bassin de vie ou d'un pôle,
- la signalétique de repérage à bord ou sur les quais et les gares,
- la recherche d'itinéraires sur le site vianavigo,
- l'information fixe et dynamique sur l'état du trafic et en situation perturbée.

L'action du STIF en matière d'information voyageur est de deux types :

- proposer une information voyageur à l'échelle régionale,
- imposer des prescriptions aux opérateurs qui garantissent l'homogénéité de l'information voyageur sur tout le territoire quelque soit l'opérateur.

Le STIF édite de l'information voyageur, il propose des cartes régionales aux usagers, ainsi que le service de recherches d'itinéraires Vianavigo qui garantit le même niveau d'information quelque soit l'opérateur desservant la ligne ou le territoire desservi.

Le STIF a approuvé le schéma directeur d'information voyageur (SDIV) en 2007 et la charte des usages et des contenus en 2009.

Ces documents imposent aux opérateurs les caractéristiques techniques qui permettront de garantir la continuité de l'information voyageur. Ainsi quelque soit le réseau ou le territoire, les usagers sont assurés de disposer d'un niveau d'information qui leur permet de se repérer et éventuellement d'adapter leur itinéraire en cas de situation perturbée. Le STIF finance le déploiement de l'information voyageur. Il a voté un budget de 300M€ en 2007 pour la mise en œuvre du SDIV. Le STIF a financé plus de 162M€ depuis 2009 sur cette politique dont 123M€ à la SNCF et la RATP et 44,5M€ aux entreprises du réseau Optile.

L'accessibilité est prise en compte dans chacune des prescriptions et recommandations du STIF en matière d'information voyageur. Ainsi, la mise en place d'information sonore et visuelle est un gain de qualité de service pour l'ensemble des usagers, elle permet en outre de répondre aux besoins plus spécifiques des personnes malvoyantes et malentendantes.

3.2.L'information pour tous les voyageurs

Afin de répondre aux besoins plus spécifiques des personnes en situation de handicap, le STIF impose la mise à jour de l'information voyageur pour les lignes et points d'arrêts rendus accessibles. Cette mise à jour a comme premier objet d'informer les usagers du niveau d'accessibilité de la ligne ou de la gare.

Ainsi sur le réseau routier, une ligne ne peut être déclarée accessible tant que la mise à jour de l'information voyageur n'est pas effective. Elle doit comporter les éléments suivants :

- pictogramme UFR sur chaque point d'arrêt,
- à bord, indication de l'état de l'accessibilité de chaque point d'arrêt afin que les personnes en situation de handicap puisse connaître les arrêts qu'elles peuvent emprunter,
- information de l'état de l'accessibilité sur l'ensemble des fiches horaires.

Comme les lignes routières, les gares ne peuvent être déclarées accessibles tant que les éléments d'information voyageur spécifiques ne sont pas mis en place, il s'agit notamment :

- d'une signalétique directionnelle, conforme aux prescriptions (ascenseurs...),
- de la présence de guichets surbaissés,
- de la diffusion d'annonce sonores adaptées et ou mise en place de douches sonores,
- de la mise en place de bandes de guidages,
- du déploiement d'annonces visuelles sur les quais indiquant l'état du trafic et renseignant les voyageurs en cas de situation perturbée...

3.2.1. Création du formulaire de signalement

Le STIF adaptera le formulaire de signalement à disposition des usagers pour signaler à l'opérateur tout élément entravant la circulation des personnes en situation de handicap conformément aux modifications de l'article L 1112-4 du code des transports par l'article 4 de l'ordonnance n°2014-1090 du 26 septembre 2014, les termes « dépôt de plainte » seront remplacés par le terme « signalement ».

Le STIF propose par ailleurs un formulaire destiné aux responsables légaux d'un enfant en situation de handicap qui demandent la mise en accessibilité d'un point d'arrêt de transport scolaire routier (voir annexes).

3.2.2. Publications spécifiques

Afin d'accompagner au mieux les personnes en situation de handicap, le STIF a réalisé un certain nombre de publications, parfois à titre expérimental, pour proposer une information pertinente aux voyageurs en situation de handicap.

3.2.2.1. Plan à lisibilité améliorée

En 2005, le STIF avait réalisé un atlas en braille du réseau de transport ainsi qu'un atlas pour les malvoyants. Les retours des associations et les difficultés liées à la mise en œuvre et à l'actualisation ces documents ont conduit le STIF à concentrer ses efforts sur une représentation du réseau adaptée pour les malvoyants.

Ainsi le STIF a publié un plan à lisibilité améliorée pour les voyageurs malvoyants en 2012 puis un plan à lisibilité améliorée en 2014.

Chaque nouvelle édition a été une occasion de travailler sur la représentation mise à jour du réseau, et sur une présentation permettant au plus grand nombre d'utilisateurs de se repérer. Ainsi les contrastes ont été fortement accentués, la police agrandie, la légende travaillée.

Dans le cadre de la concertation continue avec les associations, le STIF prépare une nouvelle édition pour intégrer les nouvelles lignes de tramway T6 et T8. Il est prévu d'associer en sus les associations représentatives de déficients cognitifs qui ont fait des retours positifs sur ce type de représentation simplifiée du réseau.

3.2.2.2. Plan fauteuil roulant

Le STIF a publié un plan destiné aux usagers des réseaux de transports ferroviaire en fauteuil roulant. Cette carte indique les gares accessibles ainsi que les différentes modalités de prise en charge (réservation Accès +, présentation spontanée...). La mise à jour de ce document est prévue pour 2015. Cette nouvelle représentation sera l'occasion de retravailler les pictogrammes afin de favoriser au maximum une lecture intuitive de la carte. La légende de ce document sera présentée en français et en anglais afin d'accompagner au mieux les touristes en situation de handicap qui souhaitent découvrir la région francilienne.

3.2.3. Infomobi

Le site Infomobi est le support de la préparation du voyage de personnes en situation de handicap. Ce site propose une cartographie mise à jour des gares accessibles et une liste des lignes routières accessibles. Par ailleurs, Infomobi renseigne en temps réel la disponibilité de chaque ascenseur (sur la base des contrôles réalisés trois fois par jour par les opérateurs). Il propose en outre un système d'abonnement pour recevoir par SMS des informations sur la disponibilité des équipements en temps réel.

Infomobi est aussi un centre de réponses personnalisées par mail ou par téléphone. Le prestataire choisi par le STIF propose aux voyageurs l'itinéraire le plus adapté au type de handicap. Il fournit des informations sur les éventuelles réservations à effectuer et peut transférer les demandes au service de transport de substitution d'une gare non accessible vers la gare accessible la plus proche financé par le STIF et exploité par la SNCF (détail partie 4.4).

Enfin Infomobi renseigne sur les tarifs en vigueur pour les usagers et leurs éventuels accompagnateurs et redirige les questions relatives aux enfants en situation de handicap vers les services de transport scolaire.

Considérant le nombre de demandes de touristes préparant leur voyage, le STIF impose à son prestataire de pouvoir répondre en français et en anglais à l'ensemble des demandes.

3.3. Les exigences du STIF vis-à-vis des opérateurs en matière d'information voyageur

Dans le cadre des négociations contractuelles 2011-2015, le STIF a souhaité placer l'utilisateur au cœur du service de transport. En matière de rémunération, les résultats de l'enquête perception voyageur, peuvent faire varier l'enveloppe d'incitation financière de 1 à 10%.

L'annexe détaille les éléments du contrat relatifs à l'information voyageur dédiée aux personnes en situation de handicap.

Dans le cadre des différents contrats passés avec les opérateurs, le STIF a notamment imposé les éléments suivants :

- la disponibilité et le développement d'une information voyageur accessible : signalétique adaptée, système d'information sonore et visuelle embarquée (SISVE),
- la prise en charge des personnes en situation de handicap,
- la transmission trois fois par jour à Infomobi des pannes des ascenseurs ainsi que les délais de réparation de ces pannes,
- la disponibilité des escaliers mécaniques,
- le suivi et la prise en charge des réclamations.

La dernière négociation de contrat avec les entreprises du réseau Optile a été l'occasion de mettre l'accent sur la qualité de l'information voyageur. Ainsi le STIF, propriétaire des véhicules roulant, a financé le pelliculage des 4880 véhicules afin de permettre aux voyageurs, d'identifier aisément le réseau de transport public.

La signature de ces 80 contrats a été l'occasion de mettre l'accent sur les obligations des transporteurs en matière d'information voyageur. Un article spécifique décrit les obligations en matière d'information voyageur lorsqu'une ligne est déclarée accessible (voir annexes).

4. La formation du personnel gage de la qualité de service

4.1. L'accessibilité au STIF

Chaque agent du STIF doit porter l'accessibilité du réseau existant ou à venir. Lors de son séminaire d'intégration, le STIF présente son ambition en faveur de l'intégration du personnel en situation de handicap et de la prise en charge de ces usagers aux besoins spécifiques.

En cas d'interrogation spécifique à la prise en charge des personnes en situation de handicap, les agents peuvent se tourner vers des collègues dédiés à la prise en charge des personnes handicapées. Certains agents sont par ailleurs dédiés à l'accessibilité (ferré, routier, contrats, information voyageur, PAM, etc.).

4.2. L'exigence de formation dans les contrats avec les opérateurs

Conformément au SDA, le STIF impose aux opérateurs de former leur personnel à la prise en charge des personnes en situation de handicap. Les contrats prévoient un bilan annuel de cette formation (détails en annexe).

Aucune gare ou ligne de transport ne peut être déclarée accessible par le STIF sans document attestant de la formation du personnel à la prise en charge des personnes en situation de handicap.

Les opérateurs du réseau routier ont fourni au STIF un tableau récapitulatif de leurs engagements. Le détail des engagements est inséré en annexe. A titre d'exemple, l'engagement de la SNCF en matière de formation voyageur est rédigé en ces termes (voir l'intégralité de la note en annexe).

« La SNCF a pour politique de former à la prise en charge des personnes handicapées, les personnels dont le métier est d'être en contact avec le public, à savoir : les agents du service commercial des gares en charge de l'accueil et de la vente, y compris les équipes mobiles de ligne, et les agents du service commercial des trains (contrôleurs). Leur encadrement de proximité est aussi formé.

Elle forme en priorité les agents travaillant dans les gares inscrites au SDA-AD'AP. Les agents des autres gares sont également formés progressivement, puisqu'ils peuvent assister les personnes ayant un handicap visuel, auditif ou cognitif, qui n'ont pas besoin d'un équipement particulier (ascenseur ou rampe d'accès) pour cheminer dans la gare et jusqu'au quai.

Tout nouvel embauché de la SNCF pour les métiers au contact de la clientèle suit dans sa formation initiale, depuis 2006 pour les gares, et depuis 2010 pour les trains, un module de contact avec les PMR. La formation est de deux jours pour les agents des gares, et un jour pour les agents des trains.

Pour les agents des gares recrutés antérieurement, la SNCF a mis en place, à partir de 2006, une formation continue PMR. A partir de 2015, cette formation sera étendue aux contrôleurs.

A fin 2014, 75% des agents des gares et leur encadrement ont déjà été formés (soit 3500 personnes). Pour accélérer la formation des agents et encadrants restant (environ de 1000 personnes), Transilien s'est organisé, depuis 2014, pour réaliser des formations d'une journée en établissement, en plus de celles de l'université Transilien.

Dans les deux cas, les stagiaires doivent suivre une formation distancielle (e-learning) d'une heure, réalisée sur le site d'affectation de l'agent, ayant trait au contexte juridique et sociétal du handicap.

La formation dispensée a pour objectif de former les agents et leur encadrement de proximité aux 4 grands types de handicap, et à leurs attentes spécifiques, afin d'adapter le comportement et la gestuelle des agents.

A l'issue de la formation, les agents doivent être capables d'identifier les besoins des clients en situation de handicap, d'adapter leur comportement et leurs gestes aux différents types de handicap : guide d'une personne déficiente visuellement, marche de soutien, manipulation d'un fauteuil roulant, méthodes de communication avec une personne sourde, malentendante ou avec un déficit intellectuel...

La formation comporte un volet juridique, pour permettre aux agents de situer leur responsabilité au quotidien ; ainsi qu'une information générale sur le Schéma Directeur d'Accessibilité d'Île-de-France et la politique d'accessibilité de la SNCF. Les agents sont formés aux solutions alternatives qu'ils doivent proposer aux clients en cas d'impossibilité d'accéder au train en autonomie, et en particulier ils doivent savoir décrire les services Accès Plus Transilien et Transport Routier Spécialisé, en maîtriser l'argumentaire commercial et appliquer les procédures.

La formation comporte systématiquement une mise en situation de la prise en charge des personnes en situation de handicap via des jeux de rôles. Les agents des gares sont formés à l'utilisation des rampes mobiles. Ils peuvent aussi être en double avec des agents expérimentés, qui leur présentent les conditions d'accessibilité de la gare (localisation de la rampe, cheminement...).

L'attention des agents est aussi attirée sur le rôle qu'ils doivent jouer pour faire remonter les informations sur la disponibilité des ascenseurs au STIF, afin que celui-ci actualise le site infomobi.

La formation des encadrants comporte une dimension pédagogique, puisqu'ils devront être capables de transmettre aux agents le contenu de la formation décrit ci-avant, et analysent avec leurs agents la manière dont ils prennent en charge des PMR dans leur activité quotidienne. Si l'encadrement de proximité détecte que les compétences d'un agent doivent être rafraîchies, il réalisera lui-même la remise à niveau, ou fera appel à la formation en fonction de besoin.

Par ailleurs, 1500 conducteurs du Francilien Z50000 ont déjà suivi une formation afin de savoir gérer les équipements d'accessibilité de ce matériel : mettre en place la rampe de secours, gérer le dysfonctionnement éventuel du comble lacune et traiter les appels UFR.

Les prévisions de formation de 2015 à 2023 ci-après sont effectuées toutes choses étant égales par ailleurs. En conséquence, SNCF envisage le même type de formations (contenu et heures) que celui décrit ci-avant.

Dans les gares, 3500 sur 4700 agents et encadrants de proximité ont été formés à la prise en charge des PMR ; compte tenu des mouvements de personnel, des recrutements (qui suivront une formation initiale avec module PMR), il reste environ 900 agents internes à former de 2015 à 2017. Dans les trains, environ 900 contrôleurs et encadrants de proximité seront formés de 2015 à 2017.

Sur cette base, en moyenne, la SNCF formera 700 agents des gares et des trains par an de 2015 à 2017, à la fois en formation initiale et continue. »

Au total, tous les agents des réseaux de transport au contact des PMR sont formés ou sont en passe de l'être.

VOLET ROUTIER

5. La gouvernance de l'accessibilité du réseau routier

5.1. Un réseau routier dense et hiérarchisé

Différents transporteurs exploitent les 1710 lignes de bus : RATP (dont 31 Noctilien), SNCF (Noctilien), des entreprises privées (VEOLIA Transdev, Keolis, RATP Dev...), parmi ces lignes, sont déclarées accessibles au 1^{er} juin 2015 :

- 221 lignes RATP,
- 56 lignes exploitées par des transporteurs privés,
- 2 lignes Noctilien.

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.

5.2. Le STIF prescripteur

Dans le cadre de l'animation du PDUIF approuvé le 19 juin 2014 par le Conseil Régional le STIF a publié des documents permettant aux partenaires de travailler sur la mise en accessibilité des réseaux d'une part et de garantir l'accessibilité des nouveaux points d'arrêts d'autre part.

Pour ce faire le STIF a publié :

- l'annexe accessibilité dans le PDU rédigé par ses soins et approuvé par le Conseil Régional,
- le cahier de référence pour la mise en accessibilité des points d'arrêts en octobre 2011.

Le STIF subventionne la mise en accessibilité de l'ensemble des points d'arrêt ferroviaires ou routiers d'Île-de-France, qu'ils soient ou non inscrits comme prioritaire dans le SDA.

Les maîtres d'ouvrages sont invités à prendre attache avec le STIF lors de l'élaboration du dossier de demande de subvention. A cette occasion, le STIF détaille aux partenaires les obligations réglementaires et, le cas échéant, conseille les collectivités sur les choix techniques à privilégier.

5.3. Le STIF financeur

Le STIF est financeur et/ou propriétaire de l'ensemble du parc de matériel roulant ferroviaire et routier en Île-de-France. Les campagnes de renouvellement de matériel roulant routier ont été accélérées pour proposer rapidement aux usagers des véhicules accessibles (cf. annexes des parcs de véhicules). Il s'agit de l'unique champ de sa compétence directe en matière d'accessibilité du réseau routier.

Le STIF finance la mise en accessibilité des points d'arrêts et des gares. Le tableau suivant permet de mesurer l'effort financier du STIF pour accompagner les collectivités qui engagent des travaux de mise en accessibilité de points d'arrêt routiers.

Année	Subventions STIF (M€)	Nombre de pts d'arrêts financés
2006	5,7	1 046
2007	8,6	1 296
2008	7,6	1 227
2009	6,9	982
2010	16,4	2 298
2011	8,9	1 195
2012	6,2	514
2013	8,3	782
2014	6,4	462
2015 (<i>provisoire</i>)	3,9	268
TOTAL	78,9 M€	10 0706 points d'arrêts

Le STIF s'engage à maintenir ses subventions en respectant le cadre législatif en vigueur. Ainsi, aujourd'hui, le STIF finance la mise en accessibilité des points d'arrêts à 75%² du montant HT des travaux.

La variété des situations rencontrées sur le territoire francilien et la volonté forte du STIF de proposer un réseau accessible à ses usagers l'ont conduit à ne pas plafonner le montant des subventions versées aux collectivités pour la mise en accessibilité des points d'arrêt.

6. La méthodologie de l'Ad'AP routier

6.1.Méthodologie pour l'élaboration du diagnostic de l'accessibilité des points d'arrêts routiers

Devant l'ampleur de la tâche consistant à diagnostiquer l'état d'accessibilité des 40 000 points d'arrêt francilien, le STIF a engagé une démarche partenariale de mise à jour de l'état de l'accessibilité dès le mois de mai 2014.

La variété des opérateurs de transport a conduit le STIF à mener une démarche spécifique avec :

- la RATP,
- la SNCF pour le Noctilien,
- les entreprises du réseau Optile,
- les collectivités territoriales.

La démarche de diagnostic d'accessibilité menée par le STIF en août 2014 a permis d'obtenir un retour sur l'état de l'accessibilité des 12 500 points d'arrêt de la zone RATP et de 11.800 points d'arrêts sur les environ 27 500 desservis par les transporteurs privé, soit au total 24 300 arrêts, soit environ 60% des points d'arrêt franciliens. Au total 14.100 points d'arrêt ont été diagnostiqués comme accessibles (soit 35% des PA), mais

² Suite à la loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 qui modifie les articles L 1111-9 et L 1111-10 du code général des collectivités territoriales, la participation minimale du maître d'ouvrage passera à 30% au 1^{er} janvier 2016.

certaines retours n'ayant pu être réalisés et il est probable que le nombre de points d'arrêts accessibles soit supérieur.

6.1.1. Diagnostic de l'accessibilité des points d'arrêts routiers mené par la RATP

A la demande du STIF, la RATP a mis à jour les informations relatives à l'accessibilité des points d'arrêts sur l'ensemble de lignes qu'elle exploite. Afin d'aller plus loin dans la démarche, la RATP a élaboré la liste des points d'arrêts à rendre accessible en spécifiant la commune d'implantation et la/les ligne(s) desservie(s). Cette démarche a été rendue possible grâce aux efforts intensifs menés en faveur de l'accessibilité depuis 2005. Ainsi 100% des lignes parisiennes sont déclarées accessibles, le rythme de déclaration d'accessibilité est aujourd'hui d'une vingtaine de lignes par an.

4250 points d'arrêts des 12 500 desservis par la RATP doivent être rendus accessibles.

6.1.2. Diagnostic de l'accessibilité des points d'arrêts routiers mené par la SNCF

Transilien SNCF exploite 16 lignes Noctilien. L'ensemble de ces lignes sont desservies par des cars accessibles équipés de palettes hydrauliques.

6.1.3. Diagnostic de l'accessibilité des points d'arrêts routiers sur le réseau Optile

Afin d'anticiper l'échéance de la loi de 2005 sur l'accessibilité, le STIF a engagé une démarche de diagnostic de l'accessibilité des points d'arrêts du réseau Optile dès le mois de mai 2014. Cette démarche s'est effectuée en plusieurs étapes visant à disposer en septembre 2014 :

- d'un diagnostic de l'état de l'accessibilité des points d'arrêt,
- d'une montée en charge du nombre de déclarations d'accessibilité d'autre part.

Le STIF a rencontré les transporteurs en mai 2014, à cette occasion il a présenté les résultats du rapport Campion et a demandé aux partenaires de mettre à jour les renseignements relatifs à l'accessibilité des points d'arrêt dans la base communautaire d'échanges et d'information Amiwin. Afin de faciliter cette démarche, une nouvelle notice de saisie de l'information a été publiée à destination de l'ensemble des transporteurs.

L'état de l'accessibilité des points d'arrêts étant renseigné, le STIF a procédé à deux étapes en parallèle :

- identification des lignes comptant plus de 70% de points d'arrêts accessibles avec mise en demeure du transporteur de justifier l'absence de déclaration d'accessibilité et de transmettre un calendrier de déclaration d'accessibilité (avec intégration des éléments relatifs à l'information voyageur et de la formation des personnels en contact avec le public),
- création d'une base de données support du diagnostic réalisée par les maîtres d'ouvrage de la mise en accessibilité des points d'arrêt.

Le STIF a saisi par courrier³ l'ensemble des communes et leur a transmis :

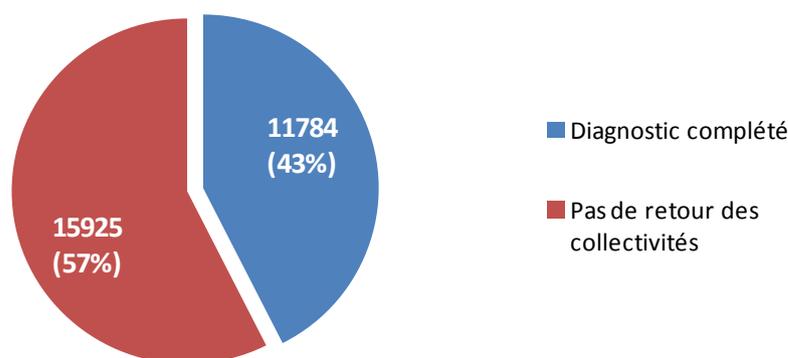
- un courrier présentant le rapport Campion et la démarche générale de l'Ad'AP,
- une notice permettant d'apprécier l'accessibilité des points d'arrêts,
- un détail sur la manière d'échanger les informations avec le STIF.

³ Voir courrier et éléments joints en annexe

Ce courrier a été envoyé aux 1300 collectivités (communes et EPCI) de grande couronne desservies par une ligne prioritaire au SDA francilien. Une permanence mail et téléphonique a été mise en place par le STIF pour accompagner les collectivités dans leur démarche.

La méthodologie employée par le STIF pour la phase de diagnostic a été l'occasion de sensibiliser les interlocuteurs et d'organiser de manière optimale la saisine des partenaires et l'organisation des différents retours.

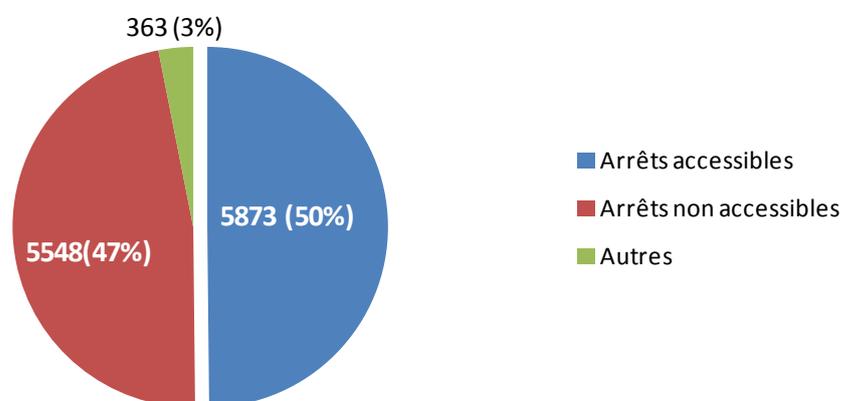
Diagnostic Collectivité grande couronne (été 2014) : part finale de points d'arrêt diagnostiqués (27709 PA)



501 des 1221 communes saisies ont accusé réception du courrier et ont demandé au STIF de lui transmettre la liste des points d'arrêt Optile implantés sur leur territoire. 248 communes ont été au bout de la démarche et ont renseigné l'état de l'accessibilité des points d'arrêts implantés sur leur territoire.

Pour 11 784 points d'arrêts soit 41% des points d'arrêt enquêtés, la démarche de diagnostic a été convenablement réalisée, 5 873 ont été déclarés accessibles.

État d'accessibilité des 11784 points d'arrêt diagnostiqués



La démarche de diagnostic a permis de mesurer la difficulté à garantir la fiabilité des informations recueillies. Ainsi :

- 68% de points d'arrêts sont déclarés accessibles par le transporteur et la collectivité,
- 29% de points d'arrêts sont déclarés accessibles par la collectivité mais pas par le transporteur,
- 3% de points d'arrêts sont déclarés accessibles par le transporteur mais pas par la collectivité.

Le détail du diagnostic routier figure en annexe.

6.2. Etat de l'accessibilité des matériels roulants bus et tram

6.2.1. Tram

L'état du matériel roulant desservant les lignes de tramway franciliennes est recensé dans le tableau suivant :

Matériel roulant	Ligne d'affectation	Nombre de trains	Emplacement UFR	Information sonore	Bandeau	Ecran
TFS	T1	35	2	Oui	Oui	Non
TW01	T2	60	2	Oui	Oui	Non
TW03	T3	46	2	Oui	Oui	Non
TW07	T5	15	2	Oui	Oui	Non
TW09	T6	28	2	Oui	Oui	Non
TW10	T7 + T8	19+20	2	Oui	Oui	Oui

6.2.2. Description et affectation des matériels roulants routiers SNCF et RATP

100% du matériel roulant circulant sur le réseau RATP est accessible. Le STIF a financé une intense campagne de renouvellement du matériel roulant à l'opérateur. L'affectation des différents véhicules par la ligne est détaillée en annexe.

Les véhicules exploités par la SNCF sur les lignes Noctilien sont accessibles à 100%. Il s'agit de matériel récent mis à disposition par le STIF début 2012.

6.2.3. Description et affectation des matériels roulants routiers sur le réseau Optile

82,4% des véhicules sont accessibles au 1^{er} janvier 2015. Le réseau compte 4880 véhicules tous équipés d'un emplacement réservé pour les personnes en fauteuil roulant. 80% des véhicules sont équipés d'une palette ou d'une rampe d'accès soit 3904 véhicules. Parmi les 976 des véhicules non équipés de palette, 119 sont équipés d'un système d'agenouillement ou d'un plancher surbaissé.

Tous les éléments de justification des matériels roulants accessibles figurent en annexe.

6.3. Les lignes prioritaires du SDA au SDA-AD'AP, objet de l'engagement des partenaires

6.3.1. Les grands principes du SDA maintenus dans le SDA-AD'AP

Le STIF prévoit de faire figurer 539 lignes de grande couronne et 323 lignes de petite couronne dans le SDA/AD'AP. 862 lignes au total sont considérées comme prioritaires, contre 760 environ au moment du SDA

La liste des lignes prioritaires de la partie AD'AP du SDA est une mise à jour des lignes identifiées comme prioritaires dans le cadre du SDA. Le trafic de l'ensemble de ces lignes couvre 92,8% du trafic francilien et près de 73,2% du trafic de grande couronneⁱ.

6.3.2. Une répartition de lignes prioritaires qui dessert l'ensemble de l'Ile de France

Département	Nombre de lignes prioritaires réseau Optile	Nombre de lignes prioritaires RATP	Nombre de lignes prioritaires SNCF	Total de lignes prioritaires
Paris (75)	9	107	15	131
Seine-et-Marne (77)	106	12	5	123
Yvelines (78)	179	20	5	204
Essonne (91)	147	17	6	170
Hauts-de-Seine (92)	43	120	3	166
Seine-Saint-Denis (93)	56	95	6	157
Val-de-Marne (94)	32	85	8	125
Val d'Oise (95)	92	35	5	132

Nota : une ligne traversant deux départements est comptée deux fois afin de faciliter le recoupement avec la liste des points d'arrêts. Ce parti pris facilite en outre le travail des services en charge de l'AD'AP francilien.

La liste des lignes désignées comme prioritaires figure en annexe.

6.4. Le STIF chef de file du SDA-AD'AP...

6.4.1. ...sollicite l'engagement des maîtres d'ouvrages

Le STIF a adressé à l'ensemble des collectivités accueillant sur leur territoire les 25 800 points d'arrêt desservant une ligne prioritaire la liste des points d'arrêt les concernant. Chaque collectivité est invitée à identifier les points d'arrêt dont elle est maître d'ouvrage et à retourner au STIF la délibération sur :

- l'état de l'accessibilité des points d'arrêts prioritaires,
- l'engagement du maintien de l'accessibilité des points d'arrêts prioritaires,
- un engagement sur un calendrier et la prise en charge financière des 25% des travaux de mise en accessibilité non pris en charge par le STIF,
- les éléments justifiant d'éventuels ITA.

Le courrier a été envoyé à 585 collectivités. Le STIF a eu des contacts avec 204 d'entre elles, dont 29 qui n'avaient pas été identifiées comme potentiels maîtres d'ouvrage dans le listing d'envoi.

Les données retournées par les collectivités jusqu'au 9 juin ont été intégrées dans le document présenté au Conseil du STIF, les autres sont en annexe. Les chiffres qui suivent correspondent aux données arrêtées à cette date.

Ont 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).

Nom des maîtres d'ouvrage ayant transmis avant le 5 juin un engagement dans le cadre de l'Ad'AP	Envoi d'une délibération
Ville de Paris	A venir
Communauté d'Agglomération Marne et Chantereine	A venir
Communauté d'Agglomération Marne et Gondoire	A venir
Communauté d'Agglomération Sénart	OUI
Commune Champs-sur-Marne	OUI
Commune Château-Landon	OUI
Commune Claye-Souilly	OUI
Commune Crégy-lès-Meaux	OUI
Commune Crisenoy	OUI
Communauté de Communes du Pays de l'Ourcq	OUI
Commune Limoges-Fourches	A venir
Commune Meaux	A venir
Commune Montévrain	A venir
Commune Nemours	NON
Commune Ozouer-le-Voulgis	NON
Commune Pamfou	NON
Commune Pontault-Combault	A venir
Communauté d'Agglomération La Brie Francilienne	OUI
Département Val-de-Marne	A venir
Commune Roissy-en-Brie	A venir
Commune Saint-Fargeau-Ponthierry	A venir
Commune Sept-Sorts	NON
Commune Souppes-sur-Loing	A venir
Commune Touquin	OUI
Commune Vaudoy-en-Brie	OUI
Commune Verneuil-l'Etang	OUI
Commune Villeneuve-le-Comte	OUI
Commune Villeneuve-Saint-Denis	NON
Commune Villenoy	A venir
Commune Villeparisis	A venir
Commune Achères	OUI
Communauté d'Agglomération Deux Rives de Seine	A venir
Commune Arnouville-lès-Mantes	A venir
Commune Béhoust	OUI
Commune Boinville-en-Mantois	OUI
Commune Breuil-Bois-Robert	OUI
Communauté d'Agglomération Mantes en Yvelines	A venir
Commune Buchelay	A venir
Commune La Celle-Saint-Cloud	A venir
Commune Chambourcy	A venir
Commune Châteaufort	A venir
Commune Le Chesnay	OUI

Commune Coignières	A venir
Commune Conflans-Sainte-Honorine	A venir
Communauté d'Agglomération Boucle de la Seine	NON
Communauté d'Agglomération Saint-Quentin-en-Yvelines	A venir
Commune Epône	A venir
Commune Flins-sur-Seine	A venir
Commune Follainville-Dennemont	A venir
Commune Fontenay-Saint-Père	A venir
Commune Garancières	OUI
Commune Jouars-Pontchartrain	A venir
Commune Jouy-Mauvoisin	A venir
Commune Les Loges-en-Josas	NON
Commune Longvilliers	NON
Commune Magnanville	A venir
Commune Mantes-la-Jolie	A venir
Commune Mantes-la-Ville	A venir
Commune Maule	A venir
Commune Maurepas	A venir
Commune Mézières-sur-Seine	A venir
Commune Neauphle-le-Château	A venir
Commune Nézel	OUI
Commune La Queue-les-Yvelines	OUI
Commune Rambouillet	A venir
Commune Rosny-sur-Seine	A venir
Commune Saint-Rémy-lès-Chevreuse	NON
Commune Vélizy-Villacoublay	OUI
Commune Versailles	A venir
Commune Viroflay	NON
Communauté de Communes L'Arpajonnais	A venir
Commune Avrainville	OUI
Commune Ballainvilliers	A venir
Commune Boissy-sous-Saint-Yon	A venir
Commune Boussy-Saint-Antoine	OUI
Communauté d'Agglomération Val d'Orge	A venir
Commune Breuillet	A venir
Commune Bruyères-le-Châtel	OUI
Communauté d'Agglomération Seine-Essonne	A venir
Commune Dourdan	A venir
Commune Draveil	A venir
Commune Egly	A venir
Commune Epinay-sous-Sénart	A venir
Commune Epinay-sur-Orge	A venir
Communauté d'Agglomération Les Lacs de l'Essonne	OUI
Commune Guiberville	A venir
Commune Linas	OUI
Commune Longjumeau	OUI
Commune Montlhéry	OUI
Commune Villebon-sur-Yvette	A venir
Commune Yerres	A venir
Département Hauts-de-Seine	A venir
Communauté d'Agglomération Grand Paris Seine Ouest	A venir
Commune Châtillon	OUI
Commune Clamart	A venir
Commune Colombes	A venir
Commune Fontenay-aux-Roses	A venir

Commune Garches	A venir
Commune Malakoff	A venir
Commune Neuilly-sur-Seine	A venir
Commune Rueil-Malmaison	A venir
Commune Vaucresson	A venir
Communauté d'Agglomération Plaine Commune	OUI
Commune Aulnay-sous-Bois	A venir
Commune Montreuil	OUI
Commune Neuilly-Plaisance	OUI
Communauté d'Agglomération Terre de France	A venir
Commune Villemomble	A venir
Commune Ablon-sur-Seine	OUI
Communauté d'Agglomération Val de Bièvre	A venir
Commune Charenton-le-Pont	NON
Commune Maisons-Alfort	NON
Commune Santeny	A venir
Commune Valenton	OUI
Commune Villeneuve-Saint-Georges	A venir
Commune Villiers-sur-Marne	OUI
Commune Vitry-sur-Seine	A venir
Communauté d'Agglomération Val de France	A venir
Commune Asnières-sur-Oise	OUI
Commune Béthemont-la-Forêt	OUI
Commune Chaumontel	OUI
Commune Cléry-en-Vexin	NON
Commune Deuil-la-Barre	A venir
Commune Domont	A venir
Commune Fosses	OUI
Commune Groslay	A venir
Commune L'Isle-Adam	A venir
Commune Marly-la-Ville	NON
Commune Méry-sur-Oise	A venir
Commune Montigny-lès-Cormeilles	A venir
Commune Montmorency	A venir
Commune Montsout	A venir
Commune Piscop	OUI
Commune Puiseux-en-France	OUI
Commune Saint-Leu-la-Forêt	A venir
Commune Saint-Martin-du-Tertre	A venir
Commune Saint-Witz	A venir
Commune Seugy	NON
Commune Taverny	NON
Commune Vémars	NON

6.4.2. ...saisit les transporteurs routiers

Le STIF a saisi par courrier l'ensemble des exploitants de lignes prioritaire pour :

- les informer de la démarche engagée auprès des collectivités,
- les informer de la liste des lignes prioritaires,
- rappeler les engagements contractuels en matière de formation et d'information voyageur,
- informer de l'intégration dans le volet AD'AP du SDA des informations transmises annuellement et relatives à l'accessibilité du matériel roulant,
- exiger une information spécifique pour chaque modification d'itinéraire, des lignes prioritaires.

6.4.3. ...s'engage financièrement dans le cadre du volet routier du SDA-Ad'AP

Le tableau ci-après recense l'ensemble des points d'arrêts desservant les lignes prioritaires. Le STIF a demandé aux gestionnaires de voirie de préciser 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 75%⁴),
- les éventuelles impossibilités techniques constatées.

Le STIF a demandé à chaque collectivité de délibérer pour s'engager :

- sur le maintien de l'accessibilité des points d'arrêts déjà accessibles,
- sur les engagements financiers et calendaires pris pour la mise en accessibilité des points d'arrêt.

Après validation par les services de l'Etat des impossibilités techniques avérées, le STIF statuera sur le devenir des lignes ne pouvant proposer aux usagers plus de 70% de points d'arrêt accessibles.

Le STIF s'engage à maintenir ses subventions aux maîtres d'ouvrage de point d'arrêts prioritaires dans les limites fixées par la loi en matière de financement apporté par des personnes publiques.

Pour l'ensemble des points d'arrêts prioritaire le STIF s'engage à financer jusqu'à 75% du montant HT des travaux de mise en accessibilité sous réserve de la conformité du dossier de demande de subvention avec les textes en vigueur et le cahier de références techniques de mise en accessibilité des points d'arrêt publié par le STIF en 2011.

6.4.4. ...prévoit les modalités de mise à jour du document

Les rendez-vous prévus par l'ordonnance et ses décrets d'application, seront l'occasion de mettre à jour la liste des lignes prioritaires notamment pour :

- répondre aux évolutions du réseau (changement d'origine destination, mise en service d'un mode lourd),
- adapter la liste des lignes à l'implantation de nouveaux équipements accueillant des personnes en situation de handicap sur le territoire,
- mettre à jour la liste des lignes en fonction de la fréquentation de ces dernières.

⁴ Suite à la loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 qui modifie les articles L 1111-9 et L 1111-10 du code général des collectivités territoriales, la participation minimale du maître d'ouvrage passera à 30% au 1^{er} janvier 2016.

VOLET FERRE

7. L'élaboration du volet gares du SDA adopté par le STIF

7.1. La construction du SDA d'Île-de-France

La loi 2005-102 du 11 février 2005 « pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées » vise l'effectivité de l'intégration dans la société des personnes handicapées. Pour une plus grande autonomie des personnes à mobilité réduite, cette loi a notamment augmenté le niveau d'exigence sur l'accessibilité, en élargissant d'une part les types de handicaps à traiter, et en inscrivant d'autre part l'échéance de 2015 pour la mise en accessibilité. Elle a donc créé en 2005 une obligation de résultats pour l'ensemble des maîtres d'ouvrages et exploitants.

Pour les transports, elle a notamment imposé :

- la mise en accessibilité des réseaux de transports dans un délai de 10 ans (à l'exception des transports guidés souterrains) ;
- par la Directive du 13 avril 2006, l'élaboration d'un Schéma Directeur d'Accessibilité par l'Autorité Organisatrice des Transports (AOT), le STIF en Île-de-France, dans un délai de 3 ans (SDA) ;
- l'obligation, pour l'AOT, d'organiser et de financer des transports de substitution là où les transports ne peuvent pas être rendus accessibles.

7.2. La concertation, l'état des lieux et la définition des priorités stratégiques

La méthodologie retenue avec les partenaires associés par le STIF pour l'élaboration du SDA s'est déroulée en 3 étapes, qui ont eu lieu entre 2006 et 2008 :

- Etape 1 : état des lieux de l'accessibilité des transports en commun de l'Île-de-France,
- Etape 2 : définition des priorités et des modalités de mise en accessibilité des différents réseaux de transport,
- Etape 3 : formalisation du SDA.

Le STIF a engagé fin 2006, à la parution de la directive du 13 avril 2006, une étude avec les acteurs du transport francilien et les Personnes à Mobilité Réduite (transporteurs, Région, Départements, et associations représentatives des PMR) pour élaborer le Schéma Directeur de l'Accessibilité des services de transports franciliens.

7.2.1. La concertation

Tableau 1 : partenaires associés à l'élaboration du SDA

Organisme	Région	Opérateur	Association	Collectivité locale
Conseil Régional d'Île-de-France	X			
Conseil régional consultatif des citoyens handicapés (CRCCH)			X	
Association pour les personnes aveugles ou malvoyantes (APAM)			X	
Association des Paralysés de France (APF IdF)			X	
Association des Personnes de Petite Taille (APPT)			X	
Comité national pour la promotion des aveugles et amblyopes (CNPSAA)			X	
Conseil National des Transports, Comité de Liaison pour l'Accessibilité des transports et du cadre bâti (CNT/COLIAC)			X	
Coordination régionale des retraités et personnes âgées (CORERPA IdF)			X	
Confédération Française pour la Promotion Sociale des Aveugles et Amblyopes (CFPSAA / SPS)			X	
Union nationale d'associations de parents et amis de personnes handicapées mentales (UNAPEI)			X	
Union nationale pour l'insertion sociale du déficient auditif (UNISDA)	X		X	
Conseil Départemental 77				X
Conseil Départemental 78				X
Conseil Départemental 91				X
Conseil Départemental 92				X
Conseil Départemental 93				X
Conseil Départemental 94				X
Conseil Départemental 95				X
Ville de Paris				X
Optile		X		
RATP		X		
SNCF Réseau		X		
SNCF Mobilités		X		

Des points de rencontres et de concertation réguliers ont été organisés avec l'ensemble des partenaires ayant contribué à l'élaboration du SDA :

- les réunions techniques : il s'agissait d'ateliers de travail faisant intervenir, selon les thématiques abordées, un ou plusieurs partenaires de l'étude,
- les Comités Techniques : il s'agissait de comités « de travail » visant à proposer et partager des orientations, organisés en fonction de thématiques particulières à aborder afin de préparer les comités de pilotage,
- les Comités de Pilotage : au cours de ces comités, étaient validées les propositions d'orientations déterminées lors des comités techniques.

Le tableau ci-dessous liste l'ensemble des comités techniques et de pilotage qui se sont tenus de 2006 à 2008 pour la partie du SDA consacrée au réseau ferroviaire.

Tableau 2 : déroulement de la concertation pour l'élaboration du SDA

Type Comité	Objet	Date	Participants							
			STIF	RIF	Opérateurs				Asso.	Coll. loc.
SNCF Mobilités	RATP	SNCF Réseau			Optile					
Comité Technique	Etape 1 : problématique accessibilité quai-train et déploiement de la NAT	14/12/06	X	X	X	X	X		X	
Comité Technique	Etape 1 : préparation de Comité de Pilotage, thème accessibilité quai-train	17/01/07	X	X	X	X	X		X	
Comité Pilotage	Etape 1 : Orientations des associations sur l'option de mise à niveau des quais pour le déploiement de la NAT	05/02/07	X	X	X	X	X		X	X
Comité Technique	Etape 1 : préparation du Comité de Pilotage, présentation de l'état des lieux et des 1ères pistes d'action	14/02/07	X	X	X	X	X	X	X	X
Comité Pilotage	Validation de l'Etape 1 : état des lieux des services de transport franciliens	07/03/07	X	X	X	X	X	X	X	X
Comité Technique	Etape 2 : définition des modalités de mise en accessibilité des services de transport	27/03/07	X	X	X	X	X	X	X	X
Comité Technique	Etape 2 : présentation de scénarios de mise en accessibilité des services de transport et du Référentiel d'aménagement SNCF Mobilités/SNCF réseau	16/05/07	X	X	X	X	X	X	X	X
Comité Pilotage	Etape 2 : scénarios de mise en accessibilité des services de transport (programme d'actions et investissements)	27/06/07	X	X	X	X	X	X	X	X
Comité technique	Etape 2 : scénarios de mise en accessibilité des services de transport (programme d'actions et investissements)	26/09/07	X	X	X	X	X	X	X	X
Comité Pilotage	Validation de l'Etape 2 : Orientations sur les services de transport, de substitution, d'information et d'assistance, procédure de dépôt de plainte	29/11/07	X	X	X	X	X	X	X	X
Comité technique	Etape 3 : Présentation du rapport synthétisant les orientations à inscrire au SDA	18/12/07	X	X	X	X	X	X	X	X
Comité Pilotage	Etape 3 : validation des orientations pour le SDA (partie services)	15/01/08	X	X	X	X	X	X	X	X

7.2.2. L'étape n°1 de l'élaboration du SDA : l'état des lieux du réseau ferré en 2008

a) Etat d'accessibilité des gares en 2008

L'étude menée pour l'élaboration du SDA sur le réseau ferré a permis de dresser une photographie exacte de l'accessibilité du réseau ferré en Île-de-France en 2008.

En 2008, le réseau ferré francilien était composé de 454 gares, dont 390 de la SNCF et 65 de la RATP. Avant les obligations inscrites dans cette loi de 2005, le STIF et la Région Île-de-France avaient mis en place des financements pour développer la mise en accessibilité des réseaux, en priorité sur les gares desservant les lignes A, B et E du RER sur lesquelles les premiers investissements de la Région ont été priorités.

b) Une disparité d'accessibilité des gares vis-à-vis des différents types de handicaps

L'étude menée par l'Observatoire de la Mobilité en Île-de-France (Omnil) sur la mobilité des personnes en situation de handicap a évalué à 12 % la part des personnes en situation de handicap. On notera que parmi ces 12% de personnes en situation de handicap, 72 % ont un handicap moteur, 17 % ont un handicap visuel, 17 % un handicap auditif et 13 % un handicap mental (une partie de la population en situation de handicap connaît en effet plusieurs handicaps).

Avant l'élaboration du SDA en 2008, l'essentiel des investissements réalisés par les opérateurs sur les gares du réseau ferré ont concerné essentiellement les Usagers en Fauteuil Roulant (UFR). Pour les autres handicaps, d'autres aménagements plus ponctuels ont toutefois été développés sur les réseaux, notamment en matière d'information voyageur pour les personnes aveugles et malvoyantes, ainsi que pour les personnes sourdes et malentendantes (information sonore et visuelle dans les gares, boucles magnétiques aux guichets, stations de métros, tramways...).

c) La contrainte particulière des hauteurs de quais sur le réseau ferré francilien

Les quais des gares franciliennes et les matériels roulant existants présentent des configurations hétérogènes, héritées essentiellement de l'histoire du réseau ferré national et francilien (développements successifs des différentes lignes), et parfois de la topographie particulière de certains sites accueillant les gares :

- des quais parfois partagés pour l'exploitation de deux lignes offrant un service de transport très différent (configuration du réseau ferré national en Île-de-France, dont l'exploitation est partagée entre les trains nationaux et les trains et RER franciliens),
- des largeurs différentes, et parfois des courbes ou dévers plus ou moins importants, en fonction de la configuration du site.

Plusieurs types de matériels roulants peuvent aussi desservir une même ligne ou un même quai dans une gare (matériels à un ou deux niveaux...). En termes d'accessibilité PMR, cela se traduit notamment par la présence de lacunes à franchir depuis le quai pour assurer la montée dans le train au niveau de la porte du train qui sera accessible aux PMR : cet état de fait constitue une contrainte particulière du mode ferré pour atteindre l'accessibilité complète dans les meilleurs délais, notamment l'accessibilité en autonomie.

7.2.3. L'étape n° 2 de l'élaboration du SDA : la définition du volet gares du SDA

a) La définition du réseau des 266 gares à rendre accessibles

L'état des lieux de l'accessibilité du réseau ferroviaire francilien, partagé en 2008 avec les partenaires du SDA, a mis en évidence les principaux enjeux et attentes. Les enseignements suivants ont notamment été mis en exergue :

- un nombre de gares accessibles aux UFR déjà significatif en 2008 en Île-de-France, notamment sur les lignes A, B et E du RER ;
- une disparité de l'accessibilité entre les différents territoires franciliens, et entre les différents types de handicaps ;
- un retard dans la mise en accessibilité de la totalité de la chaîne de déplacement comme demandé par la nouvelle législation de 2005 ;
- un effort financier des personnes publiques en augmentation, mais avec de réelles difficultés pour les maîtres d'ouvrages dans la mise en place rapide des aménagements adaptés ;
- des attentes fortes pour un meilleur fonctionnement des équipements existants et futurs, ainsi que pour davantage de services.

Les principes directeurs forts définis par les partenaires du SDA pour la mise en œuvre de l'accessibilité sont :

- de rechercher la combinaison de mesures d'investissements et de services en exploitation pour atteindre l'objectif d'accessibilité dans les meilleurs délais,
- de rechercher des mesures ambitieuses, mais raisonnables et mesurées, compte tenu des contraintes techniques, opérationnelles et budgétaires réelles.

A l'issue de l'état des lieux menée sur les gares, il a été décidé avec les partenaires du SDA de la nécessité de retenir des orientations pour l'accessibilité du réseau ferré francilien. Ces orientations, qui ont été validées par le Conseil du STIF du 14 février 2008 ont pris en compte :

- le réseau déjà accessible en 2008 : les gares déjà accessibles, partiellement ou totalement, ainsi que les gares déjà financées pour être mises aux normes,
- l'obligation de rendre accessible l'intégralité du cheminement d'accès au train dans les gares, c'est-à-dire de l'entrée au bâtiment gare jusqu'à la montée dans le train, et de traiter tous les types de handicap, conformément à la loi,
- les critères de sélection des gares inscrits dans la norme européenne STI (gares de plus de 5000 voyageurs jour, soit plus de 2 500 entrants jour, sous réserve que la gare accessible la plus proche soit située à moins de 50 km),
- l'objectif d'atteindre une accessibilité dans les meilleurs délais, pouvant nécessiter une assistance dans un premier temps ou des rehaussements de quais provisoires en tête de train, tant que le renouvellement du matériel roulant qui permettra l'accessibilité en toute autonomie n'est pas encore effectué.

L'étude effectuée par les opérateurs pour l'élaboration du volet gares du SDA a ainsi permis de constituer un réseau de référence de 266 gares à rendre accessibles en Île-de-France, qui permettra, une fois réalisée, de couvrir près de 95 % du trafic ferroviaire francilien : 207 gares SNCF et 59 gares RATP, parmi lesquelles les gares déjà déclarées accessibles aux UFR en 2009.

Le réseau de référence des gares SDA est constitué de 266 gares : 207 gares SNCF et 65 gares RATP (parmi lesquelles 7 gares sont exploitées conjointement par la SNCF et la RATP).

Tableau 3 : le réseau de référence SDA des 266 gares SNCF, par ligne

	Réseau de référence des gares SNCF SDA		Etat d'accessibilité PMR à l'adoption du SDA (juillet 2009)		
	Gares de la ligne	Gares de la ligne inscrites SDA	dont gares accessibles UFR et « coups partis »	dont gares qui restaient à étudier/financer	dont gares dérogations envisagées
RER A	11	10	10	0	0
RER B	16	16	13	3	0
RER C	84	54	2	49	3
RER D	54	31	1	29	1
RER E	21	20	15	3	2
Ligne H	46	24	0	23	1
Ligne J	46	20	8	12	0
Ligne K	6	3	2	1	0
Ligne L (3)	36	34	18	16	0
Ligne N	33	17	2	12	3
Ligne P	33	11	2	8	1
Ligne R	21	6	0	6	0
Ligne U	10	10	3	6	1
Total SNCF	375 ⁽¹⁾	207 ⁽¹⁾	54 ⁽²⁾	143 ⁽¹⁾	10

(1) Total calculé sans doublons de gares desservies par plusieurs lignes.

(2) Dont 39 gares accessibles aux UFR et 15 projets « coups partis »

(3) Ligne L : sans GCO

Tableau 4 : le réseau de référence SDA des 65 gares RATP, par ligne

	Réseau de référence des gares SNCF SDA		Etat d'accessibilité PMR à l'adoption du SDA (juillet 2009)		
	Gares de la ligne	Gares de la ligne inscrites SDA	dont gares accessibles UFR et « coups partis »	dont gares qui restaient à étudier/financer	dont gares dérogations envisagées
RER A	35	35	35	0	0
RER B	31	31	31	0	0
Total RATP	65 ⁽¹⁾	65 ⁽¹⁾	65 ⁽²⁾	0	0

(1) Total calculé sans doublons de gares desservies par plusieurs lignes.

(2) Dont 58 gares accessibles aux UFR et 7 projets « coups partis »

Remarque : 7 gares du réseau de gares SDA sont communes à RATP et à SNCF (un seul nom commercial de gare, pour les espaces en gare des branches RATP des RER A et B qui sont gérés par la RATP, et ceux desservant des lignes SNCF qui sont gérés par la SNCF : Val de Fontenay, Massy Verrière, Massy Palaiseau, St Michel Notre Dame, Gare de Lyon, La Défense, et Nanterre Université).

b) Les orientations générales retenues pour la mise en œuvre de l'accessibilité des gares

Les orientations générales qui ont été retenues en 2009 pour le volet gares du SDA sont les suivantes:

- **Une mise en accessibilité complète de la voirie jusqu'au train de toutes les gares traitées :**

Les aménagements à réaliser ont notamment été évalués à partir du référentiel d'aménagements PMR des opérateurs ferroviaires, qui a été élaboré afin de répondre aux besoins de tous les PMR (qu'ils soient sujets à des difficultés motrices ou des difficultés de repérage et d'orientation), et prendre en compte la STI et les contraintes d'exploitation et de sécurité des réseaux.

Ces aménagements traitent l'accès aux quais et la montée dans le train.

La conception de chaque projet à partir de ce référentiel, prend aussi en compte les hypothèses d'évolution du matériel roulant sur chaque ligne figurant au Schéma Directeur du Matériel Roulant qui a été élaboré par le STIF avec les opérateurs, et adopté par son Conseil en parallèle du SDA, en 2009.

- **Une mise en œuvre progressive des 143 gares SNCF et des gares RATP où des travaux restent à réaliser :**

L'ensemble des 266 gares du réseau de référence SDA seront à terme mises en accessibilité, à l'exception des gares pour lesquelles des contraintes particulières de sites rendent techniquement infaisable l'accessibilité, et nécessitent dans ce cas l'obtention d'une dérogation (10 gares). Compte tenu de l'ampleur des travaux restant à réaliser, certaines gares ne pourront pas être mises en accessibilité avant 2015. Le SDA a avancé par conséquent le principe d'un rythme de réalisation ambitieux, équitable territorialement et raisonné pour la mise en accessibilité des 143 gares SNCF du réseau de référence SDA. Le STIF et ses partenaires se sont engagés pour cela à prolonger les travaux de mise en accessibilité et leur financement au-delà de 2015.

- **Une répartition géographique des gares rendues accessibles en termes de calendrier :**

Pour ne pas traiter de façon sensiblement inéquitable les différentes zones géographiques de l'Île-de-France, toutes les gares du réseau de référence du SDA de toutes les lignes ferrées doivent être prises en considération par les opérateurs dans la programmation des travaux, sans privilégier particulièrement, en terme de calendrier de réalisation, une ligne au détriment des autres, du fait par exemple du déploiement d'un nouveau matériel, du niveau de trafic de la ligne, ou du nombre de gares nettement supérieur d'une ligne par rapport à une autre.

c) Les aménagements dans les gares permettant d'assurer l'accessibilité

L'étude des opérateurs a aussi permis de mieux appréhender les différents types d'aménagements à réaliser pour rendre accessibles les gares.

Les aménagements à réaliser pour rendre accessible une gare doivent en effet permettre d'assurer un accès complet des Personnes à Mobilité Réduite (PMR) de la voirie jusqu'au train, c'est à dire de l'entrée du bâtiment gare ou de l'accès accessible de la gare jusqu'à la montée dans le train. Un référentiel de préconisations techniques, élaboré par les opérateurs SNCF Réseau et SNCF Mobilités, garantit le respect de la réglementation en vigueur, et la prise en compte des contraintes ferroviaires spécifiques.

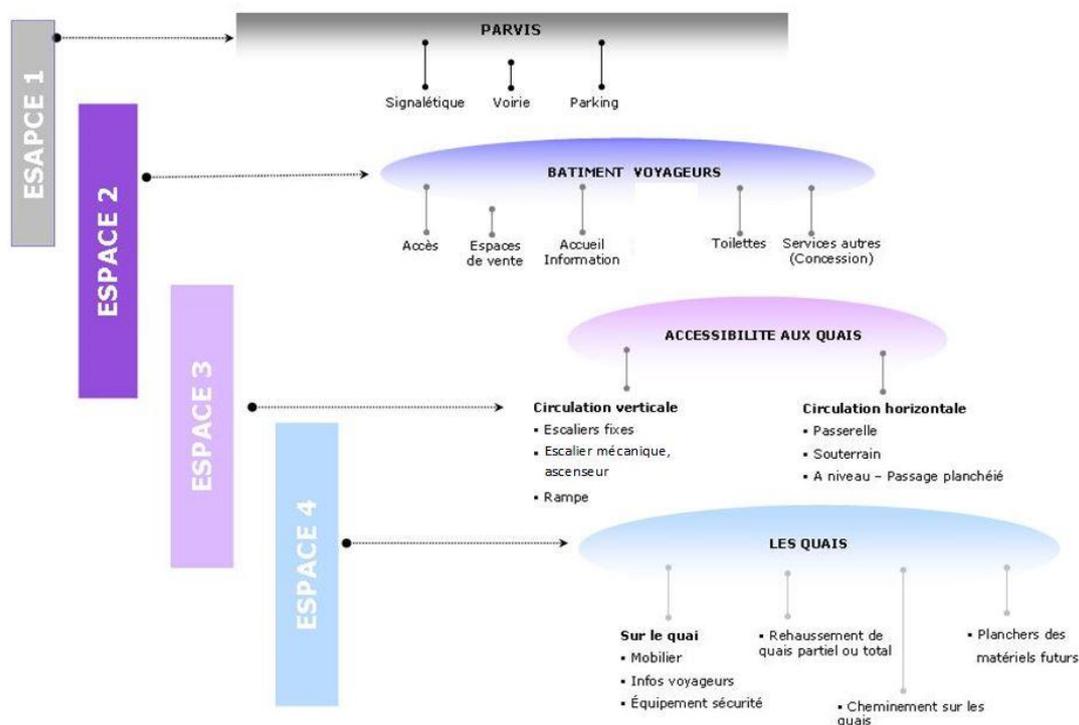
Le niveau cible, pour les différents types de handicap, correspond notamment à l'implantation des équipements suivants :

- pour les personnes à mobilité réduite utilisateurs de fauteuils roulants (UFR) : présence d'ascenseurs ou de rampes accessibles pour accéder aux quais, de guichets abaissés, et de cheminements praticables,
- pour les personnes déficientes visuelles : présence de bandes podotactiles ou de balises sonores de guidage, de manchons en braille et en relief sur les mains courantes, de vitrophanie, traitement des escaliers à savoir la mise en contraste des contremarches, l'installation de double main courantes, la pose de bandes d'éveil à la vigilance et de nez de marches antidérapants et contrastés. Cheminement dégagé d'obstacle,
- pour les personnes déficientes auditives : installation de boucles à induction magnétique sur les guichets, d'une signalétique agrandie, de traitement de l'acoustique,
- pour les personnes déficientes mentales ou cognitives : mise en place d'une signalétique complétée de pictogrammes.



Dans le cheminement d'une PMR, quatre types successifs d'espaces en gares sont donc à traiter, comprenant des aménagements, services et équipements différents :

Schéma 1 : les 4 types d'espaces en gare pour le cheminement d'accès aux trains



7.3. Le coût et le financement du volet gares du SDA

7.3.1. Le coût du programme travaux sur les 143 gares SNCF restant à rendre accessibles

Des études spécifiques ont été conduites en 2008 par la SNCF pour estimer le coût des travaux sur les 143 gares SNCF du SDA où des travaux restaient à réaliser. Ces études ont permis d'affiner, en première analyse, le coût global du programme d'études et de travaux pour ces gares SNCF.

Tableau 5 : gares SNCF et RATP qui restaient à rendre accessibles à l'adoption du SDA en 2009

	Réseau de référence SDA	dont accessibles aux UFR	dont projets « coups partis »	dont projets qui restaient à financer	dont dérogations envisagées
Gares SNCF	207	39	15	143	10
Gares RATP	65	58	7	0	0
Total	266 ⁽¹⁾	113 ⁽¹⁾		143	10

(1): sans doublons de gares desservies par plusieurs lignes et/ou gares communes SNCF/RATP.

Le coût du volet gares du SDA a ainsi pu être arrêté en 2009 à 1,454 milliards d'euros (aux conditions économiques de janvier 2009) pour la réalisation des projets des 143 gares SNCF où des travaux restaient à effectuer. Ce coût ne prend pas en compte les montants des projets ayant permis de rendre accessibles les gares qui étaient déclarées déjà accessibles en 2009, ni celui des 22 gares « coups partis » dont le financement avait été déjà engagé et les travaux en cours de réalisation.

La répartition prévisionnelle des dépenses du programme des 143 gares, par périmètre de maîtrise d'ouvrage, s'établit de la façon suivante : 1090,5 M€ aux conditions économiques de janvier 2009 relève du périmètre de MOA de SNCF Réseau (75%), et 363,5 M€ du périmètre de maîtrise d'ouvrage de la SNCF Mobilités (25%). Cette répartition est donnée à titre indicative, car elle a été établie en 2009 à partir de niveaux d'études hétérogènes. Elle évolue donc en fonction des études plus détaillées qui sont réalisées sur chaque gare, au fur et à mesure de l'exécution de ce programme.

7.3.2. Le financement du programme des 143 gares SNCF

A l'adoption du SDA en juillet 2009, le STIF s'était engagé à prendre en charge 50 % du coût du volet gares du SDA. Fin 2010, la Région et les deux opérateurs (SNCF Réseau et SNCF Mobilités) ont accepté de prendre en charge les 50 % restants en complément de la part STIF, à savoir respectivement 25 % par la Région Île-de-France et 25 % par les opérateurs, chacun sur leur périmètre de maîtrise d'ouvrage.

Pour ne pas attendre le bouclage financier global du volet gares du SDA et afin de permettre à la SNCF Réseau et à la SNCF Mobilités d'engager les études sur les premières gares, deux tranches successives de financements ont été mises en place à 100% par le STIF en juillet 2009 puis juillet 2010, pour un montant total de 21,9 M€ d'études.

Les modalités de financement du programme SDA dans son ensemble ont été arrêtées par une convention cadre de mise en œuvre du volet gare, dans laquelle est défini le dispositif de suivi du programme, adoptée par le Conseil du STIF et la Commission permanente de la Région en juillet 2011:

Tableau 6 : financement des études et travaux des 143 gares SNCF qui restaient à rendre accessibles en 2009

	Coût	Clés de financement				Montants			
		STIF	Région	SNCF Réseau	SNCF Mobilités	STIF	Région	SNCF Réseau	SNCF Mobilités
MOA SNCF RÉSEAU	1 090,5	50%	25%	25%	0%	545,3	272,6	272,6	0,0
MOA SNCF MOBILITÉS	363,5	50%	25%	0%	25%	181,8	90,9	0,0	90,9
TOTAL	1 454,0	50%	25%	25%		727,0	363,5	272,6	90,9

Remarque : Coût et montants exprimés en millions d'euros aux conditions économiques de janvier 2009

Une première convention de financement de 470 M€ entre le STIF, la Région, la SNCF Réseau et la SNCF Mobilité, portant sur une première tranche d'études et la réalisation de travaux dans 30 premières gares du programme des 143 gares a aussi été adoptée en juillet 2009, en parallèle de la convention cadre.

En 2012, afin d'avoir une meilleure visibilité sur les conditions nécessaires de mise en œuvre de l'ensemble des 143 gares et une consolidation du coût final prévisionnel du programme, et de ses enjeux de calendrier en terme d'organisation des moyens des opérateurs, il a été demandé aux opérateurs d'accélérer la production des études. Le Conseil du STIF a décidé pour cela le financement de 45 gares supplémentaires en études AVP, et de 35 gares supplémentaires en études PRO.

A fin 2014, 547 M€ ont déjà été engagés par les quatre financeurs pour couvrir les dépenses liées à la réalisation d'études et des premiers travaux de ce programme de 143 gares.

7.4. Le dispositif de mise en œuvre des 143 gares SNCF

7.4.1. La convention cadre de juin 2011 : un dispositif contractuel de mise en œuvre du volet gares SNCF

La convention cadre de mise en œuvre du réseau de référence SDA des 207 gares SNCF a pour objet de déterminer les conditions générales de mise en œuvre du programme. Elle fixe plus particulièrement :

- les principes de financement de chacun des projets, formalisés par des clés de répartition des financements entre les parties (50% STIF, 25% Région, et 25% par les maîtres d'ouvrages),
- les enveloppes plafonds des financeurs sur la prise en charge du coût global objectif du programme adopté dans le SDA approuvé en juillet 2009, qui découlent du coût objectif du programme et de ses clés de financement,
- le dispositif de suivi régulier de ce coût objectif prévisionnel d'atterrissage du programme, comparé au coût objectif délibéré en juillet 2009 : ce coût s'affine progressivement au fil des travaux et différents niveaux d'études réalisées sur un nombre croissant de gares,
- le dispositif de mise en place et de suivi des financements du STIF et de la Région (mise en place des subventions du STIF et de la Région, organisation des appels de fonds, modalités de contrôle par le STIF et la Région de l'usage des financements...),
- la mise en place de SNCF Réseau comme coordinateur des maîtrises d'ouvrages dans la mise en œuvre du programme dans son ensemble,
- les principes de suivi du programme associant le STIF, la Région, SNCF Réseau et SNCF Mobilités : mise en place d'un comité de pilotage piloté par le STIF et d'un comité de projets piloté par la SNCF Réseau.

7.4.2. Le déroulement des études pour un projet de mise en accessibilité PMR de gare

A l'instar de tout projet d'infrastructure ou d'aménagement de voiries, trois niveaux d'études successifs sont à réaliser par les deux maîtres d'ouvrages (SNCF Réseau et SNCF Mobilités) :

- **l'étude préliminaire (EP)** permet de définir les grandes orientations du programme d'aménagement nécessaire, et d'en estimer une enveloppe prévisionnelle. Elle porte principalement sur le cheminement qui sera aménagé pour les PMR, et ses conséquences en termes de modification d'ouvrages. A ce stade d'étude, le programme des aménagements est identifié, mais leur faisabilité technique, leur coût plus précis et les conditions opérationnelles de leur réalisation ne sont pas encore définies. Les orientations du projet sont présentées et concertées avec les communes (aménagements envisagés, coordinations éventuelles avec d'autres projets ...).
- **l'étude d'avant-projet (AVP)** permet de vérifier la faisabilité technique du projet, de préciser le dimensionnement et la structure des ouvrages, d'étudier les conditions de réalisation des travaux (méthodes d'exécution des travaux, impacts sur les dessertes...), et d'affiner le coût prévisionnel du projet. Cette phase permet aussi de cadrer les procédures administratives à mettre en œuvre au regard des exigences réglementaires (permis de construire, autorisation de modification d'établissement recevant du public, loi sur l'eau, identification des différents services instructeurs...). Suivant l'importance du projet, une enquête publique peut être nécessaire. Les gares souterraines font aussi l'objet d'une attention particulière des services de sécurité.
- enfin, **l'étude projet (PRO)** aboutit à une quantification des ouvrages et un planning du chantier qui permettent de lancer la consultation des entreprises pour la réalisation des travaux. Avant démarrage du chantier, sont souvent organisées, en collaboration avec les communes, une information du public et des riverains sur les nuisances que vont générer les travaux.

7.4.3. Une programmation de la réalisation des 143 projets SDA SNCF à articuler avec les autres travaux sur les réseaux ferroviaires

La mise en œuvre par la SNCF Réseau et la SNCF Mobilités de ce programme d'investissements, qui comprend un très grand nombre de projets et qui impacte toutes les lignes du réseau francilien, nécessite :

- la réalisation des 3 niveaux d'études successifs pour chaque gare (étude préliminaire, étude Avant Projet, étude PRO) et des travaux dont la durée est comprise entre 12 et 24 mois, selon la complexité du projet ;
- une programmation des travaux du projet, à coordonner avec les autres travaux programmés sur les gares et infrastructures de ces lignes (renouvellement des voies et de leurs appareillages, adaptation pour augmenter les dessertes, autres projets SDA...), et aussi avec les autres investissements pouvant être développés dans ces gares (rénovation et désaturation des espaces, entretien patrimonial des bâtiments ou des escaliers mécaniques...).

La réalisation des projets SDA nécessite en outre des interruptions de dessertes ponctuelles : les impacts de ces travaux, qui concernent les gares les plus fréquentées du réseau francilien, doivent donc être maîtrisés au mieux pour les voyageurs de la gare, et plus généralement pour l'ensemble des voyageurs de la ligne concernée. Ces travaux s'inscrivent donc dans une programmation plus globale à trois ans (N-3) sur l'ensemble du réseau. La première année (N-3) permet notamment d'identifier les travaux qui devront être réalisés. La seconde année (N-2) apporte des précisions sur l'ordonnancement et le déroulement de ces travaux. La troisième année (N-1) permet de définir l'insertion des trains et le tracé de leurs sillons en tenant compte des zones de travaux. Les « horairistes » assemblent pour cela l'ensemble des projets de travaux

impactant la même ligne ou le même secteur ferroviaire sur une même année, et réalisent un travail d'ajustements, afin que le service voyageur reste acceptable sur la ligne. Le résultat de ces ajustements structure l'organisation des travaux des projets de gares SDA en fonction de deux principales logiques :

- soit la seule façon acceptable de réaliser les travaux SDA est de mettre à profit les interruptions de circulations programmées pour la maintenance des infrastructures, qui sont généralement de nuit, entre la fin du service vers 1 h 30 et sa reprise vers 5 h 30. Dans ce cas, la durée limitée de ces plages travaux a pour conséquence un délai global de travaux en gare plus important.
- soit des interruptions d'exploitation, de l'ordre de la journée ou d'un week-end entier restent acceptables bien que pénalisantes pour certains voyageurs, parce que le nombre de voyageurs et l'environnement routier font notamment qu'un service de bus de substitution est viable pour assurer une desserte suffisante. Ce mode opératoire est notamment incontournable quand un nouvel ouvrage d'accès aux quais (passerelle ou souterrain) doit être mis en place. La durée des travaux en gare est alors globalement moins importante que dans le cas de travaux effectués de nuit.

En outre, la réalisation des travaux des projets SDA met en œuvre des moyens humains conséquents (maîtrise d'œuvre travaux, annonceurs, agents caténaires, conducteurs de trains-travaux...), dont la mission sera de réaliser les travaux dans les conditions prévues, avec les entreprises retenues, et en veillant avant tout à la sécurité des circulations ferroviaires et des voyageurs sur les quais.

Au plus tard, deux ans avant la date souhaitée pour le démarrage des travaux, le programme et le mode opératoire du projet SDA doivent être suffisamment précis et stabilisés pour pouvoir inscrire les interruptions de circulation et moyens nécessaires. Dans certains cas, il est recherché, quand cela est possible, une programmation simultanée de 2 ou 3 projets SDA desservant les mêmes sections de lignes, de façon à minimiser globalement les impacts pour les voyageurs sur la ligne et optimiser l'usage des moyens disponibles.

7.4.4. Une organisation spécifique et dédiée de la maîtrise d'ouvrage SNCF

Afin d'assurer une conception des projets et un suivi coordonnés de leur réalisation sur les réseaux, SNCF Réseau a été désigné par la convention cadre « maître d'ouvrage coordinateur » pour la mise en œuvre du programme des 143 gares dans son ensemble. SNCF Réseau est en effet maître d'ouvrage de 75% des investissements à réaliser, et est aussi en charge de l'affectation des sillons et de la programmation des réservations de plages travaux sur les infrastructures.

SNCF Réseau et SNCF Mobilités ont par ailleurs mis en place une organisation spécifique, dédiée à la réalisation du SDA :

- un directeur unique de projets pour les deux maîtrises d'ouvrages la SNCF Réseau et la SNCF Mobilités,
- un plateau commun de maîtrise d'ouvrage réunissant leurs compétences et visant à pallier les difficultés de coordination des périmètres de maîtrises d'ouvrages pour la conception, la programmation et la réalisation des projets. Ce plateau regroupe aujourd'hui 55 ETP (« équivalents temps plein ») pour la maîtrise d'ouvrage, et 178 ETP pour la maîtrise d'œuvre,
- des équipes projets dédiées aux projets SDA, organisées par lignes,
- et en 2014, des moyens travaux propres à Gares et Connexions pour réaliser les chantiers du SDA de façon autonome.

7.4.5. Les instances de suivi du programme des 143 gares SNCF

Le suivi du programme des 143 gares SNCF est assuré au niveau régional par :

- Un Comité de Pilotage. Présidé par le STIF, il associe la Région, la SNCF Réseau et la SNCF Mobilités, et a pour rôle essentiel :
 - o de suivre l'avancement global et détaillé de la mise en œuvre physique du programme (études, projets, dates de mises en service...),
 - o d'assurer un suivi financier global et détaillé du programme permettant une gestion optimisée des flux financiers et une anticipation de leurs impacts sur les budgets annuels des parties,
 - o d'orienter les décisions de portée générale sur le contenu du programme, et plus généralement sur sa mise en œuvre.
- Un Comité de Projets. Présidé par la SNCF Réseau maître d'ouvrage coordinateur du programme, il associe le STIF, la Région et la SNCF Mobilités, et a pour rôle principal :
 - o d'orienter les choix techniques de projets nécessitant des arbitrages particuliers,
 - o de préparer les éléments de suivi et de reporting du programme.

SNCF Réseau et SNCF Mobilités assurent la concertation des projets élaborés avec les acteurs locaux, en présentant notamment conjointement leur contenu aux communes concernées.

7.4.6. Le suivi régulier et détaillé du coût final prévisionnel du programme

L'avancement des études plus détaillées et l'achèvement de travaux sur un nombre croissant de gares permet d'affiner progressivement la prévision du coût final de réalisation de l'ensemble des 143 gares qui restaient à aménager en 2009. L'évolution du coût final prévisionnel du programme fait l'objet, dans le cadre de la convention cadre de mise en œuvre associant STIF, RIF, la SNCF Réseau et SNCF Mobilités, d'un suivi régulier, qui est détaillé par niveaux de précision des estimations de coûts, selon le principe suivant :

- à chaque comité de projets du volet gares, le coût prévisionnel final du programme global est présenté par la SNCF Réseau, maître d'ouvrage coordinateur du programme, en distinguant :
 - o D'une part les différentes tranches de financements mis en place,
 - o D'autre part, l'avancement des projets :
 - les gares dont les travaux ont été achevés (coût final de réalisation connu)
 - les gares dont les travaux sont en cours de lancement ou de réalisation (coût connu au niveau des études PRO)
 - les gares faisant l'objet d'études AVP seulement (coût prévisionnel affiné, avant passation des marchés)
 - les gares faisant l'objet d'études préliminaires seulement ou d'AVP (coût comportant encore à ce stade des options d'aménagements et des aléas pouvant avoir un impact financier)
 - les autres gares du réseau de référence qui n'ont pas encore fait l'objet d'études préliminaires (ces gares sont valorisées sur la base du coût objectif défini dans le SDA approuvé en juillet 2009)
 - o sur chacune des catégories de cette liste, le coût des études réalisées est détaillé suivant leur phase (EP/AVP/PRO...), et suivant les deux périmètres de maîtrise d'ouvrage (SNCF Réseau /SNCF Mobilités),

- s'il apparaît un dépassement prévisible du coût prévisionnel final du programme inscrit dans la convention cadre de juillet 2009, les maitres d'ouvrages analysent les écarts et leur nature, et proposent le cas échéant les mesures nécessaires pour respecter le cout objectif du programme de 1,454 Mds €.

8. Avancement du « volet gares » du SDA à fin 2014

8.1. Les gares accessibles à fin 2014

Concernant les 207 gares SNCF du SDA, 63 gares SNCF sont déclarées accessibles :

- les 39 gares qui étaient déjà accessibles en 2009
- les 15 gares qui étaient considérées comme projets « coups partis » déjà financés en 2009
- 9 gares du programme des 143 gares contractualisé, réalisés en 2013 et 2014 (Bouffémont Moisselles, Enghien-les-Bains, Evry-Courcouronnes, Grigny (Centre), Groslay, La Courneuve-Aubervilliers, la Garenne-Colombes, Luzarches et Paris-Nord)

L'avancement des études et travaux sur les 134 gares SNCF qui restent à rendre accessibles à fin 2014 est le suivant :

- 16 gares en travaux
- 29 gares en études PRO (PRO, DCE, Marchés)
- 42 gares en études AVP ou APO
- 47 gares en études préliminaires

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

Concernant les 65 gares RATP du SDA, 62 gares RATP sont déclarées accessibles :

- les 58 gares qui étaient déjà accessibles en 2009
- 4 gares parmi les 7 considérées en 2009 comme projets déjà financés « coups partis » (Noisy le Grand Mont d'Est, Massy Palaiseau, Lozère, Orsay Ville)

L'avancement des études et travaux sur les 3 gares RATP qui restent à rendre accessibles est le suivant, à fin 2014 :

- 1 gare est en travaux, avec une mise en accessibilité qui est prévue d'être mise en service d'ici fin 2015 : la gare de Nanterre Université, dans le cadre des travaux du projet de pôle CPER
- 2 gares sont en études de niveau AVP (La Croix de Berny, dans le cadre des études du schéma directeur du RER B Sud et Luxembourg), avec une mise en service prévue par la RATP en 2019

L'Annexe 1 précise :

- Les gares du SDA-Ad'AP
- **les gares accessibles à fin 2014**

L'avancement du SDA par ligne est le suivant, à fin 2014 :

Tableau 7 : Avancement des gares SNCF du SDA par ligne, à fin 2014

	Gares de la ligne inscrites SDA	Gares de la ligne accessibles à fin 2014	Gares de la ligne où des travaux restent à réaliser
RER A	10	10	0
RER B	16	15	1
RER C	54	2	52
RER D	31	3	28
RER E	20	15	5
Ligne H	24	5	19
Ligne J	20	8	12
Ligne K	3	3	0
Ligne L	34	19	15
Ligne N	17	2	15
Ligne P	11	2	9
Ligne R	6	0	6
Ligne U	10	3	7
Total SNCF	207 ^{(1) (2)}	63 ⁽¹⁾	134 ⁽¹⁾

(1) : sans doublons de gares qui desservent plusieurs lignes (non comptabilisées les 10 gares dérogatoires)

(2) : dont 10 gares dérogatoires

Tableau 8 : Avancement des gares RATP du SDA par ligne, à fin 2014

	Gares de la ligne inscrites SDA	Gares de la ligne accessibles à fin 2014	Gares de la ligne où des travaux restent à faire
RER A	35	34	1
RER B	31	29	2
Total RATP	65 ⁽¹⁾	62 ⁽¹⁾	3

(1) : sans doublons de gares qui desservent plusieurs lignes

8.2. Les matériels roulants ferroviaires

Tableau 9 : Parc des types de matériels roulants ferroviaires d'Île-de-France

Version / Variante	Lignes	Parc (nb. De trains)	Caractéristiques techniques des matériels roulants									Information voy.		
			Nb niveaux	Nb caisses	hauteurs (en mm)				Nb marches et caractéristiques	Nbre accès UFR	comble-lacune	Prochain arrêt		
					seuil haut		marche basse	Seuil de plateforme UFR				sonore	visuelle	
					min	max								
- MI2N-MI09	A - E	164	2	5										
- MI2N RATP - Z3500	A	43	2	5	1200	∅	1200	∅	∅	∅	oui	oui		
- M09 RATP - Z3600	A	68	2	5	1200	∅	1200	∅	1	∅	oui	oui		
- MI2N SNCF - Z22500 5c	E	53	2	5	1200	900	1200	1 pivotante	1	∅				
- MS61	A	45	1	3	1240	∅	1240	aucune	∅	∅	oui	oui		
- MI79-MI84	A - B	181	1	4	1198									
- MI79 RATP-SNCF	B	117	1	4	1198	880	1198	1 mobile-2 positions	1	∅	oui pour rénov	oui pour 69		
- MI84 RATP	A	21	1	4	1198	880	1198	1 mobile-2 positions	∅	∅	∅	∅		
	B	43	1	4	1198	880	1198	2 mobile-2 positions	1	∅	oui	∅		
- Z5300	D- R nav. - N	33	1	4	1210	978	660	1210	2 ou 3	∅				
- Z6400	L - GCO	74	1	4	1190			1190		∅				
- Z6400 "groupe 2"	L2	43	1	4	1190	∅	1190	∅	∅	∅				
- Z6400 GCO	GCO	3	1	4	1190	∅	1190	∅	∅	∅				
- Z6400	L2 - L2bis - L3	28	1	4	1190	878	1190	1 fixe	∅	∅				
- Z2N		358	2	4-6										
- Z2N - Z5600 4 caisses	C	22	2	4	970	760	970	2 fixes	∅	∅	Déploiement en cours			
- Z2N - Z5600 6 caisses	C - R	30	2	6	970	760	970	2 fixes	∅	∅				
- Z2N - Z8800	C - U	58	2	4	970	760	970	2 fixes	∅	∅				
- Z2N - Z20500 5 caisses hybride	D	33	2	5	970	760	970	2 fixes	∅	∅				
- Z2N - Z20500 4 caisses	C - D nav. - P	58	2	4	970	1010	760	970	2 fixes	∅		∅		
- Z2N - Z20500 5 caisses	D - p	103	2	5	970	1010	760	970	2 fixes	∅		∅		
- Z2N - Z20900	C	54	2	4	970	1010	760	970	2 fixes	∅		∅		
- Z2N - Z92050	C - D - N	0	2	4	970	1010	760	970	2 fixes	∅		∅		
- AGC - B82500	P	24	1	4	600	∅	600	∅	1	oui	oui	oui		
- NAT - Z50000	H - P - J - L	152			984	760	970							
- NAT 8c	H - P	113	1	8	985	760	970	1 retractable	2	oui	oui	oui		
- NAT 7c	J4 - L3	38	1	7	985	760	970	1 retractable	2	oui	oui	oui		
- RIB-RIO	H - P - J	40								∅				
- RIB-RIO 4 voitures	H - P	33	1	4	958	668	958	2 fixes	1	∅				
- RIB-RIO 7 voitures	J	7	1	7	958	668	958	2 fixes	1	∅				
- VB2N	J - N	80												
- VB2N Transilien 6 voitures	J	44	2	6	972	677	972	2 fixes	2	∅	oui	oui		
- VB2N Transilien 7 voitures	N	36	2	7	972	677	972	2 fixes	2	∅	oui	oui		
- V2N		0	2	5	1010	760	1010	2 fixes		∅				

9. Programmation des projets restant à réaliser

L'Ad'AP pour le réseau ferré francilien se décompose en **deux périodes**, dont le découpage dépend notamment de la nature des engagements exigés par l'ordonnance de 2014 sur les différentes périodes de 3 ans, et du processus de réservation des plages travaux nécessaires concernant plus spécifiquement le réseau ferroviaire :

- la **première période couvre l'année 2015 en cours d'exécution** (validation à fin 2015 du SDA-Ad'AP par l'Etat) et la programmation des trois premières années 2016, 2017 et 2018. Pour ces années, les études déjà réalisées et l'organisation des travaux sont suffisamment avancés et ont pu être coordonnés avec les autres travaux sur les réseaux pour que les plages travaux des projets de gares SDA aient pu être consolidées par les opérateurs. Sur cette première période, les engagements de calendrier sont pris par les opérateurs sur les gares dont les travaux doivent avoir lieu au cours de ces années, et ce sur chaque année de la première période. Sur les autres gares du programme SDA dont les travaux ne seront pas engagés sur cette première période, les engagements pris par les opérateurs concernent la réalisation des différents niveaux d'études plus détaillés nécessaires aussi pour solliciter les plages travaux qui seront nécessaires sur la seconde période, à partir de 2019.
- la **deuxième période portera sur les années 2019, 2020 et 2021** : sur cette période, le détail arrêté des aménagements nécessaires, les conditions de réalisation de ces travaux et l'ensemble des besoins de travaux sur les lignes sont en cours d'études. Les plages travaux de ces projets SDA en sont donc pas connues en 2015.

9.1. La programmation des études et travaux sur la première période de l'Ad'AP

9.1.1. Programme des 143 gares SNCF

Le tableau de la programmation détaillée des études et travaux restant à réaliser présenté dans l'annexe 3 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

Gare	Dép.	Lignes desservies	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
Brétigny	91	C	EP	AVP	AVP	AVP PRO	PRO	PRO DCE	DCE	DCE Marchés Travaux	Travaux	T3 2018	T2 2020
Brunoy	91	D	EP	AVP	AVP	PRO	PRO	DCE	DCE	Marchés	Marchés	Période 2	Période 2
Cernay	95	C, H	AVP	AVP PRO	PRO	PRO DCE Marchés	Marchés	Marchés Travaux	Travaux	Travaux	Accessible	T3 2017	T4 2018

- 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

Les principaux aménagements à réaliser dans chaque gare de cette première période sont présentés sur des plans schématiques par gares, qui figurent dans l'Annexe 2.

Schéma 2 : exemple de plan schématique des aménagements à réaliser (Annexe 2)

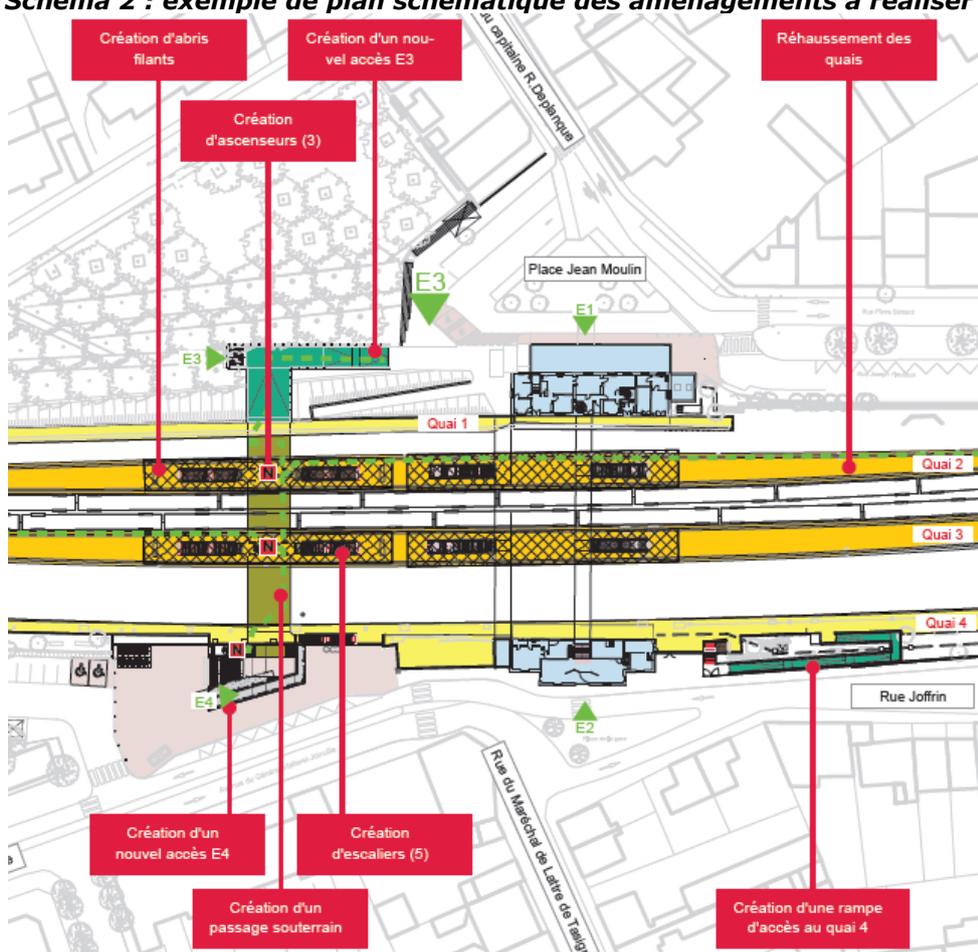
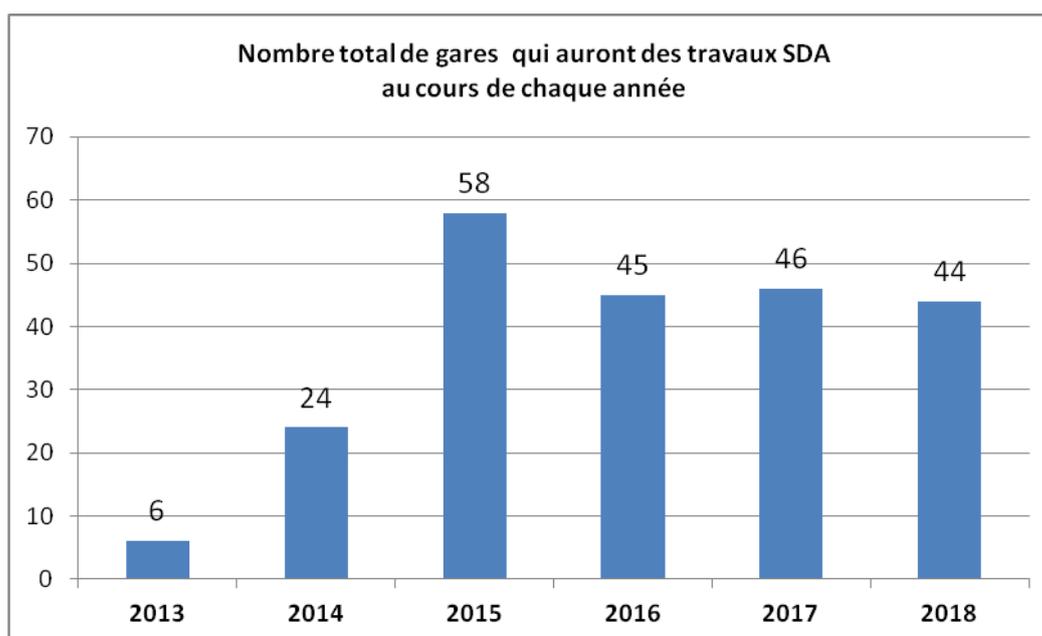


Tableau 11 : Nombre de gares traitées par an (programme SDA des 143 gares SNCF, sur les deux périodes successives de l'Ad'AP)

		Gares rendues accessibles par an	En cumulé
pm : depuis 2009	2013	3	3
	2014	6	9
	2015	24	33
	Total	33	33
1^{ère} période	2016	12	45
	2017	11	56
	2018	19	75
	Total	42	75
2^{ème} période	2019	64	139
	2020		
	2021		
	Total	64	139
2024	2024	4	143

Pour mémoire, les 207 gares SNCF du réseau de référence SDA sont composées de ces 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.

Graphique 1 : nombre total de gares qui auront des travaux SDA au cours de chaque année



9.1.2. Autres travaux à réaliser sur les gares SNCF déclarées accessibles

D'autres travaux seront réalisés sur les gares déclarées aujourd'hui accessibles aux UFR. Ces gares ont en effet souvent été adaptées aux UFR avant les prescriptions de la loi de 2005 sur les différents types de handicaps. Leur aménagement actuel doit donc être complété afin que tous les types de handicaps y soient pris en compte. Suite à un diagnostic réalisé par la SNCF Réseau et la SNCF Mobilités en 2014, 39 gares feront l'objet de travaux complémentaires :

- pose de bandes podotactiles sur les quais,
- pose de doubles lisses dans les escaliers fixes,
- pose de signalétique,
- suppression d'obstacles,
- mise en conformité des guichets,
- reprise du revêtement des sols (quais, BV),
- pose de bandes jaunes sur les quais,
- complément d'éclairage, portes automatiques, balises sonores...

Ces gares font actuellement l'objet d'études. Selon la nature des travaux à réaliser, ceux-ci seront menés sur la première ou la deuxième période de l'Ad'AP. Le contenu des travaux et leurs calendriers plus précis par gare seront précisés en 2016, dans le cadre du suivi de l'Ad'AP présenté à l'issue de sa première année d'exécution.

9.1.3. Sur les gares RATP

Compte tenu de l'avancement actuel des études et travaux sur les gares RATP, la gare de Nanterre Université sera rendue accessible sur la première période de l'Ad'AP (décembre 2015). Les deux gares restantes seront rendues accessibles dans la seconde période de l'Ad'AP.

9.2. La 2ème période de l'Ad'AP

9.2.1. Projets en cours

L'avancement des projets sur les gares dont les travaux commenceront au cours de la seconde période est indiqué dans le tableau de l'Annexe 3.

Gares SNCF

Les 43 gares SNCF restantes verront leurs travaux d'accessibilité réalisés à partir de 2019, sur la 2ème période de l'Ad'AP.

Les principaux aménagements à réaliser dans chaque gare de la seconde période sont en cours d'études. Leur contenu précis n'est pas encore arrêté à ce stade, et ne peut donc être présenté sous forme de plan schématique. Le tableau qui figure dans l'Annexe 5 précise la nature des solutions à l'étude sur les 43 gares restantes.

Gares RATP

Compte tenu de l'avancement actuel des études et travaux sur les 2 gares RATP qui restaient à rendre accessibles à l'issue de la première période de l'Ad'AP, les échéances prévisionnelles de mise en service par la RATP sont les suivantes :

- La Croix de Berny : 2019
- Luxembourg : 2019

9.2.2. : Les 10 gares identifiées comme dérogatoires en 2009

Ces 10 gares, qui présentent des contraintes de sites spécifiques, devront faire l'objet de demandes de dérogations. Compte tenu de l'avancement actuel des études, les opérateurs devraient solliciter des demandes de dérogation sur ces gares au cours de l'exécution de la première période du SDA-Ad'AP.

Tableau 12 : gares identifiées en 2009 comme dérogatoires

Gare	Ligne	Département	Ligne(s) desservie(s)
Bellevue	N	92	N
Ecouen Ezanville	H	95	H
Le Raincy Villemomble Montfermeil	E	93	E
Orly Ville	C	94	C
Pantin	E	93	E
St-Cyr	C	78	C, N, U
St-Michel Notre-Dame (partie SNCF)	C	75	C
Villeneuve St-Georges	D	94	D
Villepreux Les Clayes	N	78	N
Provins	P	77	P

9.3. Maquette financière du volet gares de l'Ad'AP

Pour mémoire, le financement des travaux et des études des 143 gares du réseau de référence SDA a été contractualisées en 2011, sur la base de la répartition suivante :

Tableau 13 : Cout prévisionnel et modalités de financement du SDA contractualisés en 2011

	Cout (€ CE 01/2009)	Clés de financement				Montants (euros CE 01/2009)			
		STIF	Région	SNCF Réseau	SNCF Mobilités	STIF	Région	SNCF Réseau	SNCF Mobilités
Périmètre de MOA de SNCF Mobilités	363,5	50%	25%	0%	25%	181,8	90,9	0,0	90,9
Périmètre de MOA de SNCF Réseau	1 090,5	50%	25%	25%	0%	545,3	272,6	272,6	0,0
TOTAL	1 454,0	50%	25%	25%		727,0	363,5	272,6	90,9

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 : Prévisions de dépenses par période et engagements financiers correspondant (en euros courants)

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

En euros courants	2014 et avant	2015	2016	2017	2018	Période 2	TOTAL
Périmètre de MOA de SNCF Mobilités	40	28	33	37	43	119	300
Périmètre de MOA de SNCF Réseau	96	80	113	130	166	692	1277
TOTAL	136	108	146	167	209	811	1577

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

En euros courants	2014 et avant	2015	2016	2017	2018	Période 2	TOTAL
STIF	68	54	73	83,5	104,5	405,5	788,5
RIF	34	27	36,5	41,75	52,25	202,75	394,25
SNCF Mobilités	10	7	8,25	9,25	10,75	29,75	75
SNCF Réseau	24	20	28,25	32,5	41,5	173	319,25

9.4. Transports de substitution pour les gares non accessibles

L'article L 1112-1-du Code des transports, issu de l'article 45-I de la loi n° 2005-102 du 11 février 2005, pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, impose la mise en place, par l'autorité organisatrice de transport (AOT), d'un service de substitution adapté aux besoins des personnes handicapées ou à mobilité réduite, pour pallier à la non accessibilité de tout ou partie du réseau de transport.

Le STIF a décidé en 2012 de mettre en place, à titre expérimental, un transport de substitution à destination des Usagers en Fauteuil Roulant (UFR), pour pallier la non accessibilité des gares d'Île de France, que ces gares soient ou non retenues dans la liste des gares SDA à rendre accessible.

L'expérimentation concerne un service de rabattement à la demande réservé aux Usagers en Fauteuil Roulant (UFR) sur les gares ferroviaires SNCF d'Île-de-France non accessibles.

Le service vise à pallier les cas où il n'existe pas de transport public accessible aux usagers de fauteuils roulants sur tout ou partie du trajet envisagé par le voyageur. Il a pour vocation de proposer un transport de rabattement en transport routier spécialisé de la gare de départ (ou de destination) du voyageur, si celle-ci n'est pas accessible, vers un point accessible du réseau de transport public Île-de-France, ferré ou routier.

La partie du trajet effectuée en transport spécialisé par la route peut donc intervenir selon les cas de figure, soit au début du trajet, soit au milieu, soit en toute fin. Dans certains cas exceptionnels, un transport routier spécialisé de la gare d'origine à la gare de destination du voyageur peut être proposé.

Le service est ouvert de 7h à 20 h tous les jours. Les personnes en fauteuil roulant doivent effectuer la demande de réservation au plus tard la veille (17 h) de leur trajet. La plateforme d'appel est mutualisée avec le service de réservation Accès + Transilien.

Dès lors que le trajet souhaité comporte une ou plusieurs gares non accessibles, l'utilisateur se voit proposer des solutions alternatives de rabattement par les téléconseillers de la centrale de réservation, lesquels précisent les modalités de prise en charge par un transporteur spécialisé.

La prise en charge par un transporteur spécialisé intervient en début du trajet, au cours de trajet pour une correspondance, ou encore en toute fin du trajet. Dans ces derniers cas de figure, la dépose s'effectue toujours à la gare de destination et non à l'adresse finale de destination.

Conformément à la loi du 11 février 2005, le coût de ce service pour son utilisateur n'est pas supérieur au coût du trajet s'il avait été effectué dans les transports publics accessibles. Ce service expérimental est financé à 100% par le STIF.

Le nombre de personnes bénéficiant de ce service n'est pas proportionnel aux nombre de voyages effectués (1216 en 2014) : en 2014, 22 personnes seulement représentaient 56% des voyages réalisés, certains réalisant jusqu'à 130 voyages par an.

10. Autres gares (pour information)

10.1. Accessibilité des gares nouvelles

Les gares des lignes nouvelles sont accessibles dès leur construction, conformément à la réglementation et aux normes en vigueur. Ces gares viennent augmenter le nombre total de gares accessibles en Île-de-France.

Gares nouvelles :

Gare	Dpt	Ligne desservie	Mise en service
Créteil Pompadour	94	RER D	2013
Rosa Parks	75	RER E	2015

Gares du projet EOLE à l'Ouest :

Gare	Dpt	Ligne desservie	Commentaire
Aubergenville Elisabethville	78	Eole Ouest	non inscrite au SDA de 2009
Epône Mézières	78	Eole Ouest	non inscrite au SDA de 2009
Les Clairières de Verneuil	78	Eole Ouest	non inscrite au SDA de 2009
Villennes sur Seine	78	Eole Ouest	non inscrite au SDA de 2009
Vernouillet Verneuil	78	Eole Ouest	inscrite au SDA de 2009
Les Mureaux	78	Eole Ouest	inscrite au SDA de 2009
La Défense	92	Eole Ouest	gare nouvelle
Nanterre La Folie	92	Eole Ouest	gare nouvelle
Porte Maillot	75	Eole Ouest	gare nouvelle

Gares de trams-trains :

Tram-train T4 :

Gare	Dpt	Ligne desservie	Mise en service
Allée de la Tour Rendez-Vous	93	T4	Novembre 2006
Freinville Sevran	93	T4	
Gargan	93	T4	
L'Abbaye	93	T4	
Les Coquetiers	93	T4	
Les Pavillons sous Bois	93	T4	
Lycée Henri Sellier	93	T4	
Remise à Jorelle	93	T4	
Rougemont Chanteloup	93	T4	

Tram-train GCO :

Gare	Dpt	Ligne desservie	Mise en service
Mareil Marly	78	L (GCO)	Fin 2004
Noisy le Roi	78	L (GCO)	
Saint-Germain en Laye Bel Air Fourqueux	78	L (GCO)	
Saint-Germain en Laye Grande Ceinture	78	L (GCO)	

10.2. Autres gares

Gares dont le trafic voyageur a dépassé le seuil des 5 000 voyageurs / jour :

Selon le critère du Décret n° 2014-1323 du 4 novembre 2014 relatif aux points d'arrêt des services de transport public à rendre accessibles de façon prioritaire (trafic > 5000 voyageurs journalier), les gares des Grésillons et de Villeneuve le Roi sont des gares à rendre aussi accessibles, compte tenu de leur trafic. Elles font donc partie du SDA'Ad'AP.

LES ENGAGEMENTS FINANCIERS ET CALENDAIRES DES MAITRES D'OUVRAGE

Les listes suivantes présentent les gares et points d'arrêt prioritaires du SDA Ad'AP. Les engagements reçus des maîtres d'ouvrages sur les gares et les points d'arrêt des lignes prioritaires franciliennes sont en annexe du fait de leur volumétrie. Le STIF s'engage :

- sur le financement à 50% des gares et à 75%⁵ des points d'arrêt,
- à relancer le maître d'ouvrage pour sa mise en accessibilité entre 2015 et 2021,
- à étendre la liste le cas échéant pour prendre en compte toutes les bonnes volontés.

⁵ Suite à la loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 qui modifie les articles L 1111-9 et L 1111-10 du code général des collectivités territoriales, la participation minimale du maître d'ouvrage passera à 30% au 1^{er} janvier 2016.

11. Liste des lignes accessibles

Transporteurs	Nom	Type Contrat	Contrat
ATHIS CAR	Centaure	CT2	56 - BORD DE L'EAU
ATHIS CAR	BDE	CT2	56 - BORD DE L'EAU
ATHIS CAR	Licorne	CT2	56 - BORD DE L'EAU
ATHIS CAR	3	CT2	56 - BORD DE L'EAU
ATHIS CAR	8	CT2	56 - BORD DE L'EAU
N4 MOBILITES	16	CT2	95 - Arlequin et Plateau Briard
N4 MOBILITES	503	CT2	64 - Si t'bus/ RN4
N4 MOBILITES	504	CT2	64 - Si t'bus/ RN4
N4 MOBILITES	505	CT2	64 - Si t'bus/ RN4
N4 MOBILITES	506	CT2	64 - Si t'bus/ RN4
KEOLIS DEVILLAIRS	20	CT2	02 - Vélizy
KEOLIS DEVILLAIRS	32	CT2	02 - Vélizy
KEOLIS DEVILLAIRS	30	CT2	02 - Vélizy
KEOLIS DEVILLAIRS	33	CT2	02 - Vélizy
KEOLIS DEVILLAIRS	60	CT2	68 - Mobilien Devillairs 004.004.019
TRANSDEV IDF HOUDAN	67	CT2	40 - Houdanais
LES CARS D'ORSAY	2	CT2	47 - Les Ulis - Massy - Saclay
LES CARS D'ORSAY	3	CT2	47 - Les Ulis - Massy - Saclay
LES CARS D'ORSAY	6	CT2	47 - Les Ulis - Massy - Saclay
LES CARS D'ORSAY	7	CT2	47 - Les Ulis - Massy - Saclay
LES CARS D'ORSAY	14	CT2	47 - Les Ulis - Massy - Saclay
LES CARS D'ORSAY	19	CT2	47 - Les Ulis - Massy - Saclay
LES CARS D'ORSAY	18	CT2	47 - Les Ulis - Massy - Saclay
CEAT	102A	CT2	83 - Arpajonnais
CEAT	102B	CT2	83 - Arpajonnais

CEAT	1	CT2	99 - Orgebus - Genovebus
CEAT	2	CT2	99 - Orgebus - Genovebus
CEAT	3	CT2	99 - Orgebus - Genovebus
CEAT	4	CT2	99 - Orgebus - Genovebus
CEAT	107	CT2	99 - Orgebus - Genovebus
CEAT	109	CT2	99 - Orgebus - Genovebus
CEAT	15	CT2	99 - Orgebus - Genovebus
TRANSDEV IDF ECQUEVILLY	13	CT2	24 - Val de Seine
TRANSDEV IDF ECQUEVILLY	19	CT2	50 - Mobilien Véolia 011 011 019
TRANSDEV IDF ECQUEVILLY	32	CT2	24 - Val de Seine
TRANSDEV IDF ECQUEVILLY	42	CT2	24 - Val de Seine
TRANSDEV IDF ECQUEVILLY	43	CT2	24 - Val de Seine
TRANSDEV IDF ECQUEVILLY	18	CT2	24 - Val de Seine
TRANSDEV IDF ECQUEVILLY	2	CT2	22 - Les Mureaux (Urbain)
TRANSDEV IDF ECQUEVILLY	4	CT2	22 - Les Mureaux (Urbain)
TRANSDEV IDF ECQUEVILLY	6	CT2	22 - Les Mureaux (Urbain)
TRANSDEV IDF MONTESSON LES RABAUX	1	CT2	51 - Mobilien Véolia 012 012 001
TRANSDEV IDF MONTESSON LES RABAUX	8	CT2	20 - Poissy Aval
TRANSDEV IDF MONTESSON LES RABAUX	10	CT2	19 - Entre Seine et Forêts
TRANSDEV IDF MONTESSON LES RABAUX	15	CT2	19 - Entre Seine et Forêts
TRANSDEV IDF MONTESSON LES RABAUX	16	CT2	52 - Mobilien Véolia 012 012 016
TRANSDEV IDF MONTESSON LES RABAUX	21	CT2	19 - Entre Seine et Forêts
TRANSDEV IDF MONTESSON LES RABAUX	21M	CT2	19 - Entre Seine et Forêts
TRANSDEV IDF MONTESSON LES RABAUX	R4	CT2	18 - St Germain-en-Laye
TRANSDEV IDF MONTESSON LES RABAUX	R1	CT2	18 - St Germain-en-Laye
TRANSDEV IDF MONTESSON LES RABAUX	R3Nord	CT2	18 - St Germain-en-Laye
TRANSDEV IDF MONTESSON LES RABAUX	R3Sud	CT2	18 - St Germain-en-Laye
TRANSDEV IDF RAMBOUILLET	A	CT2	29 - Urbain de Rambouillet
TRANSDEV IDF RAMBOUILLET	B	CT2	29 - Urbain de Rambouillet

CIF	1	CT2	11 - SEAPFA
CIF	11	CT2	08 - Goussainville
CIF	34	CT2	08 - Goussainville
CIF	12	CT2	16 - Haut Val d'oise
CIF	12ZI	CT2	16 - Haut Val d'oise
CIF	14	CT2	16 - Haut Val d'oise
CIF	15	CT2	11 - SEAPFA
CIF	16	CT2	10 - Mitry
CIF	44	CT2	11 - SEAPFA
CIF	45	CT2	11 - SEAPFA
CIF	71	CT2	10 - Mitry
CIF	171	CT2	10 - Mitry
CIF	T'Bus	CT2	11 - SEAPFA
CIF	93	CT2	79 - Mobilien CIF 014.014.093
CIF	G'Bus	CT2	08 - Goussainville
CIF	17	CT2	10 - Mitry
CIF	R1	CT2	09 - Grand'R
CIF	R2	CT2	09 - Grand'R
CIF	R6	CT2	09 - Grand'R
CIF	100	Contrat d'exploitation adhoc	Ligne Pole à Pôle (Torcy-Créteil) hors CT2
CIF	95-01	CT2	09 - Grand'R
CIF	95-02	CT2	78 - Mobilien CIF 014.195.002
CIF	100	Contrat d'exploitation adhoc	Ligne pôle à pôle (hors CT2)
CSO	2	CT2	21 - Deux Rives de Seine
CSO	10	CT2	21 - Deux Rives de Seine

CSO	11	CT2	21 - Deux Rives de Seine
CSO	16	CT2	21 - Deux Rives de Seine
CSO	9	CT2	20 - Poissy Aval
CSO	20	CT2	20 - Poissy Aval
CSO	24	CT2	20 - Poissy Aval
CSO	25	CT2	21 - Deux Rives de Seine
CSO	50	CT2	20 - Poissy Aval
CSO	51	CT2	20 - Poissy Aval
CSO	54	CT2	20 - Poissy Aval
CSO	98	CT2	21 - Deux Rives de Seine
CARS HOURTOULE ; CSO	4	CT2	54 - Mobilien Véolia 015 242 004
TVO	6	CT2	04 - R'Bus
TVO	13	CT2	44 - Valmy
TVO	11	CT2	44 - Valmy
TVO	15	CT2	44 - Valmy
TVO	14	CT2	44 - Valmy
TVO	25	CT2	45 - Bus en Seine
TVO	1	CT2	04 - R'Bus
TVO	Pava	CT2	04 - R'Bus
TVO	8	CT2	04 - R'Bus
TVO	9	CT2	04 - R'Bus
TVO	34	CT2	04 - R'Bus
TVO	7	CT2	04 - R'Bus
TRANSDEV IDF BRETIGNY	18-11A	CT2	83 - Arpajonnais
TRANSDEV IDF BRETIGNY	18-11B	CT2	83 - Arpajonnais
TRANSDEV IDF MONTESSON LA BOUCLE	45	CT2	04 - R'Bus
TRANSDEV IDF MONTESSON LA BOUCLE	2	CT2	45 - Bus en Seine
TRANSDEV IDF MONTESSON LA BOUCLE	3	CT2	45 - Bus en Seine
TRANSDEV IDF MONTESSON LA BOUCLE ; TVO	7	CT2	45 - Bus en Seine

TRANSDEV IDF MONTESSON LA BOUCLE	17	CT2	45 - Bus en Seine
TRANSDEV IDF MONTESSON LA BOUCLE	19	CT2	45 - Bus en Seine
TRANSDEV IDF MONTESSON LA BOUCLE ; TVO	22	CT2	45 - Bus en Seine
BIEVRES BUS MOBILITES	1	CT2	90 - PALADIN
BIEVRES BUS MOBILITES	2	CT2	90 - PALADIN
BIEVRES BUS MOBILITES	3	CT2	90 - PALADIN
BIEVRES BUS MOBILITES	4	CT2	90 - PALADIN
BIEVRES BUS MOBILITES	6	CT2	90 - PALADIN
BIEVRES BUS MOBILITES	16	CT2	90 - PALADIN
BIEVRES BUS MOBILITES	7	CT2	90 - PALADIN
BIEVRES BUS MOBILITES	17	CT2	90 - PALADIN
BIEVRES BUS MOBILITES	8	CT2	90 - PALADIN
BIEVRES BUS MOBILITES	9	CT2	90 - PALADIN
BIEVRES BUS MOBILITES	11	CT2	90 - PALADIN
BIEVRES BUS MOBILITES	12	CT2	90 - PALADIN
BIEVRES BUS MOBILITES	13	CT2	90 - PALADIN
BIEVRES BUS MOBILITES	14	CT2	90 - PALADIN
GARREL ET NAVARRE	IV	CT2	60 - Seine Sénart Bus
GARREL ET NAVARRE	4	CT2	60 - Seine Sénart Bus
GARREL ET NAVARRE	A	CT2	60 - Seine Sénart Bus
GARREL ET NAVARRE	B	CT2	60 - Seine Sénart Bus
GARREL ET NAVARRE	BM	CT2	60 - Seine Sénart Bus
GARREL ET NAVARRE	C	CT2	60 - Seine Sénart Bus
GARREL ET NAVARRE	D	CT2	60 - Seine Sénart Bus
GARREL ET NAVARRE	E	CT2	60 - Seine Sénart Bus
GARREL ET NAVARRE	F	CT2	60 - Seine Sénart Bus
GARREL ET NAVARRE	G	CT2	60 - Seine Sénart Bus
GARREL ET NAVARRE	H	CT2	60 - Seine Sénart Bus
GARREL ET NAVARRE	11L	CT2	60 - Seine Sénart Bus

GARREL ET NAVARRE	12	CT2	60 - Seine Sénart Bus
GARREL ET NAVARRE	13	CT2	60 - Seine Sénart Bus
GARREL ET NAVARRE	16	CT2	60 - Seine Sénart Bus
GARREL ET NAVARRE	191-100	Délégation de service public	DSP fin 2014
STA	301	CT2	66 - Seine Essonne
STA	300	CT2	66 - Seine Essonne
STA	302	CT2	66 - Seine Essonne
STA	312	CT2	66 - Seine Essonne
STA	303	CT2	66 - Seine Essonne
STA	313	CT2	66 - Seine Essonne
STA	304	CT2	66 - Seine Essonne
STA	314	CT2	66 - Seine Essonne
CARS HOURTOULE	11	CT2	12 - Versailles Grand Parc
CARS HOURTOULE	15	CT2	23 - Plaine de Versailles
CARS HOURTOULE	41	CT2	12 - Versailles Grand Parc
CARS HOURTOULE	78	CT2	105 - Mobilien Hourtoule 027.328.078
CARS LACROIX	30-03A	CT2	14 - Valbus Elargi
CARS LACROIX	30-03B	CT2	14 - Valbus Elargi
CARS LACROIX	30-03C	CT2	14 - Valbus Elargi
CARS LACROIX	30-03D	CT2	14 - Valbus Elargi
CARS LACROIX	30-03E	CT2	14 - Valbus Elargi
CARS LACROIX	30-03F	CT2	14 - Valbus Elargi
CARS LACROIX	30-03G	CT2	14 - Valbus Elargi
CARS LACROIX	30-03H	CT2	14 - Valbus Elargi
CARS LACROIX	30-03I	CT2	14 - Valbus Elargi
CARS LACROIX	30-05	CT2	13 - Parisis
CARS LACROIX	30-07A	CT2	13 - Parisis
CARS LACROIX	30-07C	CT2	13 - Parisis

CARS LACROIX	30-07D	CT2	13 - Parisis
CARS LACROIX	30-09	CT2	13 - Parisis
CARS LACROIX	30-10	CT2	13 - Parisis
CARS LACROIX	30-11	CT2	14 - Valbus Elargi
CARS LACROIX	30-13	CT2	14 - Valbus Elargi
CARS LACROIX	30-14	CT2	14 - Valbus Elargi
CARS LACROIX	30-18	CT2	13 - Parisis
CARS LACROIX ; TVO	30-19	CT2	13 - Parisis
CARS LACROIX	30-21	CT2	13 - Parisis
CARS LACROIX	30-36	CT2	16 - Haut Val d'oise
CARS LACROIX	30-42	CT2	14 - Valbus Elargi
CARS LACROIX	30-46A	CT2	13 - Parisis
CARS LACROIX	30-46B	CT2	13 - Parisis
CARS LACROIX	95-03A	CT2	15 - Valoise
CARS LACROIX	95-03B	CT2	15 - Valoise
CARS LACROIX	95-19A	CT2	15 - Valoise
CARS LACROIX	95-19B	CT2	15 - Valoise
CARS LACROIX	95-19C	CT2	15 - Valoise
CARS LACROIX	95-20	CT2	15 - Valoise
CARS LACROIX	95-21	CT2	15 - Valoise
CARS ROSE	38-01	CT2	14 - Valbus Elargi
SAVAC	39-12	CT2	49 - Sqybus
SAVAC	CAPS 12	CT2	47 - Les Ulis - Massy - Saclay
SAVAC	39-34	CT2	49 - Sqybus
SAVAC	262	CT2	12 - Versailles Grand Parc
SAVAC	260	CT2	12 - Versailles Grand Parc
SAVAC	307	CT2	76 - Mobilien SAVAC 039.039.307
SQYBUS	439	CT2	49 - Sqybus
SQYBUS	440	CT2	49 - Sqybus

SQYBUS	448	CT2	49 - Sqybus
SQYBUS	449	CT2	49 - Sqybus
SQYBUS	450	CT2	49 - Sqybus
SQYBUS	451	CT2	49 - Sqybus
SQYBUS	452	CT2	49 - Sqybus
SQYBUS	453	CT2	49 - Sqybus
SQYBUS	454	CT2	49 - Sqybus
SQYBUS	455	CT2	49 - Sqybus
SQYBUS	456	CT2	49 - Sqybus
SQYBUS	437	CT2	49 - Sqybus
SQYBUS	457	CT2	49 - Sqybus
SETRA	21	CT2	95 - Arlequin et Plateau Briard
SETRA	23	CT2	96 - Mobilien Veolia Transport restructurée 040.040.023
STAVO	3A	CT2	12 - Versailles Grand Parc
STAVO	3B	CT2	12 - Versailles Grand Parc
STAVO	3C	CT2	12 - Versailles Grand Parc
STAVO	3D	CT2	12 - Versailles Grand Parc
STRAV	K	CT2	34 - Marne et Seine
STRAV	J1	CT2	34 - Marne et Seine
STRAV	J2	CT2	34 - Marne et Seine
STRAV	H	CT2	86 - Val d'Yerres
STRAV	E	CT2	86 - Val d'Yerres
STRAV	E1	CT2	86 - Val d'Yerres
STRAV	E2	CT2	86 - Val d'Yerres
STRAV	F	CT2	86 - Val d'Yerres
STRAV	P Aqua	CT2	60 - Seine Sénart Bus
STRAV	D	CT2	86 - Val d'Yerres
STRAV	A	CT2	86 - Val d'Yerres
STRAV	B	CT2	34 - Marne et Seine

STRAV	C1	CT2	86 - Val d'Yerres
STRAV	C2	CT2	86 - Val d'Yerres
STRAV	N	CT2	34 - Marne et Seine
STRAV	L	CT2	34 - Marne et Seine
STRAV	F4	CT2	86 - Val d'Yerres
STRAV	M	CT2	86 - Val d'Yerres
STRAV	I	CT2	86 - Val d'Yerres
STRAV	O1	CT2	34 - Marne et Seine
STRAV	O2	CT2	34 - Marne et Seine
KVO	2	CT2	16 - Haut Val d'oise
KVO	A	CT2	16 - Haut Val d'oise
KVO	B	CT2	16 - Haut Val d'oise
KVO	D	CT2	16 - Haut Val d'oise
KVO	95-09	CT2	16 - Haut Val d'oise
TRANS VAL D'OISE	23	CT2	55 - Bassin de Gonneuse
TRANS VAL D'OISE	23zi	CT2	55 - Bassin de Gonneuse
TRANS VAL D'OISE	24	CT2	55 - Bassin de Gonneuse
TRANS VAL D'OISE	36	CT2	55 - Bassin de Gonneuse
TRANS VAL D'OISE	NAV	CT2	55 - Bassin de Gonneuse
AMV	13	CT2	35 - Pep's
AMV	22	CT2	35 - Pep's
AMV	23	CT2	35 - Pep's
AMV	25	CT2	35 - Pep's
AMV	26	CT2	35 - Pep's
AMV	29	CT2	35 - Pep's
AMV	32	CT2	35 - Pep's
AMV	34	CT2	35 - Pep's
AMV	42	CT2	35 - Pep's
AMV	43	CT2	35 - Pep's

AMV	44	CT2	35 - Pep's
AMV	18	CT2	74 - Seine-et-Marne Express/MOBILIEN Transdev
AMV	19	CT2	74 - Seine-et-Marne Express/MOBILIEN Transdev
AUTOCARS TOURNEUX	30	CT2	21 - Deux Rives de Seine
AUTOCARS TOURNEUX	32	CT2	21 - Deux Rives de Seine
AUTOCARS TOURNEUX	80	CT2	53 - Mobilien Véolia 052 052 080
AUTOCARS TOURNEUX	100	Contrat d'exploitation adhoc	pôle à pôle
TVF	8	CT2	89 - Claye-Souilly
TVF	18	CT2	89 - Claye-Souilly
TVF	20	CT2	94 - Seine-et-Marne Express/MOBILIEN/Veolia
TRANSPORTS DANIEL MEYER	DM02 A	CT2	99 - Orgebus - Genovebus
TRANSPORTS DANIEL MEYER	DM02 B	CT2	99 - Orgebus - Genovebus
TRANSPORTS DANIEL MEYER	DM03	CT2	100 - Lacs de l'Essonne
TRANSPORTS DANIEL MEYER	DM04	CT2	100 - Lacs de l'Essonne
TRANSPORTS DANIEL MEYER	DM05	CT2	100 - Lacs de l'Essonne
TRANSPORTS DANIEL MEYER	DM06 A	CT2	99 - Orgebus - Genovebus
TRANSPORTS DANIEL MEYER	DM06 B	CT2	99 - Orgebus - Genovebus
TRANSPORTS DANIEL MEYER	DM13	CT2	99 - Orgebus - Genovebus
TRANSPORTS DANIEL MEYER	DM19	CT2	83 - Arpajonnais
TRANSPORTS DANIEL MEYER	DM20	CT2	83 - Arpajonnais
TRANSPORTS DANIEL MEYER	DM21 A	CT2	99 - Orgebus - Genovebus
TRANSPORTS DANIEL MEYER	DM21 B	CT2	99 - Orgebus - Genovebus
TRANSPORTS DANIEL MEYER	DM22	CT2	100 - Lacs de l'Essonne
TRANSPORTS DANIEL MEYER	DM151	CT2	98 - Desserte longue Sud Ile-de-France
TRANSPORTS DANIEL MEYER	DM152	CT2	98 - Desserte longue Sud Ile-de-France
TRANSPORTS DANIEL MEYER	510	CT2	100 - Lacs de l'Essonne
SVTU	A	CT2	12 - Versailles Grand Parc

SVTU	B	CT2	12 - Versailles Grand Parc
SVTU	BAK	CT2	12 - Versailles Grand Parc
SVTU	C	CT2	12 - Versailles Grand Parc
SVTU	D	CT2	12 - Versailles Grand Parc
SVTU	G	CT2	12 - Versailles Grand Parc
SVTU	H	CT2	12 - Versailles Grand Parc
SVTU	HEX	CT2	12 - Versailles Grand Parc
SVTU	I	CT2	12 - Versailles Grand Parc
SVTU	LAB	CT2	12 - Versailles Grand Parc
SVTU	LFA	CT2	12 - Versailles Grand Parc
SVTU	Z	CT2	12 - Versailles Grand Parc
SVTU	N	CT2	12 - Versailles Grand Parc
SVTU	J	CT2	12 - Versailles Grand Parc
SVTU	JLB	CT2	12 - Versailles Grand Parc
SVTU	GHP	CT2	12 - Versailles Grand Parc
SVTU	R	CT2	12 - Versailles Grand Parc
SVTU	U	CT2	12 - Versailles Grand Parc
SVTU	YEX	CT2	12 - Versailles Grand Parc
SVTU	F	CT2	12 - Versailles Grand Parc
SVTU	W	CT2	12 - Versailles Grand Parc
CTVMI	50	CT2	41 - Tam Limay
CTVMI	51	CT2	41 - Tam Limay
CTVMI	52	CT2	41 - Tam Limay
CTVMI	54	CT2	41 - Tam Limay
CTVMI	55	CT2	41 - Tam Limay
CTVMI	57	CT2	41 - Tam Limay
STILE	Exp A14	Délégation de service public	DSP Express A14

	Exp A14	Délégation de service public	DSP Express A15
STILE			
STIVO	34 Nord	CT2	03 - STIVO
STIVO	39	CT2	03 - STIVO
STIVO	42	CT2	03 - STIVO
STIVO	44	CT2	03 - STIVO
STIVO	45	CT2	03 - STIVO
STIVO	48	CT2	03 - STIVO
STIVO	56	CT2	03 - STIVO
STIVO	57	CT2	03 - STIVO
TRANSDEV IDF VULAINES	1	CT2	62 - AERIAL
TRANSDEV IDF VULAINES	46	CT2	94 - Seine-et-Marne Express/MOBILIEN/Veolia
TRANSDEV IDF NEMOURS	34	CT2	94 - Seine-et-Marne Express/MOBILIEN/Veolia
TRANSDEV IDF LIEUSAIN	50	CT2	97 - Mobilien Veolia Transport 065.065.050
TRANSDEV IDF LIEUSAIN	51	CT2	05 - Sénart Bus
TRANSDEV IDF LIEUSAIN	55	CT2	05 - Sénart Bus
TRANSDEV IDF LIEUSAIN	96Exp	CT2	05 - Sénart Bus
TRANSDEV IDF LIEUSAIN	3	CT2	05 - Sénart Bus
TRANSDEV IDF LIEUSAIN	DO	CT2	05 - Sénart Bus
TRANSDEV IDF LIEUSAIN	MI	CT2	05 - Sénart Bus
TRANSDEV IDF LIEUSAIN	34	CT2	05 - Sénart Bus
TRANSDEV IDF LIEUSAIN	42	CT2	05 - Sénart Bus
TRANSDEV IDF LIEUSAIN	43	CT2	05 - Sénart Bus
TRANSDEV IDF VAUX LE PENIL	CITA	CT2	65 - Pôle à pôle 065.487.077
TRANSDEV IDF LIEUSAIN	TZen1	CT2	05 - Sénart Bus
TRANSDEV IDF LIEUSAIN	DO	CT2	05 - Sénart Bus
TRANSDEV IDF LIEUSAIN	RE	CT2	05 - Sénart Bus
TRANSDEV IDF LIEUSAIN	MI	CT2	05 - Sénart Bus
TRANSDEV IDF LIEUSAIN	CPSF	CT2	05 - Sénart Bus

TRANSDEV IDF LIEUSAINT	RE	CT2	05 - Sénart Bus
TRANSDEV IDF LIEUSAINT	RE	CT2	05 - Sénart Bus
TRANSDEV IDF LIEUSAINT	DO	CT2	05 - Sénart Bus
TRANSDEV IDF VAUX LE PENIL	A	CT2	07 - Tram (Mélibus)
TRANSDEV IDF VAUX LE PENIL	B	CT2	07 - Tram (Mélibus)
TRANSDEV IDF VAUX LE PENIL	C	CT2	07 - Tram (Mélibus)
TRANSDEV IDF VAUX LE PENIL	Cd	CT2	07 - Tram (Mélibus)
TRANSDEV IDF VAUX LE PENIL	D	CT2	07 - Tram (Mélibus)
TRANSDEV IDF VAUX LE PENIL	L	CT2	07 - Tram (Mélibus)
TRANSDEV IDF VAUX LE PENIL	E	CT2	07 - Tram (Mélibus)
TRANSDEV IDF VAUX LE PENIL	F	CT2	07 - Tram (Mélibus)
TRANSDEV IDF VAUX LE PENIL	Fd	CT2	07 - Tram (Mélibus)
TRANSDEV IDF VAUX LE PENIL	HDAM	CT2	07 - Tram (Mélibus)
TRANSDEV IDF VAUX LE PENIL	O	CT2	07 - Tram (Mélibus)
MARNE ET MORIN	2	CT2	31 - Pays de Meaux
MARNE ET MORIN	2bis	CT2	31 - Pays de Meaux
MARNE ET MORIN	3	CT2	31 - Pays de Meaux
MARNE ET MORIN	5	CT2	31 - Pays de Meaux
MARNE ET MORIN	6	CT2	35 - Pep's
MARNE ET MORIN	56	CT2	30 - Pays Fertois
MARNE ET MORIN	62	CT2	69 - Mobilien Transdev 067.067.062
MARNE ET MORIN	M1	CT2	31 - Pays de Meaux
MARNE ET MORIN	M2	CT2	31 - Pays de Meaux
MARNE ET MORIN	M4	CT2	31 - Pays de Meaux
MARNE ET MORIN	M8	CT2	31 - Pays de Meaux
MARNE ET MORIN	69	CT2	74 - Seine-et-Marne Express/MOBILIEN Transdev
ORMONT TRANSPORT	68.01	CT2	83 - Arpajonnais
ORMONT TRANSPORT	68.02	CT2	83 - Arpajonnais
ORMONT TRANSPORT	68.05 A	CT2	83 - Arpajonnais

ORMONT TRANSPORT	68.05 B	CT2	83 - Arpajonnais
CARS SOEUR	7001	CT2	100 - Lacs de l'Essonne
CARS SOEUR	7002	CT2	100 - Lacs de l'Essonne
KEOLIS YVELINES	1	CT2	12 - Versailles Grand Parc
KEOLIS YVELINES	7	CT2	12 - Versailles Grand Parc
DARCHE GROS	1	CT2	93 - Seine-et-Marne Express/MOBILIEN/Transdev
DARCHE GROS	17	CT2	93 - Seine-et-Marne Express/MOBILIEN/Transdev
LES CARS AIR FRANCE	2	Hors contrat	Hors contrat
STBC	A	CT2	48 - Apolo
STBC	B	CT2	48 - Apolo
MOBICITE	40	CT2	37 - Aubergenville
INTERVAL	A	CT2	58 - SIYONNE
INTERVAL	B	CT2	58 - SIYONNE
INTERVAL	G	CT2	58 - SIYONNE
TRANSDEV IDF CONFLANS	9518	CT2	70 - Mobilien Veolia Transport 212.195.018
TRANSDEV IDF CONFLANS	27	CT2	71 - Mobilien Veolia Transport 212.212.003
TRANSDEV IDF CONFLANS	5	CT2	42 - Acheres-Conflans
TRANSDEV IDF CONFLANS	6	CT2	26 - Maisons-Laffitte-Mesnil Le Roi
TRANSDEV IDF CONFLANS	17	CT2	42 - Acheres-Conflans
TRANSDEV IDF CONFLANS	A2	CT2	42 - Acheres-Conflans
TRANSDEV IDF CONFLANS	A1	CT2	42 - Acheres-Conflans
TRANSDEV IDF NANTERRE	27	CT2	67 - TRAVERCIEL
TRANSDEV IDF NANTERRE	28	CT2	67 - TRAVERCIEL
TRANSDEV IDF NANTERRE	29	CT2	67 - TRAVERCIEL
TRANSDEV IDF NANTERRE	30	CT2	67 - TRAVERCIEL
TRANSDEV IDF NANTERRE	460	CT2	67 - TRAVERCIEL
ORGEBUS	227-01	CT2	99 - Orgebus - Genovebus
ORGEBUS	227-06	CT2	99 - Orgebus - Genovebus
PROCARS	47	CT2	73 - Seine-et-Marne Express/MOBILIEN Procars

PROCARS	50	CT2	73 - Seine-et-Marne Express/MOBILIEN Procars
SQYBUS	410	CT2	49 - Sqybus
SQYBUS	411	CT2	49 - Sqybus
SQYBUS	414	CT2	49 - Sqybus
SQYBUS	415	CT2	49 - Sqybus
SQYBUS	431	CT2	49 - Sqybus
SQYBUS	430	CT2	49 - Sqybus
SQYBUS	417	CT2	49 - Sqybus
SQYBUS	418	CT2	49 - Sqybus
SQYBUS	419	CT2	49 - Sqybus
SQYBUS	461	CT2	49 - Sqybus
SQYBUS	463	CT2	49 - Sqybus
SQYBUS	464	CT2	49 - Sqybus
SQYBUS	465	CT2	49 - Sqybus
SQYBUS	467	CT2	49 - Sqybus
SQYBUS	468	CT2	49 - Sqybus
SQYBUS	458	CT2	49 - Sqybus
SQYBUS	475	CT2	49 - Sqybus
VEA	Beauvais	Hors contrat	Hors contrat
VEA	CDG	Hors contrat	Hors contrat
VEA	Orly	Hors contrat	Hors contrat
VEA	Selected	Hors contrat	Hors contrat
AUTOBUS DU FORT	702 Exp	CT2	101 - Ligne pôle à pôle 233.233.702
TIM BUS	95-04	CT2	72 - Mobilien TIMBUS 251.195.004
TIPS	9	CT2	47 - Les Ulis - Massy - Saclay
ALBATRANS	91-01	CT2	43 - Albatrans
ALBATRANS	91-02	CT2	43 - Albatrans
ALBATRANS	91-03	CT2	43 - Albatrans
ALBATRANS	91-04	CT2	43 - Albatrans

ALBATRANS	91-05	CT2	43 - Albatrans
ALBATRANS	91-06	CT2	43 - Albatrans
ALBATRANS	91-08	CT2	43 - Albatrans
ALBATRANS	91-09	CT2	43 - Albatrans
ALBATRANS	91-10	CT2	43 - Albatrans
TRA	100	Contrat d'exploitation adhoc	pôle à pôle Montfermeil/Clichy - Roissy CDG
TRA	601	CT2	01 - TRA
TRA	602	CT2	01 - TRA
TRA	603	CT2	01 - TRA
TRA	604	CT2	01 - TRA
TRA	605	CT2	01 - TRA
TRA	607	CT2	01 - TRA
TRA	609	CT2	01 - TRA
TRA	613	CT2	01 - TRA
TRA	614	CT2	01 - TRA
TRA	615	CT2	01 - TRA
TRA	616	CT2	01 - TRA
TRA	617	CT2	01 - TRA
TRA	618	CT2	01 - TRA
TRA	619	CT2	01 - TRA
TRA	620	CT2	01 - TRA
TRA	623	CT2	01 - TRA
TRA	627	CT2	01 - TRA
TRA	637	CT2	01 - TRA
TRA	640	CT2	01 - TRA
TRA	641	CT2	01 - TRA
TRA	642	CT2	01 - TRA

TRA	644	CT2	01 - TRA
TRA	645	CT2	01 - TRA
TRA	690	CT2	01 - TRA
TVM	D	CT2	41 - Tam Limay
TVM	K	CT2	41 - Tam Limay
TVM	J	CT2	41 - Tam Limay
TVM	M	CT2	41 - Tam Limay
TVM	R	CT2	41 - Tam Limay
TVM	S	CT2	41 - Tam Limay
TVM	T	CT2	41 - Tam Limay
TVM	X	CT2	41 - Tam Limay
TICE	401	CT2	104 - Centre Essonne
TICE	402	CT2	104 - Centre Essonne
TICE	403	CT2	104 - Centre Essonne
TICE	404	CT2	104 - Centre Essonne
TICE	405	CT2	104 - Centre Essonne
TICE	406	CT2	104 - Centre Essonne
TICE	407	CT2	104 - Centre Essonne
TICE	408	CT2	104 - Centre Essonne
TICE	409	CT2	104 - Centre Essonne
TICE	413	CT2	104 - Centre Essonne
TICE	414	CT2	104 - Centre Essonne
TICE	415	CT2	104 - Centre Essonne
TICE	416	CT2	104 - Centre Essonne
TICE	418	CT2	104 - Centre Essonne
TICE	419	CT2	104 - Centre Essonne
TICE	453	CT2	104 - Centre Essonne
KEOLIS DEVILLAIRS	34	CT2	02 - Vélizy
KEOLIS DEVILLAIRS	24	CT2	02 - Vélizy

KEOLIS DEVILLAIRS	23	CT2	02 - Vélizy
KEOLIS DEVILLAIRS	45	CT2	02 - Vélizy
KEOLIS DEVILLAIRS	22	CT2	02 - Vélizy
KEOLIS DEVILLAIRS	40	CT2	02 - Vélizy
KEOLIS DEVILLAIRS	42	CT2	02 - Vélizy
TRANSDEV IDF BRETIGNY	18-05	CT2	99 - Orgebus - Genovebus
TRANSDEV IDF BRETIGNY	201	CT2	81 - Val d'Essonne
TRANSDEV IDF BRETIGNY	202	CT2	81 - Val d'Essonne
TRANSDEV IDF MONTESSON LA BOUCLE	6	CT2	45 - Bus en Seine
TRANSDEV IDF MONTESSON LA BOUCLE	20	CT2	45 - Bus en Seine
SAVAC	261	CT2	12 - Versailles Grand Parc
SAVAC	263	CT2	12 - Versailles Grand Parc
SAVAC	264	CT2	12 - Versailles Grand Parc
SVTU	M	CT2	12 - Versailles Grand Parc
SVTU	S	CT2	12 - Versailles Grand Parc
SVTU	TEx	CT2	12 - Versailles Grand Parc
SVTU	E	CT2	12 - Versailles Grand Parc
SVTU	K	CT2	12 - Versailles Grand Parc
SVTU	NUIT3	CT2	12 - Versailles Grand Parc
ORGEBUS	227-02	CT2	99 - Orgebus - Genovebus
ORGEBUS	227-03	CT2	99 - Orgebus - Genovebus
SQYBUS	402	CT2	49 - Sqybus
SQYBUS	466	CT2	49 - Sqybus
N4 MOBILITES	7	CT2	87 - Sol'R
TRANSDEV IDF BRETIGNY	203	CT2	81 - Val d'Essonne
CARS HOURTOULE	8	CT2	23 - Plaine de Versailles
CARS HOURTOULE	9	CT2	23 - Plaine de Versailles
CARS HOURTOULE	AQ	CT2	23 - Plaine de Versailles
TRANSDEV IDF ST FARGEAU PONTIERRY	1	CT2	63 - Réseau du Canton de Perthes en Gatinais

TRANSDEV IDF ST FARGEAU PONTHIERRY	101	CT2	63 - Réseau du Canton de Perthes en Gatinais
TRANSDEV IDF NEMOURS	2	CT2	59 - STILL
TRANSDEV IDF NEMOURS	4	CT2	59 - STILL
TRANSDEV IDF NEMOURS	5	CT2	59 - STILL
ORMONT TRANSPORT	68.09	CT2	80 - Etampois
ORMONT TRANSPORT	913.01	CT2	80 - Etampois
ORMONT TRANSPORT	913.02	CT2	80 - Etampois
ORMONT TRANSPORT	913.08	CT2	80 - Etampois
ORMONT TRANSPORT	913.01	CT2	80 - Etampois
ORMONT TRANSPORT	913.02	CT2	80 - Etampois
ORMONT TRANSPORT	913.30	CT2	80 - Etampois
CARS PERRON	85-01	CT2	61 - Dourdannais
DARCHE GROS	13	CT2	84 - TRAMY élargi
PROCARS	NANGIBUSR	CT2	39 - Est Seine Marne et Montois
PROCARS	NANGIBUSV	CT2	39 - Est Seine Marne et Montois
PROCARS	PROBUS A	CT2	39 - Est Seine Marne et Montois
PROCARS	PROBUS B	CT2	39 - Est Seine Marne et Montois
PROCARS	PROBUS C	CT2	39 - Est Seine Marne et Montois
PROCARS	PROBUS D	CT2	39 - Est Seine Marne et Montois
PROCARS	PROBUS E	CT2	39 - Est Seine Marne et Montois
BIEVRES BUS MOBILITES	NPPT	Contrat d'exploitation adhoc	Contrat d'exploitation ad hoc
LES CARS AIR FRANCE	1	Hors contrat	Hors contrat
LES CARS AIR FRANCE	3	Hors contrat	Hors contrat
LES CARS AIR FRANCE	4	Hors contrat	Hors contrat
STIVO	49A	CT2	03 - STIVO
STIVO	49B	CT2	03 - STIVO
STIVO	49C	CT2	03 - STIVO

TRANSDEV IDF NANTERRE	469	Délégation de compétence	SRL GPSO (92)
TRA	610	CT2	01 - TRA
TVO	18	CT2	04 - R'Bus
TRANSPORTS DANIEL MEYER	DM08	CT2	100 - Lacs de l'Essonne
SVTU	ARC	CT2	12 - Versailles Grand Parc
MARNE ET MORIN	67	CT2	30 - Pays Fertois
SETRA	1	CT2	46 - Situs
SETRA	2	CT2	46 - Situs
SETRA	3	CT2	46 - Situs
SETRA	4	CT2	46 - Situs
SETRA	5	CT2	46 - Situs
SETRA	6	CT2	46 - Situs
CEAT	7	CT2	46 - Situs
CEAT	8	CT2	46 - Situs
SETRA	9	CT2	46 - Situs
SETRA	10	CT2	46 - Situs
RATP	7	-	-
RATP	20	-	-
RATP	21	-	-
RATP	22	-	-
RATP	24	-	-
RATP	26	-	-
RATP	27	-	-
RATP	28	-	-
RATP	29	-	-
RATP	30	-	-
RATP	31	-	-
RATP	32	-	-

RATP	35	-	-
RATP	38	-	-
RATP	39	-	-
RATP	42	-	-
RATP	43	-	-
RATP	46	-	-
RATP	47	-	-
RATP	48	-	-
RATP	52	-	-
RATP	53	-	-
RATP	54	-	-
RATP	56	-	-
RATP	57	-	-
RATP	58	-	-
RATP	60	-	-
RATP	61	-	-
RATP	62	-	-
RATP	63	-	-
RATP	64	-	-
RATP	65	-	-
RATP	66	-	-
RATP	67	-	-
RATP	68	-	-
RATP	69	-	-
RATP	70	-	-
RATP	72	-	-
RATP	73	-	-
RATP	74	-	-
RATP	75	-	-

RATP	76	-	-
RATP	80	-	-
RATP	81	-	-
RATP	82	-	-
RATP	83	-	-
RATP	84	-	-
RATP	85	-	-
RATP	86	-	-
RATP	87	-	-
RATP	88	-	-
RATP	89	-	-
RATP	91	-	-
RATP	92	-	-
RATP	93	-	-
RATP	94	-	-
RATP	95	-	-
RATP	96	-	-
RATP	101	-	-
RATP	102	-	-
RATP	103	-	-
RATP	104	-	-
RATP	105	-	-
RATP	106	-	-
RATP	107	-	-
RATP	108	-	-
RATP	109	-	-
RATP	110	-	-
RATP	111	-	-
RATP	112	-	-

RATP	113	-	-
RATP	114	-	-
RATP	115	-	-
RATP	116	-	-
RATP	117	-	-
RATP	118	-	-
RATP	119	-	-
RATP	120	-	-
RATP	121	-	-
RATP	122	-	-
RATP	123	-	-
RATP	124	-	-
RATP	125	-	-
RATP	126	-	-
RATP	127	-	-
RATP	128	-	-
RATP	129	-	-
RATP	131	-	-
RATP	132	-	-
RATP	133	-	-
RATP	134	-	-
RATP	137	-	-
RATP	138	-	-
RATP	139	-	-
RATP	140	-	-
RATP	141	-	-
RATP	143	-	-
RATP	144	-	-
RATP	145	-	-

RATP	146	-	-
RATP	147	-	-
RATP	148	-	-
RATP	150	-	-
RATP	151	-	-
RATP	152	-	-
RATP	153	-	-
RATP	154	-	-
RATP	156	-	-
RATP	157	-	-
RATP	158	-	-
RATP	159	-	-
RATP	160	-	-
RATP	162	-	-
RATP	163	-	-
RATP	164	-	-
RATP	165	-	-
RATP	166	-	-
RATP	167	-	-
RATP	169	-	-
RATP	170	-	-
RATP	171	-	-
RATP	172	-	-
RATP	173	-	-
RATP	174	-	-
RATP	175	-	-
RATP	176	-	-
RATP	177	-	-
RATP	178	-	-

RATP	179	-	-
RATP	180	-	-
RATP	181	-	-
RATP	182	-	-
RATP	183	-	-
RATP	184	-	-
RATP	185	-	-
RATP	186	-	-
RATP	187	-	-
RATP	188	-	-
RATP	189	-	-
RATP	190	-	-
RATP	191	-	-
RATP	192	-	-
RATP	194	-	-
RATP	195	-	-
RATP	196	-	-
RATP	197	-	-
RATP	199	-	-
RATP	201	-	-
RATP	203	-	-
RATP	206	-	-
RATP	207	-	-
RATP	210	-	-
RATP	211	-	-
RATP	212	-	-
RATP	213	-	-
RATP	214	-	-
RATP	215	-	-

RATP	216	-	-
RATP	217	-	-
RATP	220	-	-
RATP	221	-	-
RATP	234	-	-
RATP	235	-	-
RATP	237	-	-
RATP	238	-	-
RATP	239	-	-
RATP	241	-	-
RATP	244	-	-
RATP	247	-	-
RATP	248	-	-
RATP	249	-	-
RATP	250	-	-
RATP	251	-	-
RATP	252	-	-
RATP	253	-	-
RATP	254	-	-
RATP	255	-	-
RATP	256	-	-
RATP	258	-	-
RATP	261	-	-
RATP	262	-	-
RATP	268	-	-
RATP	269	-	-
RATP	270	-	-
RATP	272	-	-
RATP	274	-	-

RATP	275	-	-
RATP	276	-	-
RATP	278	-	-
RATP	279	-	-
RATP	281	-	-
RATP	283	-	-
RATP	285	-	-
RATP	286	-	-
RATP	289	-	-
RATP	290	-	-
RATP	291	-	-
RATP	292	-	-
RATP	294	-	-
RATP	295	-	-
RATP	297	-	-
RATP	299	-	-
RATP	301	-	-
RATP	302	-	-
RATP	303	-	-
RATP	304	-	-
RATP	306	-	-
RATP	308	-	-
RATP	310	-	-
RATP	312	-	-
RATP	317	-	-
RATP	318	-	-
RATP	319	-	-
RATP	320	-	-
RATP	321	-	-

RATP	322	-	-
RATP	323	-	-
RATP	325	-	-
RATP	330	-	-
RATP	333	-	-
RATP	334	-	-
RATP	337	-	-
RATP	340	-	-
RATP	341	-	-
RATP	346	-	-
RATP	347	-	-
RATP	349	-	-
RATP	350	-	-
RATP	351	-	-
RATP	352	-	-
RATP	354	-	-
RATP	355	-	-
RATP	356	-	-
RATP	360	-	-
RATP	361	-	-
RATP	366	-	-
RATP	367	-	-
RATP	368	-	-
RATP	370	-	-
RATP	372	-	-
RATP	378	-	-
RATP	379	-	-
RATP	385	-	-
RATP	388	-	-

RATP	389	-	-
RATP	390	-	-
RATP	391	-	-
RATP	393	-	-
RATP	394	-	-
RATP	395	-	-
RATP	396	-	-
RATP	399	-	-
RATP	421	-	-
RATP	426	-	-
RATP	427	-	-
RATP	428	-	-
RATP	429	-	-
RATP	459	-	-
RATP	460	-	-
RATP	467	-	-
RATP	469	-	-
RATP	471	-	-
RATP	485	-	-
RATP	486	-	-
RATP	487	-	-
RATP	488	-	-
RATP	492	-	-
RATP	495	-	-
RATP	501	-	-
RATP	512	-	-
RATP	513	-	-
RATP	515	-	-
RATP	518	-	-

RATP	519	-	-
RATP	520	-	-
RATP	524	-	-
RATP	526	-	-
RATP	537	-	-
RATP	538	-	-
RATP	541	-	-
RATP	542	-	-
RATP	544	-	-
RATP	545	-	-
RATP	546	-	-
RATP	559	-	-
RATP	560	-	-
RATP	562	-	-
RATP	563	-	-
RATP	564	-	-
RATP	565	-	-
RATP	566	-	-
RATP	569	-	-
RATP	570	-	-
RATP	571	-	-
RATP	572	-	-
RATP	574	-	-
RATP	575	-	-
RATP	576	-	-
RATP	577	-	-
RATP	579	-	-
RATP	581	-	-
RATP	583	-	-

RATP	584	-	-
RATP	585	-	-
RATP	589	-	-
RATP	592	-	-
RATP	593	-	-
RATP	594	-	-
RATP	595	-	-
RATP	597	-	-
RATP	208 ABS	-	-
RATP	283 orlybus	-	-
RATP	Bb	-	-
RATP	Choisybus	-	-
RATP	N01	-	-
RATP	N02	-	-
RATP	N11	-	-
RATP	N12	-	-
RATP	N13	-	-
RATP	N14	-	-
RATP	N15	-	-
RATP	N16	-	-
RATP	N21	-	-
RATP	N22	-	-
RATP	N23	-	-
RATP	N31	-	-
RATP	N32	-	-
RATP	N33	-	-
RATP	N34	-	-
RATP	N35	-	-
RATP	N41	-	-

RATP	N42	-	-
RATP	N43	-	-
RATP	N44	-	-
RATP	N45	-	-
RATP	N51	-	-
RATP	PC1	-	-
RATP	PC3	-	-
RATP	T-IGR	-	-
RATP	TVM	-	-
SNCF	N130	-	-
SNCF	N131	-	-
SNCF	N132	-	-
SNCF	N133	-	-
SNCF	N134	-	-
SNCF	N135	-	-
SNCF	N140	-	-
SNCF	N141	-	-
SNCF	N142	-	-
SNCF	N143	-	-
SNCF	N144	-	-
SNCF	N145	-	-
SNCF	N150	-	-
SNCF	N151	-	-
SNCF	N152	-	-
SNCF	N154	-	-

12. Gares du SDA Ad'AP

GARE	Exploitant gare	Dpt	Gares SDA-Ad'AP	Statut dans SDA de 2009	Accessibilité à fin 2014	Lignes desservies															
						A	B	C	D	E	H	J	K	L	N	P	R	U			
BUSSY SAINT GEORGES	RATP	77	1	Accessible en 2009 à l'approbation du SDA	Accessible	1															
CESSON	SNCF	77	1	Programme des 143 gares SNCF					1												
CHELLES GOURNAY	SNCF	77	1	Accessible en 2009 à l'approbation du SDA	Accessible					1								1			
COMBS LA VILLE QUINCY	SNCF	77	1	Programme des 143 gares SNCF					1												
COULOMMIERS	SNCF	77	1	Programme des 143 gares SNCF														1			
EMERAINVILLE PONTAULT COMBAULT	SNCF	77	1	Accessible en 2009 à l'approbation du SDA	Accessible					1											
ESBLY	SNCF	77	1	Programme des 143 gares SNCF														1			
FONTAINEBLEAU AVON	SNCF	77	1	Programme des 143 gares SNCF															1		
GRETZ ARMAINVILLIERS	SNCF	77	1	Programme des 143 gares SNCF					1												
LA FERTE SOUS JOUARRE	SNCF	77	1	Programme des 143 gares SNCF														1			
LAGNY THORIGNY	SNCF	77	1	Programme des 143 gares SNCF														1			
LE MEE	SNCF	77	1	Programme des 143 gares SNCF					1												
LIEUSAIN MOISSY	SNCF	77	1	Programme des 143 gares SNCF					1												
LOGNES	RATP	77	1	Accessible en 2009 à l'approbation du SDA	Accessible	1															
MARNE LA VALLEE CHESSY	RATP	77	1	Accessible en 2009 à l'approbation du SDA	Accessible	1															
MEAUX	SNCF	77	1	Programme des 143 gares SNCF														1			
MELUN	SNCF	77	1	Programme des 143 gares SNCF					1										1		
MITRY CLAYE	SNCF	77	1	Coups partis en 2009 à l'approbation du SDA	Accessible		1											1			
MONTEREAU	SNCF	77	1	Programme des 143 gares SNCF															1		
MORET VENEUX LES SABLONS	SNCF	77	1	Programme des 143 gares SNCF															1		
NANGIS	SNCF	77	1	Programme des 143 gares SNCF														1			
NEMOURS ST PIERRE	SNCF	77	1	Programme des 143 gares SNCF															1		
NOISIEL	RATP	77	1	Accessible en 2009 à l'approbation du SDA	Accessible	1															
OZOIR LA FERRIERE	SNCF	77	1	Accessible en 2009 à l'approbation du SDA	Accessible					1											
PROVINS	SNCF	77	1	Dérogation envisagée														1			
ROISSY EN BRIE	SNCF	77	1	Accessible en 2009 à l'approbation du SDA	Accessible					1											

GARE	Exploitant gare	Dpt	Gares SDA-Ad'AP	Statut dans SDA de 2009	Accessibilité à fin 2014	Lignes desservies																
						A	B	C	D	E	H	J	K	L	N	P	R	U				
SAVIGNY LE TEMPLE NANDY	SNCF	77	1	Programme des 143 gares SNCF					1													
TORCY	RATP	77	1	Accessible en 2009 à l'approbation du SDA	Accessible	1																
TOURNAN	SNCF	77	1	Accessible en 2009 à l'approbation du SDA	Accessible					1									1			
VAIRES TORCY	SNCF	77	1	Programme des 143 gares SNCF															1			
VAL D'EUROPE	RATP	77	1	Accessible en 2009 à l'approbation du SDA	Accessible	1																
VILLEPARISIS MITRY LE NEUF	SNCF	77	1	Coups partis en 2009 à l'approbation du SDA	Accessible		1															
ACHERES VILLE	SNCF	78	1	Accessible en 2009 à l'approbation du SDA	Accessible	1													1			
CHANTELOUP LES VIGNES	SNCF	78	1	Programme des 143 gares SNCF								1										
CHATOU CROISSY	RATP	78	1	Accessible en 2009 à l'approbation du SDA	Accessible	1																
CHAVILLE VELIZY	SNCF	78	1	Programme des 143 gares SNCF				1														
CONFLANS FIN D'OISE	SNCF	78	1	Accessible en 2009 à l'approbation du SDA	Accessible	1								1					1			
CONFLANS STE HONORINE	SNCF	78	1	Programme des 143 gares SNCF										1								
HOUDAN	SNCF	78	1	Programme des 143 gares SNCF																1		
HOUILLES CARRIERES SUR SEINE	SNCF	78	1	Accessible en 2009 à l'approbation du SDA	Accessible	1								1					1			
LA CELLE ST CLOUD	SNCF	78	1	Programme des 143 gares SNCF																1		
LA VERRIERE	SNCF	78	1	Programme des 143 gares SNCF																1		1
LE VESINET CENTRE	RATP	78	1	Accessible en 2009 à l'approbation du SDA	Accessible	1																
LE VESINET LE PECQ	RATP	78	1	Accessible en 2009 à l'approbation du SDA	Accessible	1																
LES MUREAUX	SNCF	78	1	Programme des 143 gares SNCF																1		
LOUVECIENNES	SNCF	78	1	Programme des 143 gares SNCF																1		
MAISONS LAFFITTE	SNCF	78	1	Accessible en 2009 à l'approbation du SDA	Accessible	1														1		
MANTES LA JOLIE	SNCF	78	1	Accessible en 2009 à l'approbation du SDA	Accessible									1						1		
MARLY LE ROI	SNCF	78	1	Programme des 143 gares SNCF																1		
MONTFORT L'AMAURY MERE	SNCF	78	1	Programme des 143 gares SNCF																	1	
MONTREUIL	SNCF	78	1	Programme des 143 gares SNCF																1		
PLAISIR GRIGNON	SNCF	78	1	Programme des 143 gares SNCF																	1	

GARE	Exploitant gare	Dpt	Gares SDA-Ad'AP	Statut dans SDA de 2009	Accessibilité à fin 2014	Lignes desservies												
						A	B	C	D	E	H	J	K	L	N	P	R	U
POISSY	SNCF	78	1	Accessible en 2009 à l'approbation du SDA	Accessible	1						1						
RAMBOUILLET	SNCF	78	1	Coups partis en 2009 à l'approbation du SDA	Accessible										1			
SAINT GERMAIN EN LAYE	RATP	78	1	Accessible en 2009 à l'approbation du SDA	Accessible	1												
SAINT REMY LES CHEVREUSE	RATP	78	1	Accessible en 2009 à l'approbation du SDA	Accessible		1											
SARTROUVILLE	SNCF	78	1	Accessible en 2009 à l'approbation du SDA	Accessible	1								1				
ST CYR	SNCF	78	1	Dérogation envisagée				1							1			1
ST NOM LA BRETÊCHE	SNCF	78	1	Accessible en 2009 à l'approbation du SDA	Accessible									1				
ST QUENTIN EN YVELINES	SNCF	78	1	Programme des 143 gares SNCF				1							1			1
TRAPPES	SNCF	78	1	Programme des 143 gares SNCF											1			1
VERNOUILLET VERNEUIL	SNCF	78	1	Programme des 143 gares SNCF							1							
VERSAILLES CHANTIERS	SNCF	78	1	Programme des 143 gares SNCF				1							1			1
VERSAILLES RIVE DROITE	SNCF	78	1	Accessible en 2009 à l'approbation du SDA	Accessible									1				
VERSAILLES CHÂTEAU RIVE GAUCHE	SNCF	78	1	Programme des 143 gares SNCF				1										
VILLEPREUX LES CLAYES	SNCF	78	1	Dérogation envisagée											1			
VIROFLAY RIVE DROITE	SNCF	78	1	Programme des 143 gares SNCF										1				
VIROFLAY RIVE GAUCHE	SNCF	78	1	Programme des 143 gares SNCF				1							1			
ARPAJON	SNCF	91	1	Programme des 143 gares SNCF				1										
BOUSSY ST ANTOINE	SNCF	91	1	Programme des 143 gares SNCF					1									
BRETIGNY	SNCF	91	1	Programme des 143 gares SNCF				1										
BRUNOY	SNCF	91	1	Programme des 143 gares SNCF					1									
BURES SUR YVETTE	RATP	91	1	Accessible en 2009 à l'approbation du SDA	Accessible		1											
CORBEIL ESSONNES	SNCF	91	1	Programme des 143 gares SNCF					1									
COURCELLE SUR YVETTE	RATP	91	1	Accessible en 2009 à l'approbation du SDA	Accessible		1											
DOURDAN	SNCF	91	1	Programme des 143 gares SNCF				1										
DOURDAN LA FORÊT	SNCF	91	1	Programme des 143 gares SNCF				1										
EPINAY SUR ORGE	SNCF	91	1	Programme des 143 gares SNCF				1										

GARE	Exploitant gare	Dpt	Gares SDA-Ad'AP	Statut dans SDA de 2009	Accessibilité à fin 2014	Lignes desservies													
						A	B	C	D	E	H	J	K	L	N	P	R	U	
ETAMPES	SNCF	91	1	Programme des 143 gares SNCF				1											
EVRY COURCOURONNES	SNCF	91	1	Programme des 143 gares SNCF	Accessible				1										
GIF SUR YVETTE	RATP	91	1	Accessible en 2009 à l'approbation du SDA	Accessible		1												
GRIGNY CENTRE	SNCF	91	1	Programme des 143 gares SNCF	Accessible				1										
JUVISY	SNCF	91	1	Programme des 143 gares SNCF				1	1										
LA HACQUINIÈRE	RATP	91	1	Accessible en 2009 à l'approbation du SDA	Accessible		1												
LE BRAS DE FER	SNCF	91	1	Programme des 143 gares SNCF					1										
LE GUICHET	RATP	91	1	Accessible en 2009 à l'approbation du SDA	Accessible		1												
LOZERE	RATP	91	1	Coups partis en 2009 à l'approbation du SDA	Accessible		1												
MASSY PALAISEAU	SNCF	91	1	Programme des 143 gares SNCF				1											
MASSY PALAISEAU	RATP	91	1	Coups partis en 2009 à l'approbation du SDA	Accessible		1												
MASSY VERRIÈRES	SNCF	91	1	Programme des 143 gares SNCF				1											
MASSY VERRIÈRES	RATP	91	1	Accessible en 2009 à l'approbation du SDA	Accessible		1												
MONTGERON CROSNE	SNCF	91	1	Programme des 143 gares SNCF					1										
ORANGIS BOIS DE L'ÉPINE	SNCF	91	1	Programme des 143 gares SNCF					1										
ORSAY VILLE	RATP	91	1	Coups partis en 2009 à l'approbation du SDA	Accessible		1												
PALAISEAU	RATP	91	1	Accessible en 2009 à l'approbation du SDA	Accessible		1												
PALAISEAU VILLEBON	RATP	91	1	Accessible en 2009 à l'approbation du SDA	Accessible		1												
SAVIGNY SUR ORGE	SNCF	91	1	Programme des 143 gares SNCF				1											
ST MICHEL SUR ORGE	SNCF	91	1	Programme des 143 gares SNCF				1											
STE GENEVIEVE DES BOIS	SNCF	91	1	Programme des 143 gares SNCF				1											
VIGNEUX SUR SEINE	SNCF	91	1	Programme des 143 gares SNCF					1										
YERRES	SNCF	91	1	Programme des 143 gares SNCF					1										
AEROPORT CHARLES DE GAULLE 1	SNCF	95	1	Accessible en 2009 à l'approbation du SDA	Accessible		1												
AEROPORT CHARLES DE GAULLE 2	SNCF	95	1	Accessible en 2009 à l'approbation du SDA	Accessible		1												
ARGENTEUIL	SNCF	95	1	Programme des 143 gares SNCF															1

GARE	Exploitant gare	Dpt	Gares SDA-Ad'AP	Statut dans SDA de 2009	Accessibilité à fin 2014	Lignes desservies												
						A	B	C	D	E	H	J	K	L	N	P	R	U
BOUFFEMONT MOISSELLES	SNCF	95	1	Programme des 143 gares SNCF	Accessible						1							
CERGY LE HAUT	SNCF	95	1	Accessible en 2009 à l'approbation du SDA	Accessible	1								1				
CERGY PREFECTURE	SNCF	95	1	Accessible en 2009 à l'approbation du SDA	Accessible	1								1				
CERGY ST CHRISTOPHE	SNCF	95	1	Accessible en 2009 à l'approbation du SDA	Accessible	1								1				
CERNAY	SNCF	95	1	Programme des 143 gares SNCF				1		1								
CHAMP DE COURSES D'ENGHIEN	SNCF	95	1	Programme des 143 gares SNCF						1								
CORMEILLES EN PARISIS	SNCF	95	1	Programme des 143 gares SNCF							1							
DEUIL MONTMAGNY	SNCF	95	1	Programme des 143 gares SNCF						1								
DOMONT	SNCF	95	1	Programme des 143 gares SNCF						1								
ECOUEN EZANVILLE	SNCF	95	1	Dérogation envisagée						1								
ENGHIEN LES BAINS	SNCF	95	1	Programme des 143 gares SNCF	Accessible					1								
ERMONT EAUBONNE	SNCF	95	1	Programme des 143 gares SNCF				1		1	1							
ERMONT HALTE	SNCF	95	1	Programme des 143 gares SNCF						1								
FRANCONVILLE LE PLESSIS BOUCHARD	SNCF	95	1	Programme des 143 gares SNCF				1		1								
GARGES SARCELLES	SNCF	95	1	Programme des 143 gares SNCF					1									
GOUSSAINVILLE	SNCF	95	1	Programme des 143 gares SNCF					1									
GROS NOYER ST PRIX	SNCF	95	1	Programme des 143 gares SNCF						1								
GROSLAY	SNCF	95	1	Programme des 143 gares SNCF	Accessible					1								
HERBLAY	SNCF	95	1	Programme des 143 gares SNCF							1							
LA BARRE ORMESSON	SNCF	95	1	Programme des 143 gares SNCF						1								
LOUVRES	SNCF	95	1	Programme des 143 gares SNCF					1									
LUZARCHES	SNCF	95	1	Programme des 143 gares SNCF	Accessible					1								
MONTIGNY BEAUCHAMP	SNCF	95	1	Programme des 143 gares SNCF				1		1								
MONTSOULT MAFFLIERS	SNCF	95	1	Programme des 143 gares SNCF						1								
NEUVILLE UNIVERSITE	SNCF	95	1	Accessible en 2009 à l'approbation du SDA	Accessible	1								1				
PERSAN BEAUMONT	SNCF	95	1	Programme des 143 gares SNCF						1								

GARE	Exploitant gare	Dpt	Gares SDA-Ad'AP	Statut dans SDA de 2009	Accessibilité à fin 2014	Lignes desservies															
						A	B	C	D	E	H	J	K	L	N	P	R	U			
PONTOISE	SNCF	95	1	Programme des 143 gares SNCF				1			1	1									
SANNOIS	SNCF	95	1	Coups partis en 2009 à l'approbation du SDA	Accessible							1									
SARCELLES ST BRICE	SNCF	95	1	Programme des 143 gares SNCF							1										
ST GRATIEN	SNCF	95	1	Programme des 143 gares SNCF				1													
ST LEU LA FORÊT	SNCF	95	1	Programme des 143 gares SNCF							1										
ST OUEN L'AUMÔNE	SNCF	95	1	Programme des 143 gares SNCF				1			1										
ST OUEN L'AUMÔNE LIESSE	SNCF	95	1	Programme des 143 gares SNCF				1													
SURVILLIERS FOSSES	SNCF	95	1	Programme des 143 gares SNCF					1												
VAL D'ARGENTEUIL	SNCF	95	1	Programme des 143 gares SNCF								1									
VILLIERS LE BEL GONESSE ARNOUVILLE	SNCF	95	1	Programme des 143 gares SNCF					1												
AUBER	RATP	75	1	Accessible en 2009 à l'approbation du SDA	Accessible	1															
AVENUE DU PRESIDENT KENNEDY	SNCF	75	1	Programme des 143 gares SNCF				1													
AVENUE FOCH	SNCF	75	1	Programme des 143 gares SNCF				1													
AVENUE HENRI MARTIN	SNCF	75	1	Programme des 143 gares SNCF				1													
BFM	SNCF	75	1	Accessible en 2009 à l'approbation du SDA	Accessible			1													
BOULAINVILLIERS	SNCF	75	1	Programme des 143 gares SNCF				1													
CHAMP DE MARS TOUR EIFFEL	SNCF	75	1	Programme des 143 gares SNCF				1													
CHARLES DE GAULLE ETOILE	RATP	75	1	Accessible en 2009 à l'approbation du SDA	Accessible	1															
CHATELET LES HALLES	RATP	75	1	Accessible en 2009 à l'approbation du SDA	Accessible	1	1		1												
CITE UNIVERSITAIRE	RATP	75	1	Accessible en 2009 à l'approbation du SDA	Accessible		1														
DENFERT ROCHEREAU	RATP	75	1	Accessible en 2009 à l'approbation du SDA	Accessible		1														
GARE AUSTERLITZ	SNCF	75	1	Programme des 143 gares SNCF				1													
GARE DE L'EST	SNCF	75	1	Programme des 143 gares SNCF														1			
GARE DE LYON	RATP	75	1	Accessible en 2009 à l'approbation du SDA	Accessible	1			1												
GARE DE LYON	SNCF	75	1	Programme des 143 gares SNCF					1										1		
GARE DU NORD	SNCF	75	1	Programme des 143 gares SNCF	Accessible		1		1		1		1								

GARE	Exploitant gare	Dpt	Gares SDA-Ad'AP	Statut dans SDA de 2009	Accessibilité à fin 2014	Lignes desservies																
						A	B	C	D	E	H	J	K	L	N	P	R	U				
CLAMART	SNCF	92	1	Programme des 143 gares SNCF															1			
CLICHY LEVALLOIS	SNCF	92	1	Accessible en 2009 à l'approbation du SDA	Accessible														1			
COLOMBES	SNCF	92	1	Accessible en 2009 à l'approbation du SDA	Accessible																	
COURBEVOIE	SNCF	92	1	Programme des 143 gares SNCF																1		
FONTAINE MICHALON	RATP	92	1	Accessible en 2009 à l'approbation du SDA	Accessible		1															
FONTENAY AUX ROSES	RATP	92	1	Accessible en 2009 à l'approbation du SDA	Accessible		1															
GARCHES MARNES LA COQUETTE	SNCF	92	1	Programme des 143 gares SNCF																1		
GENNEVILLIERS	SNCF	92	1	Programme des 143 gares SNCF				1														
ISSY	SNCF	92	1	Programme des 143 gares SNCF				1														
ISSY VAL DE SEINE	SNCF	92	1	Programme des 143 gares SNCF				1														
LA CROIX DE BERNY	RATP	92	1	Coups partis en 2009 à l'approbation du SDA			1															
LA DEFENSE	RATP	92	1	Accessible en 2009 à l'approbation du SDA	Accessible	1																
LA DEFENSE	SNCF	92	1	Accessible en 2009 à l'approbation du SDA	Accessible															1		1
LA GARENNE COLOMBES	SNCF	92	1	Programme des 143 gares SNCF	Accessible															1		
LE STADE	SNCF	92	1	Programme des 143 gares SNCF																	1	
LE VAL D'OR	SNCF	92	1	Accessible en 2009 à l'approbation du SDA	Accessible																1	1
LES BACONNETS	RATP	92	1	Accessible en 2009 à l'approbation du SDA	Accessible		1															
LES GRESILLONS	SNCF	92	1	Critère trafic SDA Ad'AP				1														
LES VALLEES	SNCF	92	1	Programme des 143 gares SNCF																	1	
MEUDON VAL FLEURY	SNCF	92	1	Programme des 143 gares SNCF				1														
NANTERRE PREFECTURE	RATP	92	1	Accessible en 2009 à l'approbation du SDA	Accessible	1																
NANTERRE UNIVERSITE	RATP	92	1	Coups partis en 2009 à l'approbation du SDA		1																
NANTERRE UNIVERSITE	SNCF	92	1	Coups partis en 2009 à l'approbation du SDA	Accessible																1	
NANTERRE VILLE	RATP	92	1	Accessible en 2009 à l'approbation du SDA	Accessible	1																
PARC DE SCEAUX	RATP	92	1	Accessible en 2009 à l'approbation du SDA	Accessible		1															
PUTEAUX	SNCF	92	1	Programme des 143 gares SNCF																	1	1

GARE	Exploitant gare	Dpt	Gares SDA-Ad'AP	Statut dans SDA de 2009	Accessibilité à fin 2014	Lignes desservies														
						A	B	C	D	E	H	J	K	L	N	P	R	U		
ROBINSON	RATP	92	1	Accessible en 2009 à l'approbation du SDA	Accessible		1													
RUEIL MALMAISON	RATP	92	1	Accessible en 2009 à l'approbation du SDA	Accessible	1														
SCEAUX	RATP	92	1	Accessible en 2009 à l'approbation du SDA	Accessible		1													
SEVRES RIVE GAUCHE	SNCF	92	1	Programme des 143 gares SNCF															1	
SEVRES VILLE D'AVRAY	SNCF	92	1	Programme des 143 gares SNCF																1
ST CLOUD	SNCF	92	1	Programme des 143 gares SNCF																1
SURESNES MONT VALERIEN	SNCF	92	1	Accessible en 2009 à l'approbation du SDA	Accessible															1
VAUCRESSON	SNCF	92	1	Accessible en 2009 à l'approbation du SDA	Accessible															1
AULNAY SOUS BOIS	SNCF	93	1	Coups partis en 2009 à l'approbation du SDA	Accessible		1												1	
BONDY	SNCF	93	1	Accessible en 2009 à l'approbation du SDA	Accessible					1										
DRANCY	SNCF	93	1	Coups partis en 2009 à l'approbation du SDA	Accessible		1													
EPINAY SUR SEINE	SNCF	93	1	Programme des 143 gares SNCF				1												
EPINAY VILLETANEUSE	SNCF	93	1	Programme des 143 gares SNCF						1										
GAGNY	SNCF	93	1	Accessible en 2009 à l'approbation du SDA	Accessible					1										
LA COURNEUVE AUBERVILLIERS	SNCF	93	1	Programme des 143 gares SNCF	Accessible		1													
LA PLAINE STADE DE FRANCE	SNCF	93	1	Accessible en 2009 à l'approbation du SDA	Accessible		1													
LE BLANC MESNIL	SNCF	93	1	Coups partis en 2009 à l'approbation du SDA	Accessible		1													
LE BOURGET	SNCF	93	1	Coups partis en 2009 à l'approbation du SDA	Accessible		1													
LE CHENAY GAGNY	SNCF	93	1	Coups partis en 2009 à l'approbation du SDA	Accessible					1										
LE RAINCY VILLEMOMBLE MONTFERMEIL	SNCF	93	1	Dérogation envisagée						1										
NEUILLY PLAISANCE	RATP	93	1	Accessible en 2009 à l'approbation du SDA	Accessible	1														
NOISY CHAMPS	RATP	93	1	Accessible en 2009 à l'approbation du SDA	Accessible	1														
NOISY LE GRAND MONT D'EST	RATP	93	1	Coups partis en 2009 à l'approbation du SDA	Accessible	1														
NOISY LE SEC	SNCF	93	1	Accessible en 2009 à l'approbation du SDA	Accessible					1										
PANTIN	SNCF	93	1	Dérogation envisagée						1										
PARC DES EXPOSITIONS	SNCF	93	1	Programme des 143 gares SNCF			1													

GARE	Exploitant gare	Dpt	Gares SDA-Ad'AP	Statut dans SDA de 2009	Accessibilité à fin 2014	Lignes desservies															
						A	B	C	D	E	H	J	K	L	N	P	R	U			
PIERREFITTE STAINS	SNCF	93	1	Programme des 143 gares SNCF					1												
ROSNY BOIS PERRIER	SNCF	93	1	Programme des 143 gares SNCF						1											
ROSNY SOUS BOIS	SNCF	93	1	Accessible en 2009 à l'approbation du SDA	Accessible					1											
SEVRAN BEAUDOTTES	SNCF	93	1	Coups partis en 2009 à l'approbation du SDA	Accessible		1														
SEVRAN LIVRY	SNCF	93	1	Coups partis en 2009 à l'approbation du SDA	Accessible		1														
ST DENIS	SNCF	93	1	Programme des 143 gares SNCF					1		1										
ST OUEN	SNCF	93	1	Programme des 143 gares SNCF					1												
STADE DE FRANCE ST DENIS	SNCF	93	1	Programme des 143 gares SNCF						1											
VERT GALANT	SNCF	93	1	Coups partis en 2009 à l'approbation du SDA	Accessible		1														
VILLEPINTE	SNCF	93	1	Coups partis en 2009 à l'approbation du SDA	Accessible		1														
ARCUEIL CACHAN	RATP	94	1	Accessible en 2009 à l'approbation du SDA	Accessible		1														
BAGNEUX	RATP	94	1	Accessible en 2009 à l'approbation du SDA	Accessible		1														
BOISSY SAINT LEGER	RATP	94	1	Accessible en 2009 à l'approbation du SDA	Accessible	1															
BRY SUR MARNE	RATP	94	1	Accessible en 2009 à l'approbation du SDA	Accessible	1															
CHAMPIGNY	RATP	94	1	Accessible en 2009 à l'approbation du SDA	Accessible	1															
CHOISY LE ROI	SNCF	94	1	Programme des 143 gares SNCF					1												
FONTENAY SOUS BOIS	RATP	94	1	Accessible en 2009 à l'approbation du SDA	Accessible	1															
GENTILLY	RATP	94	1	Accessible en 2009 à l'approbation du SDA	Accessible		1														
IVRY SUR SEINE	SNCF	94	1	Programme des 143 gares SNCF					1												
JOINVILLE LE PONT	RATP	94	1	Accessible en 2009 à l'approbation du SDA	Accessible	1															
LA VARENNE CHENNEVIERES	RATP	94	1	Accessible en 2009 à l'approbation du SDA	Accessible	1															
LAPLACE	RATP	94	1	Accessible en 2009 à l'approbation du SDA	Accessible		1														
LE PARC DE SAINT MAUR	RATP	94	1	Accessible en 2009 à l'approbation du SDA	Accessible	1															
LE VERT DE MAISONS	SNCF	94	1	Programme des 143 gares SNCF						1											
LES ARDOINES	SNCF	94	1	Programme des 143 gares SNCF					1												
LES BOULLEREAUX CHAMPIGNY	SNCF	94	1	Coups partis en 2009 à l'approbation du SDA	Accessible						1										

GARE	Exploitant gare	Dpt	Gares SDA-Ad'AP	Statut dans SDA de 2009	Accessibilité à fin 2014	Lignes desservies												
						A	B	C	D	E	H	J	K	L	N	P	R	U
LES SAULES	SNCF	94	1	Programme des 143 gares SNCF				1										
MAISONS ALFORT ALFORTVILLE	SNCF	94	1	Programme des 143 gares SNCF				1										
NOGENT LE PERREUX	SNCF	94	1	Accessible en 2009 à l'approbation du SDA	Accessible				1									
NOGENT SUR MARNE	RATP	94	1	Accessible en 2009 à l'approbation du SDA	Accessible	1												
ORLY VILLE	SNCF	94	1	Dérogation envisagée				1										
SAINT MAUR CRETEIL	RATP	94	1	Accessible en 2009 à l'approbation du SDA	Accessible	1												
SUCY BONNEUIL	RATP	94	1	Accessible en 2009 à l'approbation du SDA	Accessible	1												
VAL DE FONTENAY	SNCF	94	1	Programme des 143 gares SNCF					1									
VAL DE FONTENAY	RATP	94	1	Accessible en 2009 à l'approbation du SDA	Accessible	1												
VILLENEUVE LE ROI	SNCF	94	1	Critère trafic SDA Ad'AP				1										
VILLENEUVE ST GEORGES	SNCF	94	1	Dérogation envisagée				1										
VILLIERS SUR MARNE PLESSIS TREVISE	SNCF	94	1	Accessible en 2009 à l'approbation du SDA	Accessible				1									
VITRY SUR SEINE	SNCF	94	1	Programme des 143 gares SNCF				1										
VINCENNES	RATP	94	1	Accessible en 2009 à l'approbation du SDA	Accessible	1												