

Schéma Directeur d'Accessibilité Normand

Bilan à 3 ans & état d'avancement

Sommaire

1. Déclarant	1
2. Eléments de contexte pour comprendre le SD'AP Normand	2
3. Etat d'avancement de la mise en accessibilité des points d'arrêts ferroviaires	8
4. Une demande de dérogation ou de prolongation de délais pour plusieurs gares normandes	19
5. Actions en faveur de l'information voyageurs.....	20
6. Etat d'avancement de la formation du personnel du réseau ferré en contact avec les voyageurs.....	24
7. Un parc de matériel roulant complètement accessible en 2025	25
8. Concertation avec les usagers	25
9. Annexes :	
- Annexe 1 : Liste des points d'arrêts prioritaires et complémentaires	
- Annexe 2 : Tableaux de l'état d'avancement par gare et par périmètre de la mise en accessibilité	
• Gares prioritaires/ complémentaires - Période 1 : 2016 -2018	
• Gares prioritaires/ complémentaires - Période 2 : 2019-2021	
• Gares prioritaires/ complémentaires - Période 3 : 2022-2024	
• Gares non prioritaires	
- Annexe 3 : La fréquentation des gares normandes	
- Annexe 4 : Flyer service Accès NOMAD TRAIN	
- Annexe 5 : Acronymes	

1. Déclarant

- **Raison sociale** : La Région Normandie, représentée par M. Hervé MORIN, président
- **Dénomination de la collectivité et/ou de l'autorité compétente pour la mise en œuvre du SD'AP** : Région Normandie (site de Caen)
- **Adresse** : Abbaye aux Dames, Place Reine Mathilde, CS 50523
- **commune / ville** : CAEN
- **code postal ou boîte postale** : 14035 Caen Cedex 1

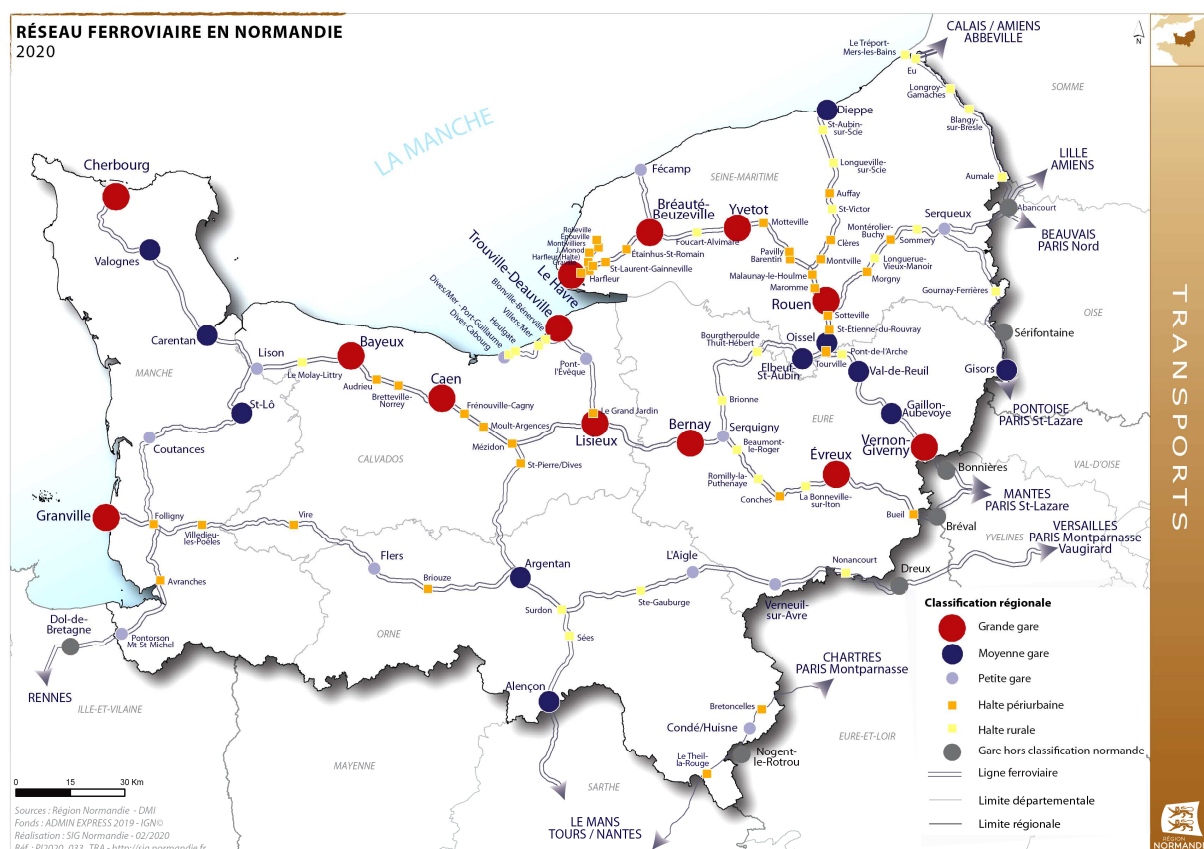
Affaire suivie par

- **Nom/ Prénom** : POP Mihaela
- **Fonction** : chargée de projets pôles d'échanges multimodaux & gares, Direction Mobilités et Infrastructures
- **adresse mail** : mihaela.pop@normandie.fr
- **tel** : 02.35.52.56.41

2. Eléments de contexte pour comprendre le SD'AP Normand

A. Plus de 100 gares composent le réseau ferroviaire normand

La Région Normandie dénombre **101** gares et haltes ouvertes aux voyageurs et se compose de cinq départements : Eure (27), Manche (50), Calvados (14), Orne (61) et Seine-Maritime (76).



Etat des lieux des gares normandes en 2021 – Classification régionale des gares



*Etat des lieux des gares normandes en 2021 – Classification des gares **du DRG** (Document de Référence des Gares de voyageurs)*

B. Approbation du SD'AP ferroviaire Normand en juillet 2017

La Normandie a fait le choix de déposer un SD'AP (Schéma Directeur d'Accessibilité - Agenda d'Accessibilité Programmée) Normand portant sur le volet ferroviaire. Après une consultation des associations d'usagers et des partenaires du transport, la Région a arrêté son Schéma Directeur d'Accessibilité – Agenda d'Accessibilité programmée Normand (SD'AP).

Le SD'AP Normand, déposé pour instruction le 26 septembre 2016, et été approuvé par arrêté préfectoral du **30 Juin 2017**. Le délai de mise en œuvre du SD'AP Normand court à compter de la date de publication au Journal officiel de l'arrêté valant approbation du schéma, et sur une période de trois fois trois ans.

La date de publication étant fixée au 6 juillet 2017 de l'Arrêté Préfectoral du SD'AP Normand. Par conséquent, le bilan à 3 ans était à produire pour mi-2020.

Les raisons de ce retard sont dues :

- Au temps important nécessaire à recueillir les données existantes auprès des différentes entités de la SNCF
- Au temps nécessaire à la compilation et à la consolidation de ces données
- Aux nombreuses évolutions pour le réseau NOMAD qui ont conduit les services de la Région à s'interroger sur les orientations à donner à ce bilan. Les orientations inscrites dans ce schéma seront discutées avec les associations et seront figées lors d'un prochain bilan.

C. Un périmètre d'élaboration du futur SD'AP routier Normand encore non stabilisé

La loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la république (loi NOTRe) a transféré au 1er janvier 2017 la compétence des lignes régulières interurbaines et au 1er septembre 2017 celle des Services A Titre Principal Scolaire (SATPS).

Les démarches Ad'AP routiers des 5 départements sont très hétérogènes. Ils ont été adoptés dans la Manche et la Seine-Maritime, déposés puis retirés dans le Calvados et l'Eure. Il est absent dans l'Orne où a été établi un inventaire des arrêts.

Ces démarches ne concernent que les arrêts desservis par les lignes régulières interurbaines, les services scolaires étant soumis à des dispositions réglementaires différentes.

Consciente de son rôle en matière d'accessibilité, la Région a élaboré, fin 2018, un DCE (Dossier de Consultation des Entreprises) pour lancer une mission d'Assistance à Maîtrise d'Ouvrage (AMO) en vue de reprendre les SD'AP des Départements du Calvados et de l'Eure, de prolonger l'inventaire mené par le Département de l'Orne jusqu'au stade SD'AP, d'actualiser les SD'AP de la Manche et du département de la Seine-Maritime et d'aboutir ainsi à un schéma régional routier unique, adossé au SD'AP ferroviaire.

Cependant, le contexte de transferts successifs de compétences entre Région et Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM), d'adaptation des anciens réseaux départementaux (nouveau Plan de Transport en cours d'élaboration) et d'harmonisation des règles en matière de création ou de suppression de points d'arrêts, a amené la Région à différer le lancement de cette mission d'AMO. De plus, l'extension des périmètres AOM (arrêts transférés) et les refontes régulières actuelles de la carte communale (passage du seuil des 1 000 habitants), ainsi que l'adoption de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (nouvelle évolution de la compétence mobilité) continuent à rendre le périmètre du futur SD'AP routier régional très instable.

Un travail important a été engagé par la Région concernant la sécurité des arrêts (notamment dans le département du Calvados) et des arrêts prioritaires ont continué à être rendus accessibles sur les bases d'intervention qui préexistaient (notamment dans le département de la Seine-Maritime).

Les tentatives pour procéder à l'aménagement de plusieurs arrêts n'ont cependant pas pu se concrétiser au regard notamment du positionnement des Départements – ces derniers ne souhaitant pas assurer la réalisation de ces travaux lorsque les arrêts se situaient sur leur domaine routier.

Pour fournir un cadre d'aménagement complet et uniforme à l'ensemble des points d'arrêts régionaux, la Région a adopté en décembre 2019 un dispositif d'aide à destination des gestionnaires de voirie. Ce dispositif inclut aussi bien les aspects liés à la sécurisation des points d'arrêt (tous les arrêts sont concernés) que leur mise en accessibilité. Il prévoit en particulier que l'ensemble des points d'arrêts desservis par les lignes commerciales fassent l'objet d'une mise en accessibilité dès lors que des travaux y sont engagés (cf. loi de 2005), avec une priorisation des demandes au regard des critères des SD'AP.

Enfin, il est utile de mentionner que certaines personnes à mobilité réduite utilisent des transports spécifiques ou à la demande organisée par la Région – sachant que ces services restent gérés différemment selon les départements du fait du transfert de compétences entre Départements et Région intervenu en 2017. Alors qu'un service de transport dédié aux personnes à mobilité réduite existe dans le Calvados, la Manche et la Seine-Maritime, des services de transport à la demande tous publics peuvent être utilisés par certaines catégories de personnes à mobilité réduite sur certains territoires de l'Orne. Dans l'Eure, aucun service à la demande n'existait avant le transfert de compétences.

Pour ces raisons, **l'accessibilité des points d'arrêts routiers ne sera pas détaillée dans ce bilan à 3 ans.**

Quelques chiffres sont, tout de même, à retenir :

- Les **gares routières de Caen et Rouen** sont accessibles,
- **3 450 arrêts** desservis par les lignes régulières NOMAD Car, dont 988 arrêts sont situés dans les ressorts des AOM locales et doivent à ce titre mis en accessibilité par les AOM locales
- **406 arrêts routiers prioritaires** ont été identifiés en dehors du ressort des AOM locales dans le cadre des démarches Ad'AP. Ces arrêts répondent aux critères réglementaires des Ad'AP : « desserte par 2 lignes régulières ou plus », « proximité d'un établissement de santé » et/ou « commune de plus de 1000 habitants ».
- **104 arrêts prioritaires sont accessibles** représentant un quart des arrêts prioritaires hors AOM ; **17 %** de ces arrêts ont été aménagés depuis le transfert à la Région de la compétence Transports Publics Routiers.
- **47 arrêts** sont classés en ITA (Impossibilité Technique Avérée) en raison des difficultés techniques à répondre aux normes pour les personnes à mobilité réduite

Etat des lieux de l'accessibilité des arrêts routiers :

Département	Nombre d'arrêts desservis par les lignes régulières			Nombre d'arrêts prioritaires (Hors AOM)			Arrêts mis en Accessibilité		
	Hors AOM	Ressorts AOM	Total	À aménager	En ITA*	Total	Avant transfert	Depuis transfert	Total
14	934	451	1385	104	14	118	0	0	0
27	301	270	571	47	19	66	37	8	45
50	54	44	98	21	1	22	2	3	5
61	217	69	286	111	0	111	29	0	29
76	956	154	1110	76	13	89	18	7	25
Total	2462	988	3450	359	47	406	86	18	104

*ITA : impossibilité technique avérée

D. Une cinquantaine de points d'arrêt du réseau ferroviaire inscrit au SD'AP

54 points d'arrêt ferroviaires sont inscrits au SD'AP dont :

- **30** prioritaires au sens du décret
- **8** complémentaires
- **16** non prioritaires

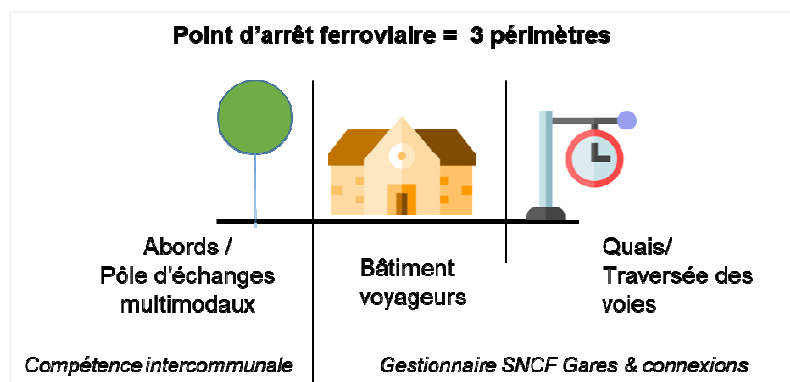
a) **38 points d'arrêts prioritaires et complémentaires**

Le SD'AP est un outil de planification sur plusieurs années. Il est échelonné sur **3 périodes** pour les gares prioritaires et complémentaires :

- période 1 : 2016-2018,
- période 2 : 2019-2021
- période 3 : 2022-2024.

Le SD'AP est programmé périmètre par périmètre car chaque point d'arrêt est composé de 3 périmètres : le bâtiment voyageurs, les abords/ pôle d'échanges multimodaux, et les quais/traversée des voies.

Ainsi, les **38 points d'arrêt ferroviaires** sont à rendre accessibles sur ces 3 périmètres (*Cf Annexe 1- Liste des points d'arrêts prioritaires et complémentaires*).



Sur les 38 points d'arrêt, **30** points d'arrêt sont prioritaires au sens du décret. Ils répondent à au moins un des 3 critères ci-dessous :

Fréquentation + 1 000 voyageurs /jour	Maillage à 50 km	Proximité d'un établissement recevant du public (200 mètres)
--	---------------------	---

En effet, l'ordonnance n°2014-1090 du 26 septembre 2014 introduit la notion de point d'arrêt prioritaire s'il répond au moins à l'une des conditions suivantes :

- La fréquentation y est supérieure à 1 000 voyageurs par jour hors Île-de-France (critère « fréquentation »),
- Il est situé dans un rayon de 200 mètres autour d'une structure d'accueil pour personnes handicapées ou personnes âgées (critère « ERP »),

Lorsque l'application des deux conditions ci-dessus ne permet pas de répondre à l'objectif que tout point d'arrêt ferroviaire non accessible se situe à moins de 50 kilomètres, sur la même ligne, d'un point

d'arrêt ferroviaire accessible, alors, on détermine un point d'arrêt à rendre accessible afin d'atteindre cet objectif (critère « maillage »).

- **10 sont inscrits également dans le Schéma Directeur National d'Accessibilité – Agenda d'accessibilité programmée (dont le chef de file est l'Etat) :** Caen, Cherbourg, Evreux Normandie, Granville, Le Havre, Lisieux, Rouen Rive Droite, Trouville-Deauville, Val-de-Reuil, Vernon-Giverny,
- **20 dont le chef de file est la Région :** Alençon, Argentan, Bayeux, Bernay, Bréauté Beuzeville, Dieppe, Dives-sur-Mer-Port-Guillaume, Epouville, Fécamp, Gaillon-Aubevoye, Gisors, Harfleur Halte, L'Aigle, Le Tréport-Mers-les-Bains, Mézidon-Canon, Montivilliers, ~~Saint-Sever~~, Saint-Lô, Valognes, Verneuil-sur-Avre, Yvetot

La gare de **Saint-Sever** (14) a été fermée au trafic voyageurs. Le rabattement des voyageurs est dirigé vers la gare de Vire (gare déjà accessible sur les trois périmètres, mais inscrite comme gare complémentaire dans le schéma).

En plus des gares prioritaires, la Région Normandie a identifié 8 points d'arrêt complémentaires, en raison de leur rôle sur les territoires et dans le réseau ferroviaire, et pour compléter le maillage du territoire. Ils sont soumis aux mêmes obligations que les points d'arrêts prioritaires : Bueil, Coutances, Dives-Cabourg, Elbeuf Saint Aubin, Gournay-Ferrières, Sées, Serqueux, Vire

b) 16 points d'arrêts non prioritaires

Suite à la fusion de la Basse et la Haute Normandie, le nouveau schéma d'accessibilité à l'échelle de la nouvelle région n'a pas permis d'intégrer l'ensemble des gares inscrites dans les deux anciens schémas pour des questions de coûts, de délais (moyens humains disponibles pour le suivi et la réalisation des études et des travaux et la disponibilité des plages travaux) pour réaliser la mise en accessibilité.

De ce fait, la Région Normandie a souhaité conserver ces gares et elle les a inscrites en tant points d'arrêts « non prioritaires ». Ces points d'arrêts ne sont pas soumis à la même réglementation par rapport aux points d'arrêts prioritaires et complémentaires (cf mesures de substitution).

- **16 points d'arrêts sont inscrits en tant que points d'arrêts « non prioritaires » :** Auffay, Avranches, Barentin, Briouze, Carentan, Condé sur Huisne, Flers, Lison, Malaunay-le-Houlme, Maromme, Oissel, Pont-l'Evêque, Pontorson-Mont-Saint-Michel, Serquigny, Surdon, Villedieu les Poêles.

c) 10 gares déjà complètement accessibles avant l'élaboration du SD'AP Normand

Lors de l'élaboration du SD'AP, il y avait **10** points d'arrêt ferroviaires déjà accessibles sur les 3 périmètres : Argentan, Caen, Coutances, Divers Cabourg, Dives Port Guillaume, Epouville, Harfleur Halte, Le Havre, Montivilliers, Saint-Lô dont 2 points d'arrêt complémentaires (Coutances, Divers Cabourg).

En 2015, sur les points d'arrêts ferrés prioritaires et complémentaires :

	Point d'arrêt déjà accessible / ajustements à la marge à réaliser	Travaux en cours	Travaux à réaliser
Périmètre quais et traversées des voies	17	7	15
Périmètre bâtiment voyageurs	22	7	10
Périmètre espaces intermodaux	22	2	15

Les points d'arrêt déjà accessibles lors de l'élaboration du SDA Ad'Ap (extrait du SDA Normand)

E. Le bilan à 3 ans, une opportunité pour interroger la liste des gares prioritaires

Le bilan à 3 ans du Schéma Directeur d'Accessibilité permet de réinterroger la liste des gares prioritaires, complémentaires et non prioritaires à mettre en accessibilité pour les personnes à mobilité réduite. En effet, depuis l'élaboration du Schéma d'Accessibilité en 2016, le réseau ferroviaire normand a connu de nombreuses évolutions : nouvelle convention NO_MA_D (la convention d'exploitation du service public de transport régional de voyageurs sur les lignes normandes a été adoptée en décembre 2019 pour la période 2020 – 2029), évolution du schéma de desserte et de distribution (renforcement/ diminution de l'offre ferroviaire pour certaines gares), desserte de plusieurs gares par le nouveau matériel roulant Omnéo et prochainement Régio2N dans le cadre de la reprise par la Région Normandie des lignes Intercités.

Par ailleurs, la Région souhaite prioriser les gares avec une fréquentation importante mais également les gares enregistrant une attractivité saisonnière significative ou un potentiel de développement de la desserte important, lié par exemple, à la proximité d'un futur aménagement ou à la mise en place d'un service express métropolitain.

Les gares les plus attractives sont également les gares dans lesquelles le nombre de voyageurs à mobilité réduite (personnes âgées, personnes chargées avec des bagages, personnes en situation de handicap) est plus important. A titre d'exemple, les gares d'Oissel et de Barentin, non prioritaires aujourd'hui, dénombrent plus de 1 000 montées/ descentes par jour.

Tous ces éléments conduisent à mettre à jour les listes de gares prioritaires, complémentaires et non prioritaires, tels que détaillées ci-après.

3. Etat d'avancement de la mise en accessibilité des points d'arrêts ferroviaires

A. L'accessibilité des points ferroviaires prioritaires et complémentaires

Le SD'AP normand est programmé périmètre par périmètre (bâtiment voyageurs, quais, abords de la gare/ pôle d'échanges) et échelonné sur **3 périodes**, période 1 : 2016-2018, période 2 : 2019-2021 et période 3 : 2022-2024.

Les 14 gares prioritaires inscrites pour une mise en accessibilité sur les 2 périmètres ferroviaires (quais, bâtiment voyageurs) pour la période 2016-2018 ont été mises en accessibilité : Alençon, Argentan, Bréauté Beuzeville, Dives sur Mer- Port Guillaume, Epouville, Fécamp, Gaillon-Aubevoye, Harfleur Halte, L'Aigle, Le Havre, Montivilliers, Rouen Rive-Droite, Saint-Lô, Val-de-Reuil.

La gare du Havre, déjà accessible, a bénéficié en 2017 des ajustements et finitions pour la mise en accessibilité du bâtiment voyageurs : portes automatiques accès gare routière, bandes d'éveil au sol, éclairage.

Globalement, la programmation des gares a été tenue pour l'ensemble des gares inscrites dans le schéma directeur normand.

d) Périmètre quais/ franchissement de voies :

Sur les 38 gares inscrites dans le Schéma Directeur d'Accessibilité, **29** disposent des quais accessibles pour les personnes à mobilité réduite.

La Région Normandie a avancé plus rapidement, grâce aux opportunités d'intervention, par rapport au planning inscrit dans le Schéma Directeur d'Accessibilité Normand pour la mise en accessibilité des quais des gares de :

- **Gisors (27) :** Dans le SD'AP, la mise en service était prévue en 2024 ; aujourd'hui les quais sont accessibles, la mise en accessibilité a été avancée en lien avec la modernisation de l'axe Serqueux – Gisors ;

- **Granville (50)** : Dans le SD'AP, la mise en service était prévue en 2024 ; les travaux sont déjà programmés pour 2022- 2023.

Les travaux de mise en accessibilité des quais ont été réalisés ou programmés dans les délais inscrits dans le Schéma Directeur d'Accessibilité pour les gares de :

Lisieux (14) - les travaux de mise en accessibilité des quais ont été quasiment finalisés en 2020 ; **Trouville-Deauville (14)** : Malgré des contraintes patrimoniales fortes liées au classement aux monuments historiques de la gare, les travaux de mise en accessibilité sont prévus en 2023 ; **Vire (14)** - les travaux ont été finalisés en 2017 ; **Val de Reuil (27)** - les travaux ont été finalisés en 2018 ; **Bernay (27)** : Les travaux pour la mise en accessibilité des quais sont prévus à partir de septembre 2022 ; **Valognes (50)** - les travaux ont été finalisés début 2021.

Quelques décalages sont à noter pour la réalisation des travaux de mise en accessibilité pour les gares de :

- **Evreux (27)** : Dans le SD'AP, la mise en service était prévue pour 2022. mais pour réaliser les travaux d'accessibilité, il est nécessaire de rénover les appareils de voie (travaux prévus par SNCF Réseau en 2023). De ce fait, les travaux pour la mise en accessibilité sont programmés après la rénovation des voies soit en 2024 – 2025.
- **Vernon-Giverny (27)** : Dans le SD'AP, la mise en service est prévue pour 2024 mais celle-ci sera retardée en raison du projet ferroviaire en cours d'étude consistant à modifier le plan de voies de la gare et à faire évoluer l'implantation du bâtiment voyageurs
- **Sées (61)** : Dans le SD'AP, la mise en service était prévue pour 2019.
Les travaux d'accessibilité des « quais/ traversées » de la gare de Sées ont été en partie réalisés en 2015. Cependant, il reste à installer une rampe côté bâtiments voyageurs, la rampe côté opposé ayant déjà été réalisée. Un accord a été trouvé avec la Communauté de Communes Sources de l'Orne pour l'achat du terrain nécessaire à la réalisation de la rampe.
- **Cherbourg (50)** : Dans le SD'AP, la mise en service était prévue pour 2022. Mais la configuration du plan des voies avec la présence d'un rayon de courbure de moins de 300 mètres n'est pas compatible avec une mise aux normes pour les personnes à mobilité réduite.
Au vu des études concernant la mise en accessibilité des quais de la gare de Cherbourg, l'Etat et la Région considèrent que l'intérêt de la mise en accessibilité des quais n'a pas été démontrée et peut même générer des risques d'accident. Compte tenu de ces éléments, l'Etat et la Région n'envisagent pas de réaliser de travaux de mise en accessibilité. Les échanges intervenus entre les services de SNCF Gares & Connexions, de la Région et de la DREAL convergent. L'Etat va demander à SNCF de déposer une demande de dérogation au motif d'un impossibilité technique avérée (ITA), motivée par la présence et l'importance du rayon de courbure des quais de la gare de Cherbourg. Tout de même, les études se poursuivent à la gare de Cherbourg pour la mise en qualité des quais pour tous les voyageurs (reprise des revêtements des quais et de l'éclairage, mise en place des bandes podotactiles, etc.).
- **Dieppe (76)** : Les études sont en cours et les travaux seront réalisés en 2023 et non pas en 2022 comme cela était prévu dans le schéma d'accessibilité. Le retard est lié aux diagnostics complémentaires réalisés sur les abris filants situés sur les quais et aux discussions avec l'Architecte des Bâtiments de France (la gare de Dieppe est un site patrimonial remarquable étant classé au niveau de sa charpente et étant située dans le périmètre de co-visibilité d'un monument historique). Les travaux d'accessibilité des quais seront mutualisés avec la réhabilitation des abris filants. Cela permettra à la fois de faire des économies et de limiter les nuisances pour les usagers.
- **Le Tréport Mers les Bains (76)** : Dans le SD'AP, la mise en service est prévue pour 2024. Des études ont été menées en 2016 et la question se pose du nombre de quais à mettre en accessibilité en fonction de l'évolution de l'offre de service et de la réouverture éventuelle de la ligne Abbeville Le Tréport. A ce jour, les études ne sont pas finalisées et les travaux ne sont pas programmés.

e) Périmètre « bâtiment voyageurs » :

Sur les 38 gares inscrites dans le Schéma directeur d'Accessibilité, **23** bénéficient d'un bâtiment voyageurs accessible pour les personnes à mobilité réduite (dont 15 déjà accessibles avant l'élaboration du Schéma Directeur de 2016) et 6 gares ne sont pas concernées (absence du bâtiment voyageurs et/ou cédé à un tiers).

Les travaux de mise en accessibilité des bâtiments voyageurs ont été réalisés dans les délais inscrits dans le Schéma Directeur d'Accessibilité pour les gares de : **Lisieux** (14) – travaux de mise en accessibilité réalisés en 2020 ; **Bernay** (27) – travaux de mise en accessibilité réalisés en 2018 ; **Vernon-Giverny** (27) – travaux réalisés en 2018 et 2019 ; **Granville** (50) – travaux finalisés en 2018 ; **Alençon** (61) – travaux réalisés en 2017 ; **Rouen Rive Droite** (76) – travaux d'accessibilité réalisés en 2017 ; **Yvetot** (76) – travaux d'accessibilité réalisés en 2018.

Plusieurs bâtiments voyageurs sont actuellement en décalage sur le planning initial, d'autres sont suspendus étant donné les réflexions ou études en cours.

- **Bayeux** (14) : Dans le SD'AP, la mise en service était prévue pour 2020. Aujourd'hui, une étude de modernisation et de mise en accessibilité du bâtiment voyageurs de la gare de Bayeux est en cours et a également comme objectif de conforter cette gare en tant que « porte d'entrée touristique ». Un projet de création d'un guichet multimodal est actuellement à l'étude proposant une offre ferroviaire et routière (Bybus, NOMAD- Bus Verts). Compte tenu des délais d'études nécessaires, les travaux seront menés en 2023-2024 en lien également avec la 80ème anniversaire du débarquement. Des discussions sont aujourd'hui en cours avec l'Office de tourisme et Bayeux Intercom pour mettre à disposition une information touristique en gare.
- **Mézidon-Canon** (14) : Dans le SD'AP, la mise en service était prévue pour 2020. 75 % des espaces du bâtiment voyageurs sont vacants. Les études pour la mise en accessibilité du bâtiment voyageurs seront programmées prochainement.
- **Trouville Deauville** (14) : Dans le SD'AP, la mise en service était prévue en 2021. Les études sont en cours pour cette gare qui fait l'objet d'une inscription au titre des monuments historiques par arrêté préfectoral du 5 juillet 2010.
- **Verneuil-sur-Avre** (27) : Dans le SD'AP, la mise en service était prévue pour 2021. Les études pour la mise en accessibilité du bâtiment voyageurs seront programmées prochainement.
- **Sées** (61) : Dans le SD'AP, la mise en service est prévue pour 2021. Depuis l'élaboration du schéma d'accessibilité normand, le bâtiment voyageurs a été vendu à un tiers pour le transformer en gîte.
- **Dieppe** (76) : Dans le SD'AP, la mise en service est prévue pour 2021. La mise en accessibilité du bâtiment voyageurs n'est pas à ce jour programmée. SNCF Gares & Connexions et la Région projettent la modernisation globale de ce bâtiment voyageurs (notamment ravalement de la façade) qui accueillera également des services proposés par la ville de Dieppe (maison des mobilités, etc.). Pour engager le projet de modernisation de la gare, la Région et SNCF Gares & Connexions sont en attente d'un positionnement de la collectivité locale quant à l'installation des services programmés en gare.
- **Gournay-Ferrières** (76) : Dans le SD'AP, la mise en service est prévue pour 2021. Depuis l'élaboration du schéma d'accessibilité normand, le bâtiment voyageurs a été vendu à un tiers pour le transformer en bureaux.
- **Le Tréport-Mers-les-Bains** (76) : Dans le SD'AP, la mise en service était prévue pour 2019. Cependant, le bâtiment voyageurs a été vendu en 2019 à la Communauté de Communes des Villes Sœurs pour le transformer probablement en maison de tourisme. Le guichet étant ouvert aux voyageurs (exploité par TER Haut-de-France), le bâtiment continue à recevoir des usagers. Les études pour la mise en accessibilité de l'espace accueillant des usagers seront programmées prochainement.
- **Serqueux** (76) : Dans le SD'AP, la mise en service était prévue pour 2017. La Région Normandie a demandé à SNCF Gares & Connexions de réadapter le programme de travaux

présentés pour tenir compte des évolutions intervenues depuis 2017 au sein de la gare de Serqueux : évolution du schéma de distribution (fermeture du guichet depuis le 1er juillet 2019), ouverture prévue début 2022 d'une maison d'assistance maternelle dans une des ailes du bâtiment voyageurs, plus de 200 m² d'espaces vacants, déplacement des équipes de SNCF Réseau initialement présent dans une aile du bâtiment voyageurs. La réduction du hall voyageurs a été réalisée pour permettre la mise en place d'une ouverture automatique de la gare (la réglementation impose des halls voyageurs de moins de 100 m²).

A noter que le bâtiment voyageurs de la gare de **Bueil** (27) est fermé. Les travaux d'accessibilité du bâtiment voyageurs menés avant 2016 n'ont pas permis de reprendre les désordres patrimoniaux importants en toiture, en façade et à l'étage. Aujourd'hui, dans le cadre de l'appel à projets « 1001 Gares » porté par SNCF Gares & Connexions pour valoriser les espaces vacants en gare, la ville de Bueil souhaite ouvrir une maison citoyenne au sein de la gare. Gares & Connexions envisage de financer des travaux « propriétaire » pour la remise aux normes du bâtiment voyageurs (enveloppe nationale SNCF Gares & Connexions prévu dans le cadre de l'appel à projets 1001 Gares)

f) Périmètre « Pôle d'échanges Multimodal » (PEM)

Sur les 38 gares inscrites dans le Schéma directeur d'Accessibilité, **28** disposent des abords / pôles d'échanges accessibles pour les personnes à mobilité réduite

La majorité des pôles d'échanges aux abords des gares étaient déjà accessibles avant l'élaboration du SDA de 2016 (Le Havre, Caen, Le Tréport, Montivilliers, Gisors, L'Aigle, Argentan, Valognes, Coutances, Val de Reuil, Vire, etc.). A noter que par rapport au planning inscrit dans le Schéma Directeur d'Accessibilité, l'aménagement de plusieurs pôles d'échanges multimodaux ont été réalisés dans les temps (Bueil, Verneuil sur Avre, ...) voire avant les dates inscrites (Alençon).

Pour le pôle d'échanges d'**Alençon** (61), inscrit pour une mise en service en 2020, les travaux ont été finalisés début 2019 et permettent d'ouvrir la gare sur le centre-ville : aménagement de deux parkings (avec borne de recharge pour les véhicules électriques), d'un parvis végétalisé réservé aux modes actifs, d'un abri sécurisé vélos (équipé des bornes de recharge pour les vélos électriques), d'un pôle bus pour les lignes interurbaines (équipé d'un grand auvent).

Quelques décalages sont à noter pour la réalisation des travaux de mise en accessibilité des abords pour les gares de :

- **Bernay** (27) : Décalage par rapport à la programmation initiale - dans le SDA, la mise en service était prévue pour 2018.
Le projet de pôle d'échanges est intégré dans un programme de requalification du quartier de la gare mené par la Ville de Bernay. Le programme d'aménagement initial du pôle d'échanges a été modifié suite aux élections municipales.
- **Evreux Normandie** (27) : Dans le SD'AP, la mise en service était prévue pour 2018. Le décalage est dû aux réflexions portées par l'agglomération Evreux Portes de Normandie, notamment dans le cadre du concours Européen, pour aménager à la fois le pôle d'échanges et le secteur gare.
- **Vernon-Giverny** (27) : Dans le SD'AP, la mise en service était prévue pour 2018 mais celle-ci a été retardée en raison du projet ferroviaire en cours d'étude consistant à modifier le plan de voies de la gare et à faire évoluer l'implantation du bâtiment voyageurs.
- **Cherbourg** (50) : Dans le SD'AP, la mise en service était prévue pour 2020. La communauté d'Agglomération du Cotentin souhaite articuler le projet de pôle d'échanges avec le projet BNG (Bus Nouvelle Génération) et les intégrer dans une réflexion plus large d'aménagement du secteur gare/ cœur de ville. Les travaux sont prévus à partir de décembre 2022.
- **Granville** (50) : Dans le SD'AP, la mise en service était prévue pour 2020. Le confortement et la mise en accessibilité du Pôle d'Echange Multimodal (PEM) s'inscrivent dans un projet de requalification du centre-ville plan d'actions Granville 2030. Le PEM est un point central de la réflexion puisqu'il structure, en termes de mobilités et d'aménagement urbain, la liaison « gare ferroviaire » et « gare-maritime ».
- **Dieppe** (76) : Dans le SD'AP, la mise en service était prévue pour 2018. Le projet est aujourd'hui en phase études et les travaux sont prévus en 2023 - 2024. Le retard est dû au temps d'élaboration du projet global s'insérant dans l'aménagement de la ZAC « Dieppe

Sud ».

- **Fécamp (76)** : Décalage par rapport à la programmation initiale inscrite dans le SDA, la mise en service était prévue pour 2018.
L'aménagement est subordonné à la libération des emprises foncières conservées par SNCF pour le développement du fret à destination du port.
- **Serqueux (76)** : Décalage par rapport à la programmation initiale inscrite dans le SDA, la mise en service était prévue pour 2018. La phase étude n'a pas encore été lancée à ce jour.
- **Rouen Rive Droite (76)** : Dans le SD'AP, la mise en service était prévue pour 2017, le pôle d'échanges aménagé a été inauguré en mai 2019. Ce projet ambitieux réalisé entre 2018 et 2019, a permis de répondre aux objectifs fixés par la Région Normandie et la Métropole Rouen Normandie : pacifier les espaces publics aux abords de la gare, renverser les usages en faveur des piétons et des cyclistes, connecter la gare avec la nouvelle ligne structurante du réseau urbain Astuce (T4), maintenir une identité paysagère au secteur gare tout en le connectant au centre-ville et favoriser la visibilité des commerces.
- **Yvetot (76)** : Dans le SD'AP, la mise en service était prévue pour 2018. Plusieurs interventions ont eu lieu sur ce pôle d'échanges en 2013 et en 2019. Les travaux menés en 2019 ont permis de finaliser la mise en accessibilité et de conforter les services (aménagement d'un second abri vélos et travaux pour améliorer l'accès au pôle d'échanges).

B. Le coût des travaux et justificatifs

Les ajustements réalisés pour les gares déjà accessibles avant l'élaboration du SD'AP

Lors de l'élaboration du Schéma d'Accessibilité Normand de 2016, la Région Normandie a eu comme volonté de prévoir un budget pour des ajustements éventuels sur les périmètres « quais », « bâtiment voyageurs » et « pôles d'échanges » pour les gares déjà accessibles. Le budget global inscrit dans le SD'AP pour les ajustements est de près de 5 M€ (près de 1/3 pour les quais et de 2/3 pour les bâtiments voyageurs) dont 4 M€ à la charge de la Région.

Dans la majorité des cas, ce budget n'a pas été mobilisé car la réglementation pour la mise en accessibilité pour les personnes à mobilité réduite n'a pas évolué.

Pour les bâtiments voyageurs, le budget d'ajustement prévoyait également le déploiement des balises sonores pour les malvoyants. Ce projet a été abandonné car ces balises sonores n'ont pas été validées à l'époque par les associations concernées, qui ont considéré qu'elles ne répondaient pas aux besoins.

Suite à la réunion du 04 avril 2022 avec les associations représentantes des usagers à mobilité réduite, il a été convenu de réétudier les moyens qui pourraient être déployés pour faciliter le guidage des personnes à mobilité réduite au sein des bâtiments voyageurs. SNCF Gares & Connexions travaille ce sujet qui sera proposé à l'ordre du jour d'une prochaine réunion de concertation.

Les gares de Cherbourg et de Granville ont bénéficié des travaux d'ajustements et notamment la mise en place des bandes podotactiles. A la gare de Caen, des travaux d'ajustements pour la mise en conformité du bâtiment voyageurs (rénovation complète des deux toilettes, meilleure luminosité de l'éclairage du souterrain, ...) ont été réalisés en 2018. La gare du Havre a bénéficié en 2017 des ajustements et finitions pour la mise en accessibilité du bâtiment voyageurs : portes automatiques accès gare routière, bandes d'éveil au sol, éclairage.

Des écarts de coût constatés pour quelques gares, entre prévisions SD'AP et coût réel

- Périmètre quais :

Lisieux (14) : la mise en accessibilité des quais était estimée initialement à 12,9 M€.

Aujourd'hui, les travaux de mise en accessibilité des quais sont finalisés (coût total 14,3 M€ dont 8,5 M€ de participation régionale). Le coût est légèrement supérieur au coût estimé en raison principalement de la proximité de la basilique Sainte-Thérèse (monument historique) et la nécessité de créer une nouvelle passerelle. En accord avec l'Architecte des Bâtiments de France, la passerelle possède des caractéristiques architecturales qui lui permettent de s'insérer harmonieusement dans

son environnement.

Néanmoins une rampe d'accès pour relier le quai 4 au parking Lisieux Normandie reste à réaliser pour un coût prévisionnel de 119 242 €. Pour respecter le permis d'aménager et la qualité architecturale du projet validé par l'Architecte des Bâtiments de France, des travaux paysagers seront menés en 2022-2023. Pour finaliser ce projet et notamment le volet paysager, un budget supplémentaire de plus de 1 M€ est prévu par les partenaires.

Par rapport aux études, les facteurs du dépassement sont liés aux grèves SNCF en 2019, à la COVID-19 (2 mois d'arrêt du chantier), à une sous-estimation du marché paysager, au désamiantage du passage souterrain, et au besoin de ressources supplémentaires concernant le poste d'aiguillage suite aux travaux de nuit.

Gisors (27) : la mise en accessibilité des quais était estimée initialement à 6,9 M€. Le coût réel de ce projet est de 9,5 M€ dont la participation régionale est de près de 4,6 M€.

Aujourd'hui, les travaux réalisés de rehaussement de quais permettent aux personnes à mobilité réduite d'accéder tant au matériel roulant normand qu'au matériel roulant -FRANCILIEN, dit NAT-Nouvelle Automotrice Transilien. En effet les quais des matériels roulants normands et franciliens n'ont pas la même hauteur.

Pour cela, les quais ont été rehaussés à 90 cm au lieu de 55 cm habituellement. Le coût de mise en accessibilité a augmenté en conséquence.

A noter que jusqu'à 2020, pour accéder à leurs trains les voyageurs traversaient les voies ferrées. Ce mode de traversée de voie représente un risque de sécurité pour les usagers et pour la régularité des trains. Le projet a permis également la création d'une passerelle piétonne équipée d'ascenseurs répondant ainsi aux enjeux de sécurité et de confort pour les usagers.

Trouville-Deauville (14) : estimé initialement dans le SD'AP à 5,9 M€, le projet de mise en accessibilité des quais ne nécessite pas la création d'un passage dénivelé des voies (gare terminus). Pourtant, les études en cours, laissent entrevoir que le projet coûterait 8,79 M€ (€ courants), en raison du classement de la gare sur la liste des Monuments Historiques.

➤ Périmètre bâtiment voyageurs :

Rouen (76) : le projet de mise en accessibilité du bâtiment voyageurs était estimé initialement à 9 M€. Le projet a coûté 16,5 M€ (participation Région à hauteur de 7 M€) mais il s'agit d'un projet global de modernisation et de mise en accessibilité du bâtiment voyageurs allant largement au-delà des obligations réglementaires.

Principale gare normande, la gare de Rouen Rive Droite est classée à l'inventaire des monuments historiques avec son bâtiment voyageurs de style Art nouveau. La gare de Rouen a fait l'objet d'un vaste chantier de rénovation démarré en 2015 et mené en 3 phases.

La phase 1 (achevée en 2017) comprend la mise en accessibilité pour les personnes à mobilité réduite de 3 ascenseurs, remplacement de 2 escaliers mécaniques, la rénovation des toilettes et leur mise en accessibilité, la modernisation de l'information dynamique voyageurs avec près de 50 écrans d'information, mais également l'installation de près de 60 caméras de vidéo protection, l'installation de matériels la mise en service d'un système de sécurité incendie et équipement des quais en ventilateurs, la création d'espaces d'attentes confortables, avec la création d'îlots clos avec tablettes hautes, prises électriques et mise à disposition gratuite et illimitée du Wifi, l'aménagement d'une bulle « accueil » au centre de la gare, la rénovation de l'ensemble des sols, la peinture du grand hall historique et de la salle d'échanges, la modernisation et l'agrandissement des coques commerciales de la gare avec notamment la création d'un grand espace de vente journaux et tabac

La phase 2 (achevée en 2019) comprend la restauration des fresques, un nouvel espace de vente multimodal, un réaménagement des abords qui transformeront la sortie de la gare en un vaste espace piétonnier multi-modal végétalisé.

La phase 3 (achevée en 2020) comprend la rénovation de l'horloge et de la verrière centrale.

Sées (61) : le projet de mise en accessibilité du bâtiment voyageurs était estimé initialement à 550 K€. Mais le BV a été vendu pour une transformation en gîte et donc les travaux de mise en accessibilité n'ont pas été réalisés

➤ Périmètre Pôle d'échanges :

Alençon (61) : le projet de réaménagement global du pôle d'échanges était estimé initialement à 5M€. L'aménagement du pôle d'échanges a coûté 3 M€ car l'ambition initiale a été revue légèrement à la baisse. Des travaux supplémentaires sont prévus par la ville pour créer de places supplémentaires pour les voitures.

Pour autant, le projet réalisé est très qualitatif. Les travaux ont été finalisés début 2019 et permettent d'ouvrir la gare sur le centre-ville. Le nouveau parvis végétalisé, réservé uniquement aux piétons et aux vélos, a été conçu comme un lieu de rencontres et de convivialité.

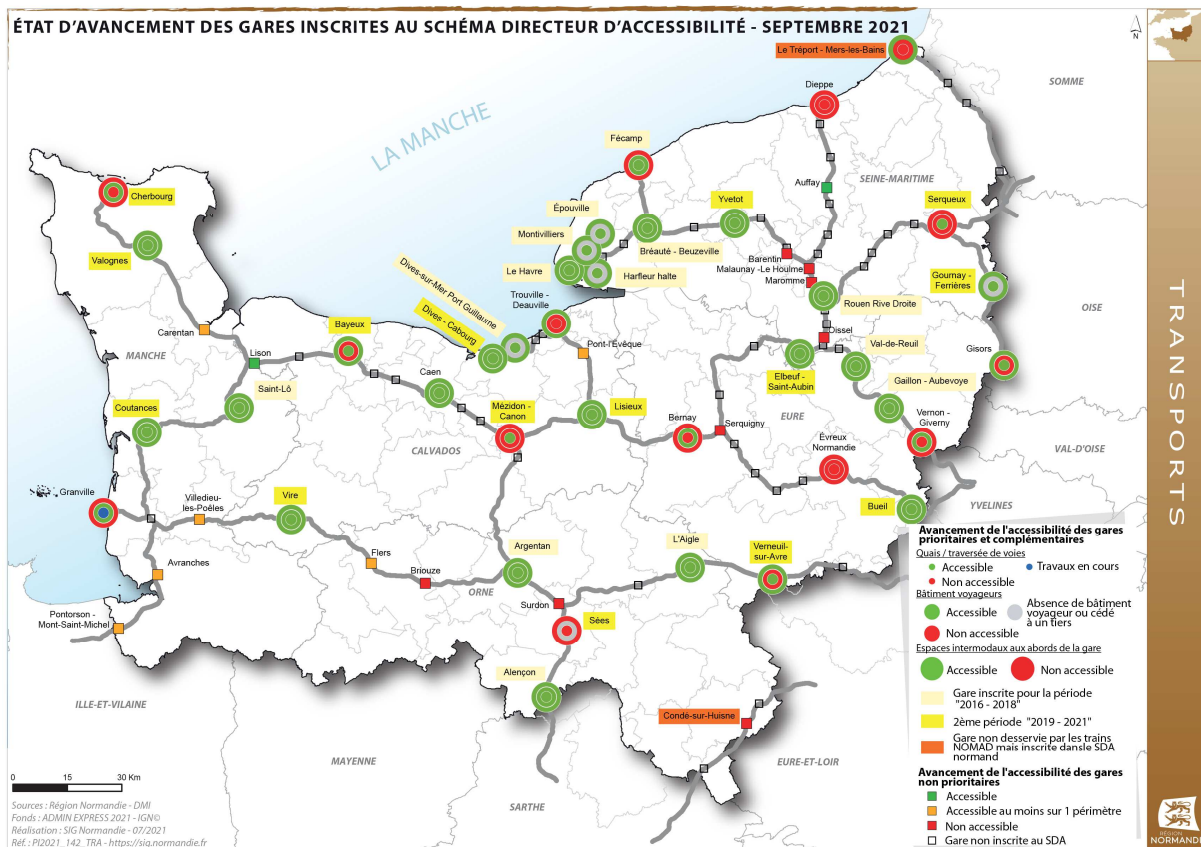
Deux parkings ont été aménagés de chaque côté du parvis avec une capacité d'une centaine de places de stationnement. Une borne de recharge pour les véhicules électriques est prévue pour permettre la recharge simultanée de deux véhicules. Un abri sécurisé vélos, d'une capacité d'une trentaine de places, a été aménagé à proximité du pôle bus. Celui-ci est équipé également des bornes de recharge pour les vélos électriques. Un pôle bus dédié aux lignes interurbaines, équipé d'un grand auvent, a été aménagé sur l'emplacement de l'ancien parking.

C. La Région Normandie est intervenue plus rapidement que ce qui était inscrit dans le SD'AP Normand

Depuis le dépôt du SD'AP, le travail a été engagé avec un rythme soutenu. La Région a même investi en dehors de son périmètre, sur des points d'arrêt dits « gares nationales » (Caen, Rouen Rive Droite). Ainsi, en novembre 2021 (*cf Annexe 2 : Tableaux de l'état d'avancement par gare et par périmètre de la mise en accessibilité*) :

- L'ensemble des points d'arrêt inscrits pour la période 1 « 2016 – 2018 » sont accessibles sur les périmètres ferroviaires
- Pour la période 2 « 2019 – 2021 », 9 gares sont accessibles sur les périmètres ferroviaires sur les 13 gares inscrites sur cette période. Les études sont en cours pour les gares non accessibles à ce jour et inscrites sur cette période.
- **24 points d'arrêts ferroviaires** soit 63 % des gares inscrites dans le schéma directeur d'accessibilité sont accessibles sur les périmètres ferroviaires (quais/franchissements, bâtiments voyageurs) : Alençon, Argentan, Bréauté-Beuzeville, Bueil, Caen, Coutances, Dives-Cabourg, Dives-sur-Mer-Port Guillaume, Elbeuf-St-Aubin, Epouville, Fécamp, Gaillon-Aubevoye, Gournay-Ferrières, Harfleur Halte, L'Aigle, Lisieux, Le Havre, Montivilliers, Rouen Rive Droite, Saint-Lô, Yvetot, Val-de-Reuil, Valognes, Vire ; et 11 points d'arrêt accessibles sur 1 ou 2 périmètres
- Le taux de réalisation du schéma est de plus de **76 %** (76,3 %) à novembre 2021 (*cf la carte ci après*)
- Depuis 2016, la Région Normandie a investi près de **44 M€** pour la mise en accessibilité des gares. L'enveloppe globale dépensée à date correspond à l'enveloppe prévue dans le cadre du SD'AP.
- Des investissements régionaux importants seront programmés entre 2022 et 2024 notamment pour la mise en accessibilité des quais dans les gares de Dieppe, d'Evreux, de Cherbourg, de Bernay et de Trouville-Deauville. En effet, la mise en accessibilité du périmètre « quais » est de loin la plus couteuse par rapport à la mise en accessibilité des bâtiments voyageurs et des pôles d'échanges. Et d'ores et déjà, des écarts de coûts entre les coûts inscrits dans le SD'AP et les premières estimations des projets d'accessibilité des gares restant à réaliser sont déjà identifiés (exemple projet de mise en accessibilité des quais de Deauville-Trouville).

La carte ci-dessous illustre l'état d'avancement à avril 2022 du SD'AP Normand, sur les trois périmètres ferroviaires (quais/franchissements, bâtiments voyageurs et pôles d'échanges multimodaux).



Etat d'avancement de la mise en œuvre du SD'AP

D. La mise en place des mesures de substitution pour les gares non prioritaires

16 gares non prioritaires ont été inscrites au Schéma d'Accessibilité élaboré en 2016 : Pont-l'Evêque (14), Serquigny (27), Avranches (50), Carentan (50), Lison (50), Pontorson-Mont-Saint-Michel (50), Villedieu les Poêles (50), Briouze (61), Condé-sur-Huisne (61), Flers (61), Surdon (61), Auffay (76), Barentin (76), Malaunay (76), Maromme (76) et Oissel (76).

a) Etat de l'accessibilité des gares non prioritaires

Parmi les 16 gares, 2 sont complètement ou partiellement accessibles sur les 3 périmètres : quais, bâtiment voyageurs et pôle d'échanges.

- **Lison (14)** : est accessible sur les 3 périmètres. Elle était déjà inscrite dans le schéma d'Accessibilité de l'ex Région Basse-Normandie. Le bâtiment voyageurs a été mis en accessibilité en 2017 et les quais sont accessibles depuis 2015.
- **Auffay (76)** : la Région Normandie a reçu, en 2016, le prix "Gares et accessibilité" lors des grands Prix des Régions décernés par Ville, Rail et Transports pour la modernisation en profondeur, avec mise en accessibilité et création d'un pôle d'échanges multimodal. La gare est accessible sur les trois périmètres. Néanmoins, les deux quais ne sont que partiellement accessibles car la passerelle pour la traversée des voies n'est pas équipée d'ascenseurs.

7 gares sont accessibles aujourd'hui sur au moins 1 périmètre :

- **Oissel (76)** : est accessible sur le périmètre pôle d'échanges depuis 2014. Une étude globale de modernisation et de mise en accessibilité de la gare de Oissel avec un volet portant sur le bâtiment voyageurs et un 2ème volet sur les quais sera menée entre 2021-2023.
- **Pont l'Evêque (14)** : est accessible sur les périmètres « bâtiment voyageurs » et « pôle d'échanges ». En 2018, cette halte a bénéficié des aménagements pour sa transformation en halte éco durable et pour l'aménagement de son pôle d'échanges.
- **Carentan (50)** : le bâtiment voyageurs est accessible et le pôle d'échanges est en phase « études ». Les quais sont en phase études pour leurs mises en accessibilité.
- **Villedieu-les-Poêles (50)** : En 2019, création d'un espace de service dans une aile du bâtiment voyageurs avec un bardage métallique intégrant le visuel touristique du Mont Saint-Michel pour une valorisation de l'accueil des voyageurs.
- **Pontorson-Mont-Saint-Michel (50)** : Le bâtiment voyageurs est accessible depuis 2014 mais il est ouvert aux voyageurs uniquement pendant la période estivale. Le pôle d'échanges est en phase « études » et a comme objectif de structurer les conditions d'accueil en gare afin de capter les flux routiers et de renforcer la desserte ferroviaire de la Baie.
- **Avranches (50)** : Le bâtiment voyageurs est accessible depuis 2009.
- **Flers (61)** : Des travaux de modernisation et de mise en accessibilité du bâtiment voyageurs ainsi que du pôle d'échanges ont été effectués en 2010, 2012 et 2017.

7 gares ne sont accessibles sur aucun périmètre : Barentin (76), Malaunay-le-Houlme (76), Maromme (76), Serquigny (27), Surdon (61), Briouze et Condé sur Huisne.

Les bâtiments voyageurs de Barentin, de Briouze et de Condé sur Huisne sont fermés aux voyageurs.

b) Les mesures de substitution

La Région Normandie a comme obligation de mettre en place des mesures de substitution, en fin de SD'AP, dans toutes les gares ferroviaires non prioritaires (à partir de fin 2024 – début 2025). Les mesures de substitution peuvent être de nature humaine (exemple service Accès NOMAD) ou technique (mise en œuvre des aménagements conformes).

⇒ **Les mesures de substitution déjà mises en place**

5 gares sur les 16 bénéficient déjà d'un service de substitution pour les personnes en situation de

handicap, service « Accès NOMAD TRAIN » (service gratuit d'accueil et d'accompagnement aux personnes en situation de handicap depuis ou vers la Normandie et jusqu'à Paris) : Lison (50), Auffay (76), Barentin (76), Malaunay-le-Houlme (76), Maromme (76).

⇒ La transformation de plusieurs « gares » en « haltes »

En l'absence de définition réglementaire, la DGITM a proposé de retenir comme gares non prioritaires les points d'arrêt ferroviaires avec un bâtiment voyageurs ouvert (avec guichet ou vestibule) et du personnel en gare.

Depuis l'élaboration du schéma d'accessibilité de 2016, il n'y a plus de guichet dans 11 de ces gares. Ces points d'arrêt inscrits en tant que gare en 2016 se sont transformés en « halte » en raison de l'absence de tout personnel SNCF :

- Lison (50), Barentin (76), Malaunay-le-Houlme (76) et Maromme (76) bénéficient déjà d'un service de substitution. La pertinence d'un service de substitution à Lison pourrait être interrogée car la gare est déjà accessible aux personnes à mobilité réduite.
- Avranches (50), Villedieu-les-Poêles (50), Briouze (61), Condé sur Huisne (61) et Surdon (61) n'ont plus de guichet et de personnel en gare pour prendre en charge les personnes à mobilité réduite.

Le nombre faible d'usagers dans ces gares n'a pas permis de justifier le maintien d'un guichet. L'évolution de la distribution en gare est liée également à une évolution des comportements de la part des usagers qui achètent de plus en plus leurs titres de voyages de façon dématérialisée sur les différents canaux digitaux disponibles et grâce aux bornes de distribution situées en gare. Globalement, la fermeture d'un guichet est accompagnée par la mise en place de solutions de ventes humanisées à proximité (partenariat avec un commerçant ou un Office de Tourisme).

La transformation en halte de ces gares interroge sur l'opportunité à mettre en place un service de substitution en 2024 pour ces haltes. De plus, celles-ci sont localisées à moins de 50 kilomètres des gares déjà accessibles ou en cours de le devenir (travaux programmés). Ainsi, comme indiqué dans la première partie de ce bilan, le territoire normand est maillé par des gares accessibles ou en cours de le devenir afin de faciliter les déplacements des personnes à mobilité réduite. Les 38 gares prioritaires et complémentaires permettent de répondre aux critères définis par le décret.

La Région prévoit de ne pas faire des travaux d'accessibilité lourds (rehaussement quais, mise en place des ascenseurs) et de ne pas y prévoir de service de substitution de type Accès NOMAD Train. Tout de même, ces gares pourront bénéficier post 2024 des aménagements légers pour une mise en accessibilité partielle (bandes podotactiles par exemple...). Cette proposition a été soumise aux associations le 04 avril 2022.

⇒ Les mesures de substitution à mettre en place à partir de 2024

Carentan (50), Flers (61), Oissel (76) bénéficieront des mesures de substitution d'ici 2024.). Pont-L'Evêque (14) et Pontorson Mt-St-Michel (50) bénéficieront de mesures de substitution pendant les périodes estivales, compte tenu du caractère très saisonnier de leur fréquentation.

A noter, des études de mises en accessibilité complète des gares de Carentan et d'Oissel sont aujourd'hui en cours. Pour assurer la transition jusqu' à leur accessibilité totale, le service de substitution Accès NOMAD Train pourra être mis en place.

⇒ Les gares non prioritaires qui pourraient devenir des gares prioritaires post 2024

En fonction du résultat des études actuellement en cours, il serait opportun d'inscrire les gares « non prioritaire » de Carentan et d'Oissel en tant que gare prioritaire lors du prochain bilan du Schéma

d'Accessibilité Normand :

- **Carentan (50)** : La Région Normandie souhaite mettre en accessibilité la gare de Carentan (831 montées/descentes par jour) en lien avec la desserte de cette gare par le nouveau matériel roulant Omnéo et le projet de création d'un parc touristique sur le thème du Débarquement (projet aujourd'hui en phase étude). L'ambition touristique de la Région et des collectivités locales est forte pour promouvoir le tourisme de mémoire dans le secteur de Carentan, situé à proximité de la plage du débarquement Utah Beach. A titre d'exemple, 3 musées situés à proximité de la gare de Carentan ont accueilli en 2019 plus de 617 000 visiteurs (*Airborne Museum* – 250 000 visiteurs/ an, *Musée du débarquement Utah Beach* 180 000 visiteurs/ an, *D-Day Experience* – 187 000 visiteurs/ an).
- **Oissel (76)** : avec plus de 1 560 montées/descentes par jour en 2018, Oissel est une gare stratégique à la fois pour la desserte de l'aire urbaine rouennaise dans le cadre du projet de développement d'un service express métropolitain ainsi que pour l'accès à l'agglomération Parisienne, étant située sur l'axe Paris-Rouen.
En mai 2021, la Région a conventionné avec SNCF Gares & Connexions pour mener une étude globale de modernisation et de mise en accessibilité de la gare d'Oissel avec un volet portant sur le bâtiment voyageurs et un 2ème volet sur la mise en accessibilité des quais (gare desservie par le nouveau matériel roulant RégiO2N).
La mise en accessibilité des quais et une traversée de voie pourraient être réalisées, post 2024, dans le même temps que les travaux prévus par SNCF Réseau pour la reprise du plan de voie et du poste d'aiguillages.

En résumé :

- 5 gares non prioritaires bénéficient déjà des mesures de substitution
- La transformation en halte de plusieurs gares depuis le dépôt du SD'AP interroge sur l'opportunité à mettre en place un service de substitution en 2024 pour ces haltes. Il conviendra donc d'examiner le retrait de ces haltes du schéma d'accessibilité de 2016. Cette proposition a été soumise aux associations des usagers.
- Des études de mises en accessibilité des gares de Carentan et d'Oissel sont aujourd'hui en cours.
- Suite à l'échange avec les associations locales et en fonction du schéma d'évolution de la distribution en gare, la Région travaillera avec SNCF Voyageurs pour la mise en place d'un service de substitution dans les gares éligibles.

4. Une demande de dérogation ou de prolongation de délais pour plusieurs gares normandes

SNCF Gares & Connexions et la Région Normandie seraient amener à demander une prolongation de délai pour la mise en accessibilité des gares de :

- **Evreux (27)** : gare nationale, mise en accessibilité des quais (études en cours, travaux 2024 - 2026)
Dans le SD'AP, la mise en service était prévue pour 2022. Mais pour réaliser les travaux d'accessibilité, il est nécessaire de rénover les appareils de voie (travaux prévus par SNCF Réseau en 2023). De ce fait, les travaux pour la mise en accessibilité sont programmés après la rénovation de voies soit en 2024 – 2025.
- **Cherbourg (50)** : gare nationale, mise en accessibilité des quais.
La configuration du plan des voies avec la présence d'un rayon de courbure de moins de 300 mètres n'est pas compatible avec une mise aux normes pour les personnes à mobilité réduite. Au vu des études concernant la mise en accessibilité des quais de la gare de Cherbourg, l'Etat et la Région considèrent que l'intérêt de la mise en accessibilité des quais n'a pas été démontrée et peut même générer des risques d'accident. Compte tenu de ces éléments, l'Etat et la Région n'envisagent pas de réaliser de travaux de mise en accessibilité. Les échanges intervenus entre

les services de SNCF Gares & Connexions, de la Région et de la DREAL convergent vers la mise en place d'une dérogation au motif d'un impossibilité technique avérée (ITA), motivée par la présence et l'importance du rayon de courbure des quais de la gare de Cherbourg. L'Etat va demander à SNCF de déposer une demande d'ITA.

A noter que la gare de Cherbourg bénéficie du service « Accès NOMAD TRAIN » (service gratuit d'accueil et d'accompagnement aux personnes en situation de handicap depuis ou vers la Normandie et jusqu'à Paris). Ce service constitue déjà une mesure compensatoire. De plus, les études se poursuivront en 2022 pour la mise en conformité de la sonorisation, de l'éclairage et la sécurisation des quais (pose de Bandes d'Eveil à la Vigilance, de portillons de bout de quais et clôtures).

- **Vernon-Giverny (27)** : gare nationale. La modification du plan de voies est nécessaire, est étudiée pour assurer la robustesse des services annuels post EOLE (2025). Il est probable que la modification du plan de voies nécessite le déplacement du bâtiment voyageurs. SNCF Gares & Connexions et la Région demanderont une prolongation de délai afin de mener les travaux après 2028.

A ce jour, la gare ne bénéficie pas du service Accès NOMAD Train pour l'accompagnement des personnes à mobilité réduite. Pour assurer la transition jusqu' à l'accessibilité totale de la gare, le service de substitution Accès NOMAD Train pourra être mis en place.

- **Tréport – Mers les Bains (76)** (186 montées/descentes par jour): La Région demande à l'Etat de reporter la réalisation des travaux de mise en accessibilité post 2024 en lien avec le projet de réouverture de la ligne ferroviaire Le Tréport – Abbeville. En fonction de l'avancement des études sur la ligne Le Tréport-Abbeville, les études pour la mise en accessibilité de la gare démarreront en 2023 ou en 2024.

Les associations ont été consulté le 04 avril 2022 sur les gares de Cherbourg et de Vernon et n'ont pas émis de réserves compte tenu des contraintes techniques et calendaires qui s'imposent sur ces sites.

5. Actions en faveur de l'information voyageurs

A. Les canaux d'information sur l'accessibilité du réseau

Sur internet :

Le site [ter.sncf.com/normandie](https://www.ter.sncf.com/normandie) est accessible aux personnes sourdes ou malentendantes grâce à la plateforme de traduction disponible depuis ce site.

La plateforme permet aux personnes sourdes et malentendantes d'échanger avec les téléconseillers en langue des signes française, en langue française parlée complétée ou en transcription en temps réel de la parole par l'intermédiaire d'un opérateur-relais. Cette plateforme est accessible depuis un ordinateur équipé d'une webcam et d'une connexion internet haut-débit :

<https://www.ter.sncf.com/normandie/gares/accessibilite-pour-tous>

Via un contact avec un conseiller (en agence ou par téléphone) : Service Accès Nomad Train, Service Accès +

Documents digitaux du réseau :

- o Fiches horaires, dépliant Accès Nomad Train (téléchargeables sur le site [ter.sncf.com/normandie](https://www.ter.sncf.com/normandie))
- o Guide de la mobilité réduite téléchargeable sur le site [accessibilite.sncf.com](https://www.accessibilite.sncf.com)

- o A noter que les numéros de téléphone des services Accès + et Accès Nomad Train sont écrits sur les fiches horaires

Appli SNCF
Visio-guichet
Click to call

B. Les canaux existants pour l'achat du titre de transport en gare et en boutique

- o Au guichet en gare
- o Sur des automates de vente
- o Sur Internet
- o Sur l'appli SNCF
 - Par téléphone : 36 35 et Contact Nomad Train
 - Sur mobile avec un conseiller
 - Via le réseau des dépositaires.

Un dispositif a été mis en place pour la vente de billets « GROUPE » (soit un minimum de 10 personnes).

- Pour les groupes voyageant sur des trains KRONO, CITI, PROXI :
 - o De 10 à 24 personnes : la réservation peut désormais se faire au guichet d'une gare ou sur le site OUI. SNCF : <https://www.voyages-train-groupes.sncf.fr/>
 - o De 10 à 36 personnes : réservation uniquement sur le site de OUI.SNCF
 - o Au-delà de 36 personnes ou pour un groupe de voyageurs handicapés : réservation uniquement auprès de l'Agence groupe Voyages : <https://sncf.force.com/TrainVoyagesenGroupe/s/>

Le placement est libre d'accès sur ces trains.

- Pour les groupes voyageant sur des trains KRONO+ et KRONO soumis à réservation :
 - o De 10 à 36 personnes : réservation uniquement sur le site de OUI.SNCF
 - o Au-delà de 36 personnes ou pour un groupe de voyageurs handicapés : réservation uniquement auprès de l'Agence groupe Voyages
- La réservation permet de garantir une place assise à chaque membre du groupe.

C. Assistance spontanée ou réservation d'une prestation d'assistance

Il existe deux types d'assistance pour aider les PMR à monter et descendre du train :

- 1- **Celle du gestionnaire de gare** : assistance spontanée offerte en gare en fonction de la disponibilité des agents et des équipements de la gare
- 2- **Celles proposées par chaque transporteur** : assistance garantie sur réservation
 - **Accès Plus** :
 - sur les trains TGV et INTERCITES ou
 - **sur TER, dans le cadre de trajets en correspondance avec les trains TGV, Intercités et internationaux,**
 - **Accès Nomad Train** :
 - sur les trains NOMAD ou
 - dans le cadre de trajets interrégionaux en correspondance avec les trains TER

Ces services sont tous gratuits pour le voyageur et adaptés aux besoins spécifiques du client (prêt de fauteuil, aide à l'orientation, besoin de passerelle élévatrice ou de rampe...).

D. Le service proposé lors d'une prestation spontanée

- ⇒ Cette prestation correspond à une prestation de base du gestionnaire de gare
- ⇒ Elle est réalisée dans toutes les gares avec du personnel
- ⇒ En fonction de la disponibilité du personnel (assistance non garantie), le voyageur est accueilli et accompagné depuis lieu de RV (signalétique) dans la gare et jusque dans le train
- ⇒ Elle est proposée du 1er au dernier train dans les gares du Schéma Directeur National d'Accessibilité (adaptation dans les gares de Vernon et Val de Reuil où le service est réalisé pendant les horaires de présence du personnel et en fonction de la disponibilité du personnel)

E. Les étapes pour une prestation d'assistance garantie par le transporteur

Le client vérifie le niveau d'accessibilité des gares de son parcours via les canaux d'information disponibles à son usage

- En fonction de son parcours le client aura la possibilité de réserver une prestation d'assistance garantie. Les modalités de réservation sont différentes en fonction du train emprunté (Accès Plus ou Accès Nomad Train)
- En gare de départ, le client se présente dans le délai convenu et au point de RDV fixé dans la gare afin d'être pris en charge par le personnel de la gare jusqu'à sa place à bord du train.
- En gare d'arrivée ou de correspondance, le client est accompagné de sa place à bord du train vers la sortie de la gare ou est accompagné jusqu'à sa place à bord du train en cas de poursuite de voyage.

F. Réservation de la prestation d'assistance



Les gares bénéficiant du service d'assistance NOMAD Train

Accès Plus :

- Public : personnes à mobilité réduite
Tout type de handicap : physique (sensoriel ou moteur) permanent ou temporaire, déficience mentale ;
L'âge dont la situation requiert une attention appropriée.
- Trains TGV, Intercités et internationaux,
- Réservation 48h à l'avance
- Canal de réservation de la prestation d'assistance :
 - par téléphone : au 3635 - dites Services puis Accès Plus ou tapez #45 (service gratuit, ouvert 7j/7 de 07h à 22h + prix d'un appel).
 - par courriel : accesplus@sncf.fr
 - par internet : sur oui.sncf accédez au formulaire de réservation Accès Plus et accesplus.sncf.com
 - Réservation de la prestation d'accueil et d'accompagnement **aux guichets et dans les boutiques SNCF.**
- Proposé du 1er au dernier train
- Se présenter 30 minutes avant le départ
- Autorisé 1 bagage de – 15kg

Accès Nomad Trains (cf annexe) :

- Public : personnes à mobilité réduite
Tout type de handicap : physique (sensoriel ou moteur) permanent ou temporaire, déficience mentale ;
L'âge dont la situation requiert une attention appropriée.

Dans les gares de Auffay, Barentin, Epouville, Fécamp, Harfleur Halte, Jacques-Monod-la-Demi-Lieue, Malaunay-Le-Houlme, Maromme, Montivilliers et Rolleville, le service s'adresse :

- Aux titulaires d'une carte mobilité inclusion civile, quels que soient leur handicap et le taux d'invalidité,
- aux personnes titulaires d'une carte « réformé/pensionné de guerre »,
- aux utilisateurs d'un fauteuil roulant dans la vie quotidienne et se présentant en gare avec leur propre fauteuil.

Les personnes titulaires de cartes de priorité, de station debout pénible ou de stationnement de véhicule peuvent également bénéficier de ce service.

- Trains NOMAD
- Réservation 48 h à l'avance
- Canal de réservation de la prestation d'assistance :
 - Sur ter.sncf.com/normandie Rubrique « SERVICES & GARES / Accessibilité »
 - Par téléphone auprès de Contact Nomad Train 0800 801 801 801 - Tapez 2. Service & appel gratuits, du lundi au samedi de 6h à 21h, et le dimanche et les jours fériés de 8h à 20h
- Proposé du 1er au dernier train. Dans certain cas, une solution de substitution gratuite par taxi peut être proposée.
- Se présenter 30 minutes avant le départ
- Autorisé 1 bagage de – 15kg

G. Attente en gare

Trois situations pour le client en fonction de l'organisation de son voyage :

1. Le client voyage en autonomie en fonction de la situation de handicap vécue et de l'accessibilité des gares sur son parcours.
2. Le client sollicite spontanément l'assistance des personnels présents dans la gare.
3. Le client a réservé une assistance garantie auprès d'Accès Nomad Train ou d'Accès Plus.

Des systèmes d'alerte (SMS/mail) sont disponibles en cas de situation perturbée affectant l'accessibilité.

A ce jour, l'information sur l'accessibilité de la ligne n'est pas présente dans les véhicules (plan de ligne avec les arrêts accessibles).

6. Etat d'avancement de la formation du personnel du réseau ferré en contact avec les voyageurs

De manière générale, les agents SNCF en contact avec les voyageurs ont régulièrement des formations pour mieux accueillir les personnes en situation de handicap. SNCF a récemment formé de nombreux agents à l'informations voyageurs.

La formation au sujet des personnes en situation de handicap est dispensée aux personnels. Elle s'intitule « Connaissance et prise en charge des différents handicaps » et s'adresse à tous les agents au contact de ce public ainsi qu'à leurs managers.

Programme :

- 1/ Accueil des apprenants
- 2/ Cadrage juridique
- 3/ La chaîne de service
- 4/ Définition et typologie (visuel, moteur, auditif, intellectuel, psychique)
- 5/ Jeux de rôles / Mise en situation / manipulation des agrès
- 6/ Evaluation N1 et N2

Objectifs opérationnels :

A l'issue de la formation, l'agent doit être capable de :

- Comprendre les attentes des voyageurs en situation de handicap,
- Acquérir les bons comportements d'accueil et les bons gestes face aux personnes en situation de handicap
- Situer ses interventions dans le cadre légal
- Prendre en charge/assister les personnes à mobilité réduite

7. Un parc de matériel roulant complètement accessible en 2025

A horizon 2025, **67 nouveaux trains** seront en circulation sur le réseau NO_MA_D (40 rames Omnéo, 27 Régio2N). Pour l'acquisition de ces trains, l'Etat participe à hauteur de 742 M€ pour l'achat des 40 OMNEO et la Région Normandie finance 480 M € pour les 27 Régio2N (trains similaires aux Omnéo) réparties en 2 tranches (16 en ferme, 11 optionnelle). Ainsi, la Région s'investit dans un effort d'homogénéisation de son parc bénéfique à son exploitation, à l'accessibilité et la robustesse du plan de transport.

Le matériel roulant normand est globalement accessible avec plus de 90 % des rames du parc au normes d'accessibilité. A ce jour, plusieurs rames encore non accessibles circulent sur les axes Paris-Vernon – Rouen et Parsi – Evreux – Serquigny. Ces séries anciennes (V2N, V02N), non accessibles, seront retirées du réseau NO_MA_D au plus tard à horizon 2025.

Soucieuse de la qualité et le confort des usagers et suite à la reprise des lignes ex-Intercités Paris-Normandie, la Région Normandie a fait le choix d'acquérir un nouveau matériel roulant afin de remplacer les séries anciennes. Ainsi, 40 rames OMNEO Premium ont été commandées auprès de Bombardier, déployés sur les axes Paris – Rouen – Le Havre, Paris – Caen – Trouville et Paris – Caen – Cherbourg. L'entiereté de ce parc étant réceptionné depuis septembre 2021. Les Oméno remplaçant le parc historique composé des trains Corail.

En complément pour la desserte des axes Paris – Evreux – Serquigny et Paris – Rouen ; 27 autres rames Régio2N ont également été notifié envers le constructeur et remplaceront les trains actuellement en circulation sur ces lignes. Pour accueillir ces nouveaux trains, la Région Normandie devra adapter la longueur des quais pour 5 gares de l'axe Bueil – Serquigny : gare de Bueil (2 quais sur 3), gare d'Evreux (2 quais sur 5), gare de la Bonneville sur Iton (les 2 quais), gare de Romilly la Puthenaye (les 2 quais), gare de Beaumont le Roger (les 2 quais). La longueur des quais est suffisante pour les deux autres gares : Conches en Ouche et Serquigny.

SERIE MATERIEL	TRACTION	NOMBRE DE RAMES	FAMILLE DE MATERIEL	TYPE DE MATERIEL	HAUTEUR D'ACCES	CONFORMITE SDA
Corail	/		/	VOITURE	1200 mm	NON
V2N	/	3	/	VOITURE	920 mm	NON
V02N	/	6	/	VOITURE	920 mm	NON
X 73500	DIESEL	25	ATER	AUTORAIL	550 mm	OUI
X 76500	DIESEL	14	AGC	AUTORAIL	590 mm	OUI
Z 56600	ELECTRIQUE	40 (en 2021)	OMNEO Regio2N	AUTOMOTRICE	600 mm	OUI
Z 26500	ELECTRIQUE	16	TER2Nng	AUTOMOTRICE	550 mm	OUI
Z 27500	ELECTRIQUE	33	AGC	AUTOMOTRICE	590 mm	OUI
B 82500	BIMODE	9	AGC	AUTOMOTRICE	590 mm	OUI
B 85900	BIMODE	10	REGIOLIS	AUTOMOTRICE	600 mm	OUI
B 84500	BIMODE	15	REGIOLIS	AUTOMOTRICE	600 mm	OUI

L'accessibilité du matériel roulant régional

8. Concertation avec les usagers

A. Les principales instances de concertations

La Région Normandie a souhaité développer une large concertation sur le transport avec de nouvelles instances dans lesquelles les associations de voyageurs, la Coordination handicap et l'association des Paralysés de France seront conviés.

La convention d'exploitation et de financement du service public de transport ferroviaire régional 2020-

2029 prévoit, dans la continuité de la convention 2018-2019, la mise en place d'une large concertation avec ses principaux interlocuteurs pour les projets structurants. Cette démarche de concertation se compose de différentes instances ayant un rôle consultatif.

- **3 conférences d'axes** se réunissant chacune une fois par an. Elles visent à favoriser le dialogue sur les grands enjeux transport et la mobilité en Normandie (ferroviaire, routier, intermodalité) autour de grands thèmes (tarification, offre de transport, etc).
- **4 comités de territoire** se réunissant chacun une fois par an centrés sur des problématiques nécessitant une approche plus technique : qualité de service (production et hors production), actualités TER, et des autres branches de SNCF
- Une relation individualisée et régulière entre le Vice-Président aux transports et les principales associations de voyageurs a également été mise en place. Les réunions ont lieu sur demande des associations de voyageurs et des collectifs
- En 2020, des **groupes de travail thématiques** (service annuel, informations voyageurs) tripartites (Région, associations de voyageurs et SNCF) et ont été mis en place au bénéfice de la crise sanitaire

Les personnes invitées aux Conférences d'axes et aux Comités de Territoire sont : les parlementaires, les représentants des chambres consulaires, les Maires dont les communes disposent un arrêt ferroviaire, les Présidents d'EPCI, les Présidents d'associations de voyageurs ou de collectifs de voyageurs et les Présidents d'associations représentant les personnes en situation de handicap.

Lors de ces instances, la Région et les différentes entités de SNCF veillent à ce que :

- les locaux soient accessibles aux personnes en fauteuil roulant,
- possibilité sur demande d'avoir un interprète en langue des signes française.

Les associations représentant les personnes en situation de handicap sont également invitées et participent activement.

Le sujet de l'accessibilité dans les gares est régulièrement abordé au cours de ces instances.

Une réflexion sur ces instances est menée notamment pour les adapter aux dispositions notamment de la Loi d'Orientation des Mobilités qui prévoit une nouvelle instance de concertation à l'échelle des bassins de mobilité et au décret n° 2019-728 du 11 juillet 2019 qui prévoit l'instauration d'un comité « gares ».

B. Une concertation spécifique pour le matériel roulant

En ce qui concerne les nouveaux trains normands OMNEO, ils ont fait l'objet d'un programme de concertation en amont durant plusieurs années

- 2016 - 16/11 : Accessibilité des futurs trains Intercités normands
- 2017 - 28/02 : Aménagement des futurs trains normands - présentation des sièges
- 2018 - 28/03 : Nouveau Matériel Roulant / Schéma Directeur d'Accessibilité – Agenda d'Accessibilité programmée Normand et Commission Accessibilité du 16/01 avec les associations de PMR
- 2019 : Visites des associations PMR nationales et régionales sur le site de Valenciennes en mai

Les observations et demandes des associations ont pu être prises en compte au stade de la conception des matériels, portant notamment sur l'amélioration des éléments de confort voyageurs pour les places UFR (port USB, prises, poubelles) et de l'information voyageur (écran TFT, bandeau réservation) ont conduit à la saisine du constructeur par SNCF Voyageurs afin d'examiner la faisabilité des évolutions souhaitées, soit dans le cadre d'un retrofit du matériel, soit dans le cadre de futures commandes de trains REGIO 2 N de la même série (en particulier, pour remplacer des TER 2 N NG et des rames VO2N en 2025).

Pour les 27 futurs Régio2N, l'offre définitive validée par la Région en mai 2021 inclut l'implémentation d'équipements complémentaires pour les personnes à mobilité réduite.

Ce complément inclut différents équipements destinés à renforcer l'accessibilité du train, l'ensemble étant financé par la Région. On retrouve notamment l'ajout de poubelles, de patère, d'une bande d'éveil, de défibrillateur ou d'écran ; répondant aux orientations prônés par les associations.

Quant aux OMNEO PREMIUM récemment livrés, une demande d'étude pour des modifications équivalentes a été demandé par la Région, visant des délais similaires aux Régio2N. Des précisions sur l'offre notamment sous l'angle de la faisabilité technique, du coût et des délais d'immobilisation devant être apporté ultérieurement par SNCF Voyageurs. Néanmoins, la reprise des rames nécessitera dans tous les cas un rétrofit pour pouvoir installer les équipements retenus.

9. Annexes

- Annexe 1 : Liste des points d'arrêts prioritaires et complémentaires
- Annexe 2 : Tableaux de l'état d'avancement par gare et par périmètre de la mise en accessibilité
 - Gares prioritaires/ complémentaires - Période 1 : 2016 -2018
 - Gares prioritaires/ complémentaires - Période 2 : 2019-2021
 - Gares prioritaires/ complémentaires - Période 3 : 2022-2024
 - Gares non prioritaires
- Annexe 3 : La fréquentation des gares normandes
- Annexe 4 : Flyer service Accès NOMAD TRAIN
- Annexe 5 : Acronymes

Annexe 1 : Liste des points d'arrêts prioritaires et complémentaires

Gare	Département	Inscription SDA	Critère	Fréquentation 2018	ERP *
Caen	14	Prioritaire	Fréquentation	12891	Oui
Lisieux	14	Prioritaire	Fréquentation	4866	-
Trouville - Deauville	14	Prioritaire	Fréquentation	3028	-
Bayeux	14	Prioritaire	Fréquentation	2226	Oui
Mézidon - Canon	14	Prioritaire	Maillage	1244	-
Vire	14	Complémentaire	Meilleur maillage	323	-
Dives - Cabourg	14	Complémentaire	Maillage	94	-
Dives-sur-Mer Port Guillaume	14	Prioritaire	ERP	8	Oui
Saint-Sever - gare fermée	14	Prioritaire	ERP	0	Oui
Vernon - Giverny	27	Prioritaire	Fréquentation	7684	Oui
Évreux Normandie	27	Prioritaire	Fréquentation	4951	-
Gisors	27	Prioritaire	Fréquentation	3592	-
Gaillon - Aubevoye	27	Prioritaire	Fréquentation	2238	-
Val-de-Reuil	27	Prioritaire	Fréquentation	2176	-
Bernay	27	Prioritaire	Fréquentation	2033	Oui
Verneuil-sur-Avre	27	Prioritaire	ERP	516	Oui
Bueil	27	Complémentaire	Meilleur maillage	470	-
Cherbourg	50	Prioritaire	Fréquentation	2346	Oui
Valognes	50	Prioritaire	Maillage	988	Oui
Granville	50	Prioritaire	Meilleur maillage	951	Oui
Saint-Lô	50	Prioritaire	Maillage	848	-
Coutances	50	Complémentaire	Meilleur maillage	565	-
Alençon	61	Prioritaire	Fréquentation	1683	-
Argentan	61	Prioritaire	Maillage	1247	-
L'Aigle	61	Prioritaire	Maillage	613	-
Sées	61	Complémentaire	Meilleur maillage	353	-
Rouen Rive Droite	76	Prioritaire	Fréquentation	26404	Oui
Le Havre	76	Prioritaire	Fréquentation	7509	-
Yvetot	76	Prioritaire	Fréquentation	4104	-
Bréauté - Beuzeville	76	Prioritaire	Fréquentation	2341	-
Dieppe	76	Prioritaire	Fréquentation	2282	-
Elbeuf - Saint-Aubin	76	Complémentaire	Meilleur maillage	940	-
Fécamp	76	Prioritaire	ERP	620	Oui
Serqueux	76	Complémentaire	Meilleur maillage	332	-
Le Tréport - Mers-les-Bains	76	Prioritaire	Maillage	186	-
Montivilliers	76	Prioritaire	ERP	106	Oui
Gournay - Ferrières	76	Complémentaire	Meilleur maillage	46	-
Harfleur Halte	76	Prioritaire	ERP	18	Oui
Épouville	76	Prioritaire	ERP	7	Oui

Annexe 2 : Etat d'avancement de la mise en accessibilité

Gares prioritaires/ complémentaires -Période 1 : 2016 -2018

Point d'arrêt ferroviaire	Classification de la gare (DRG)	Département	Type	Etat d'avancement de la mise en accessibilité			Année de mise en accessibilité		
				Quais	BV	PEM	Quais	BV	PEM
Dives Port Guillaume	C	14	Prioritaire	Accessible	Absence BV	Accessible	Avant 2016	-	Avant 2016
Gaillon-Aubevoye	B	27	Prioritaire	Accessible	Accessible	Accessible	2013	2014	2014
Val de Reuil	B	27	Prioritaire	Accessible	Accessible	Accessible	2018	2013	Avant 2016
Saint-Lô	B	50	Prioritaire	Accessible	Accessible	Accessible	2003	2003	2003
Alençon	B	61	Prioritaire	Accessible	Accessible	Accessible	2014	2017	2019
Argentan	B	61	Prioritaire	Accessible	Accessible	Accessible	2014	2006	2008
L'Aigle	B	61	Prioritaire	Accessible	Accessible	Accessible	2014	2015	2014
Bréauté Beuzeville	B	76	Prioritaire	Accessible	Accessible	Accessible	2014	2015	2014
Epouville	C	76	Prioritaire	Accessible	Absence BV	Accessible	Avant 2016	-	Avant 2016
Fécamp	B	76	Prioritaire	Accessible	Accessible	Phase Etudes	2016	Avant 2016	
Harfleur Halte	C	76	Prioritaire	Accessible	Absence BV	Accessible	Avant 2016	-	Avant 2016
Le Havre	A	76	Prioritaire	Accessible	Accessible	Accessible	Avant 2016	Avant 2016	Avant 2016
Montivilliers	C	76	Prioritaire	Accessible	BV cédé	Accessible	2014	-	Avant 2016
Rouen Rive Droite	A	76	Prioritaire	Accessible	Accessible	Accessible	Avant 2016	2017	2019

Annexe 2 : Etat d'avancement de la mise en accessibilité

Gares prioritaires/ complémentaires -Période 2 : 2019 -2021

Point d'arrêt ferroviaire	Classification de la gare (DRG)	Département	Type	Etat d'avancement de la mise en accessibilité			Année de mise en accessibilité		
				Quais	Bâtiment voyageurs (BV)	Pôle d'échanges (PEM)	Quais	BV	PEM
Bayeux	B	14	Prioritaire	Accessible	Phase Etudes	Accessible	2018		2012
Bueil	B	27	Complémentaire	Accessible	Accessible	Accessible	2014	2014	2019
Cherbourg	A	50	Prioritaire	Phase Etudes	Accessible	Phase Etudes		Avant 2016	
Coutances	B	50	Complémentaire	Accessible	Accessible	Accessible	2006	2007	2011
Dives Cabourg	B	14	Complémentaire	Accessible	Accessible	Accessible	Avant 2016	2010	Avant 2016
Elbeuf- St-Aubin	B	76	Complémentaire	Accessible	Accessible	Accessible	2015	2015	2014
Gournay - Ferrières	C	76	Complémentaire	Accessible	BV cédé	Accessible	Avant 2016	-	2018
Lisieux	A	14	Prioritaire	Accessible	Accessible	Accessible	2020	2020	2015
Mézidon - Canon	B	14	Prioritaire	Accessible	Non accessible	Non accessible	2016		
Sées	C	61	Complémentaire	Non accessible	BV cédé	Non accessible		-	
Serqueux	C	76	Complémentaire	Accessible	Non accessible	Non accessible	2017		
Valognes	B	50	Prioritaire	Accessible	Accessible	Accessible		2010	2018
Verneuil Sur Avre	B	27	Prioritaire	Accessible	Non accessible	Accessible	2015		2018
Vire	C	14	Complémentaire	Accessible	Accessible	Accessible	2017	2010	2012
Yvetot	B	76	Prioritaire	Accessible	Accessible	Accessible	2014	2018	2013

Annexe 2 : Etat d'avancement de la mise en accessibilité

Gares prioritaires/ complémentaires -Période 2 : 2022 -2024

Point d'arrêt ferroviaire	Classification de la gare (DRG)	Département	Type	Etat d'avancement de la mise en accessibilité			Année de mise en accessibilité		
				Quais	Bâtiment voyageurs (BV)	Pôle d'échanges (PEM)	Quais	BV	PEM
Bernay	B	27	Prioritaire	Phase Etudes	Accessible	Phase Etudes		2018	
Caen	A	14	Prioritaire	Accessible	Accessible	Accessible	2010	2009	2012
Dieppe	B	76	Prioritaire	Phase Etudes	Non accessible	Phase Etudes			
Evreux	A	27	Prioritaire	Phase Etudes	Non accessible	Phase Etudes			
Gisors	B	27	Prioritaire	Accessible	Non accessible	Accessible	2020		2013
Granville	B	50	Prioritaire	Phase Etudes	Accessible	Phase Etudes		2018	
Le Tréport - Mers les Bains	C	76	Prioritaire	Non accessible	Non accessible	Phase Etudes			
Saint Sever – gare fermée	-	14	Prioritaire	Abandon du projet	Abandon du projet	Abandon du projet			
Trouville Deauville	A	14	Prioritaire	Phase Etudes	Phase Etudes	Accessible			Avant 2016
Vernon	A	27	Prioritaire	Non accessible	Accessible	Non accessible		2019	

Annexe 2 : Etat d'avancement de la mise en accessibilité

Gares non prioritaires à rendre accessibles par des mesures de substitution en 2024

Point d'arrêt ferroviaire	Classification de la gare (DRG)	Département	Accessibilité			Service Accès NOMAD TRAIN
			Quais	Bâtiment voyageurs (BV)	Pôle d'échanges multimodal (PEM)	
Auffay	B	76	En partie accessible	Accessible	Accessible	Oui
Avranches	C	50	Non accessible	Accessible	Non accessible	Non
Barentin	B	76	Non accessible	BV fermé	Non accessible	Oui
Briouze	C	61	Non accessible	BV fermé	Non accessible	Non
Carentan	B	50	Phase Etudes	Accessible	Phase Etudes	Non
Condé sur Huisne	C	61	Non accessible	BV fermé	Non accessible	Non
Lison	B	14	Accessible	Accessible	Accessible	
Flers	B	61	Non accessible	Accessible	Accessible	Non
Malaunay le Houltme	C	76	Non accessible	Non accessible	Phase Etudes	Oui
Maromme	B	76	Non accessible	Non accessible	Non accessible	Oui
Oissel	B	76	Phase Etudes	Phase Etudes	Accessible	Non
Pont-l'Evêque	C	14	Non accessible	Accessible	Accessible	Non
Pontorson-Mont-Saint-Michel	C	50	Non accessible	Accessible	Phase Etudes	Non
Serquigny	C	27	Non accessible	Non accessible	Non accessible	Non
Surdon	C	61	Non accessible	Non accessible	Non accessible	Non
Villedieu les Poêles	C	50	Non accessible	Accessible	Non accessible	Non

Annexe 3 : La fréquentation des gares normandes inscrites dans le SD'AP

Gare	Département	Inscription SDA	Nombre de Voyageurs	Fréquentation journalière de la gare * Nb de montées/ descentes
ROUEN-RIVE-DROITE	76	Prioritaire	5808945	26404
CAEN	14	Prioritaire	2835925	12891
VERNON - GIVERNY	27	Prioritaire	1690478	7684
LE HAVRE	76	Prioritaire	1651915	7509
EVREUX NORMANDIE	27	Prioritaire	1089292	4951
LISIEUX	14	Prioritaire	1070435	4866
YVETOT	76	Prioritaire	902928	4104
GISORS	27	Prioritaire	790312	3592
TROUVILLE-DEAUVILLE	14	Prioritaire	666054	3028
CHERBOURG	50	Prioritaire	516083	2346
BREAUTE - BEUZEVILLE	76	Prioritaire	514962	2341
DIEPPE	76	Prioritaire	502031	2282
GAILLON - AUBEVOYE	27	Prioritaire	492341	2238
BAYEUX	14	Prioritaire	489769	2226
VAL-DE-REUIL	27	Prioritaire	478731	2176
BERNAY	27	Prioritaire	447200	2033
ALENCON	61	Prioritaire	370206	1683
OISSEL	76	Non Prioritaire	343687	1562
ARGENTAN	61	Prioritaire	274448	1247
MEZIDON	14	Prioritaire	273594	1244
BARENTIN	76	Non Prioritaire	222939	1013
VALOGNES	50	Prioritaire	217468	988
GRANVILLE	50	Prioritaire	209162	951
ELBEUF - SAINT-AUBIN	76	Complémentaire	206850	940
AUFFAY	76	Non Prioritaire	197127	896
LISON	14	Non Prioritaire	190364	865
SAINT-LO	50	Prioritaire	186638	848
CARENTAN	50	Non Prioritaire	182871	831
FECAMP	76	Prioritaire	136324	620
L'AIGLE	61	Prioritaire	134750	613
COUTANCES	50	Complémentaire	124199	565
FLERS	61	Non Prioritaire	118812	540
VERNEUIL-SUR-AVRE	27	Prioritaire	113559	516
BUEIL	27	Complémentaire	103373	470
PONT-L'EVEQUE	14	Non Prioritaire	94065	428
MAROMME	76	Non Prioritaire	92979	423

Gare	Département	Inscription SDA	Nombre de Voyageurs	Fréquentation journalière de la gare * Nb de montées/ descentes
VILLEDIEU-LES-POELES	50	Non Prioritaire	87124	396
MALAUNAY - LE-HOULME	76	Non Prioritaire	80870	368
SEES	61	Complémentaire	77622	353
SERQUEUX	76	Complémentaire	72971	332
VIRE	14	Complémentaire	71071	323
SURDON	61	Non Prioritaire	56612	257
LE TREPORT-MERS-LES-BAINS	76	Prioritaire	40868	186
BRIOUZE	61	Non Prioritaire	34356	156
SERQUIGNY	27	Non Prioritaire	28468	129
MONTIVILLIERS	76	Prioritaire	23296	106
DIVES - CABOURG	14	Complémentaire	20593	94
PONTORSON - MONT-SAINT-MICHEL	50	Non Prioritaire	17539	80
AVRANCHES	50	Non Prioritaire	16954	77
CONDE-SUR-HUISNE	61	Non Prioritaire	12395	56
GOURNAY - FERRIERES	76	Complémentaire	10094	46
HARFLEUR HALTE	76	Prioritaire	3871	18
DIVES-SUR-MER - PORT-GUILLAUME	14	Prioritaire	1828	8
EPOUVILLE	76	Prioritaire	1542	7

**La fréquentation journalière de la gare correspond au nombre de montées/ descentes par jour et a été calculé sur la base des données 2018 de la SNCF (nombre total de voyageurs en 2018 divisé par 220 jours correspondant au nombre de jour ouvrables par an)*

Annexe 4 : Flyer service Accès NOMAD Train

NUMÉROS UTILES

Vous disposez d'une ligne d'urgence en cas de difficulté ou d'imprévu lors de votre voyage :

- par téléphone au 09 69 32 36 36, de 7h à 22h, 7/7j (numéro non surtaxé).
- En dehors de ces horaires, composez le 2117 (numéro non surtaxé et enregistré), envoyez un SMS au 21177 (numéro non surtaxé).

VOUS AVEZ UNE QUESTION ?

VOS POINTS DE CONTACT

- SITE INTERNET**
tec.sncf.com/normandie
Pour la préparation de votre voyage et l'achat de vos billets.
- APPLI SNCF**
Votre Assistant Mobilité SNCF
- AGENTS EN GARE ET À BORD DES TRAINS**
Des agents sont à votre disposition pour vous guider et vous accompagner.

Contact NO_MAD | TRAIN

0 800 801 801 Service à appel gratuit

Des conseillers sont à votre écoute du lundi au samedi de 6h à 21h les dimanches et jours fériés de 8h à 20h.

REJOIGNEZ-NOUS !

SNCF NOMAD TRAIN

Il y a plus de 170 gares SNCF

Ce pictogramme est à usage personnel

Accès NO_MAD | TRAIN

MIEUX VOUS ACCOMPAGNER

NO_MAD

service au moment du voyage

Annexe 5 : Acronymes

BV – Bâtiment voyageurs

DREAL- Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement

DRG – Document de référence des gares

ERP – Etablissement Recevant du public (critère gare prioritaire Sd'AP – ERP situé dans un rayon de 200 mètres de la gare)

PEM – Pôle d'échanges multimodaux

SD'AP – Schéma Directeur d'Accessibilité Agenda d'Accessibilité Programmée