

**SCHEMA DIRECTEUR
D'ACCESSIBILITE -
AGENDA
D'ACCESSIBILITE
PROGRAMMEE (Sd'Ap)
D'ÎLE-DE-FRANCE
MOBILITES**

**BILAN D'ACHEVEMENT
DU VOLET ROUTIER**

Mars 2022

Table des matières

PREAMBULE.....	6
RAPPEL DES ORIENTATIONS ET PRIORITES GENERALES POUR LA MISE EN ACCESSIBILITE DU SERVICE PUBLIC DE TRANSPORT EN ÎLE-DE-FRANCE	10
1. Le Sd'Ap et les progrès en matière d'accessibilité.....	10
1.1. Un SDA puis un Sd'Ap élaborés dans la concertation	10
1.1.1. Rappel des objectifs et de la mise en œuvre du SDA.....	10
1.1.2 Le Sd'Ap, seconde phase de la mise en accessibilité du réseau francilien	11
1.2. Le volet ferroviaire.....	12
1.2.1. Les engagements calendaires et financiers sur le volet ferré.....	12
1.2.2. L'état de l'accessibilité sur le réseau SNCF.....	14
1.2.3. L'état de l'accessibilité sur le réseau RATP.....	14
1.3. Le volet routier	15
1.3.1. Un volet routier complexe à mettre en œuvre.....	15
1.3.2. Une opportunité pour mettre à jour la liste des lignes prioritaires dans le cadre de l'élaboration du Sd'Ap.....	16
1.3.3. Evolution de la liste des lignes prioritaires : de 760 lignes inscrites au SDA à 908 lignes inscrites au Sd'Ap.....	17
1.4. Les transports guidés	18
1.4.1. Le programme Equisens.....	18
1.4.2. Etude de faisabilité pour la mise en accessibilité aux personnes en fauteuil roulant de la ligne 6....	20
1.5. La prise en charge des personnes en situation de handicap et le transport de substitution	21
1.5.1. La prise en charge des personnes en situation de handicap sur le réseau RATP.....	21
1.5.2. Le fonctionnement du service Accès Plus Transilien.....	21
1.5.3. L'application Andilien dédiée aux utilisateurs du service Accès Plus Transilien	22
1.5.4. Bilan de la prise en charge des personnes en situation de handicap sur les réseaux ferrés RATP et SNCF	23
1.6. PAM et transport scolaire adapté, autres leviers de l'action d'Île-de-France Mobilités en matière d'accessibilité	24
1.6.1. PAM	24
1.6.2. Le transport scolaire adapté.....	26
2. L'information voyageurs, socle de l'accessibilité	27
2.1. La prise en compte du handicap dans l'information pour tous les voyageurs.....	27
2.1.1. Le Schéma directeur de l'information voyageurs (SDIV)	28
2.1.2. L'obligation de mettre à jour l'information voyageurs pour les lignes et gares déclarées accessibles	32
2.1.3. Création du formulaire de signalement	32
2.2. Publications spécifiques	32
2.2.1. Plan facile à lire / Atlas en braille.....	33
2.2.2. Plan pour les voyageurs en fauteuil roulant.....	34
2.2.3. Plan pour les voyageurs à mobilité réduite	34
2.2.4. Des documents pédagogiques à destination des voyageurs fragiles ou en situation de handicap ...	35
2.3. Infomobi, un centre de réponses personnalisées dédié à l'accessibilité en Île-de-France.....	36
2.4. Un site Internet et une application qui prennent en compte l'accessibilité en Île-de-France.....	36

2.5. Les exigences d'Île-de-France Mobilités vis-à-vis des opérateurs en matière de qualité de service et d'information voyageurs.....	39
3. La formation du personnel à la prise en charge des personnes en situation de handicap, gage de la qualité de service dans les contrats avec les opérateurs	39
3.1. La formation du personnel RATP	40
3.1.1. La formation initiale et continue pour tous les agents en contact avec le public.....	40
3.1.2. Les démarches complémentaires : S3A, SACHA et Cap'Handéo.....	41
3.2. La formation du personnel SNCF	42
VOLET ROUTIER	44
4. La gouvernance de l'accessibilité du réseau routier.....	44
4.1. Un réseau routier dense, hiérarchisé et de plus en plus accessible.....	44
4.1.1. Une répartition de lignes prioritaires qui dessert l'ensemble de l'Île de France	45
4.1.2. Evolution du nombre de lignes déclarées accessibles.....	47
4.2. Île-de-France Mobilités prescripteur.....	48
4.3. Île-de-France Mobilités financeur	48
5. La méthodologie du SD'AP routier.....	50
5.1. Méthodologie pour l'élaboration du diagnostic de l'accessibilité des points d'arrêts routiers.....	50
5.1.1. Diagnostic de l'accessibilité des points d'arrêts routiers mené par la RATP	51
5.1.2. Diagnostic de l'accessibilité des points d'arrêts routiers mené par la SNCF	51
5.1.3. Diagnostic de l'accessibilité des points d'arrêts routiers sur le réseau Optile.....	52
5.2. Etat de l'accessibilité des matériels roulants bus et tram	54
5.2.1. Tram	54
5.2.2. Description et affectation des matériels roulants routiers SNCF et RATP.....	54
5.2.3. Description et affectation des matériels roulants routiers sur le réseau Optile.....	55
5.3. Île-de-France Mobilités chef de file du SD'AP.....	55
5.3.1. ...a sollicité l'engagement des maîtres d'ouvrages	55
5.3.2. ...a saisi les transporteurs routiers.....	59
5.3.3. ...s'engage financièrement dans le cadre du volet routier du SD'AP	60
5.3.4. ...a développé une application facilitant un état des lieux de l'accessibilité routière en Île-de-France et intégré les données dans l'Open Data.....	60
VOLET FERRE	61
6. Avancement du « volet gares » du SDA à mars 2022	62
7. Programmation des projets restant à réaliser	63
LES LIGNES ET LES GARES PRIORITAIRES DU SD'AP	64
8. Liste des lignes inscrites au Sd'Ap et leur état d'accessibilité.....	64
8.1. Les lignes Sd'Ap du réseau RATP et leur état d'accessibilité	64
8.2. Les lignes Sd'Ap du réseau OPTILE et leur état d'accessibilité.....	72
8.3. Les lignes Sd'Ap du réseau Noctilien SNCF et leur état d'accessibilité.....	88
9. Les gares du SD'AP	90

ANNEXE : PLANNING DE MISE EN ŒUVRE DU PROGRAMME DE MISE EN ACCESSIBILITE DES
GARES SNCF.....116

PREAMBULE

Île-de-France Mobilités (anciennement STIF), composée de la Région Île-de-France et des huit départements franciliens, a pour mission de définir, d'organiser, de coordonner et de financer l'ensemble des transports d'Île-de-France (train, RER, métro, tram et bus).

En fédérant l'ensemble des acteurs (voyageurs, élus, constructeurs, transporteurs, gestionnaires d'infrastructures...), Île-de-France Mobilités investit et innove pour améliorer la mobilité et le service rendu aux voyageurs et notamment :

- expertise les projets d'amélioration des transports en commun (projets d'extension ou de création de lignes) ;
- décide et finance les actions à mener pour améliorer les transports en commun d'Île-de-France (cofinance la modernisation des infrastructures, la rénovation et l'achat du matériel roulant, prend les décisions relatives aux améliorations, traite les questions de billettique et de tarification) ;
- pilote la modernisation du réseau de transport en commun en veillant au respect des programmes, des calendriers et des coûts ;
- confie l'exploitation des réseaux aux transporteurs (via des contrats fixant des objectifs à la RATP, la SNCF et les entreprises de bus privées regroupées au sein de l'association OPTILE) ;
- concerta avec les voyageurs, les associations d'usagers, les élus pour échanger, débattre, suivre le vécu et les attentes des voyageurs.

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

Le développement de l'accessibilité du réseau de transport aux personnes en situation de handicap et plus généralement aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR) est un axe majeur de la politique d'Île-de-France Mobilités et une préoccupation constante.

Ainsi, que l'on se déplace avec une poussette, une canne, des bagages ou en fauteuil roulant, la démarche d'amélioration de l'accessibilité des transports portée par Île-de-France Mobilités est profitable à tous. 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 visuelle et sonore des informations destinées aux voyageurs.

Île-de-France Mobilités a engagé un vaste chantier pour l'ensemble du réseau de transports francilien, avec l'approbation du Schéma Directeur d'Accessibilité en 2009 et de son agenda programmé, le Sd'Ap en 2015.

En effet, la loi du 11 février 2005 a été modifiée par l'ordonnance du 26 septembre 2014 pour permettre aux autorités organisatrices de transport de poursuivre en toute légalité la mise en accessibilité de leurs réseaux, en élaborant un schéma directeur d'accessibilité – agenda d'accessibilité programmée (Sd'Ap) à déposer avant le 27 septembre 2015.

Le Sd'Ap d'Île-de-France Mobilités, approuvé au Conseil du 8 juillet 2015, présente les orientations et priorités générales pour la mise en accessibilité du service public de transport puis présente plus spécifiquement les travaux réalisés sur le réseau routier, notamment en grande couronne, qui constituent la principale évolution par rapport au SDA, et sur le réseau ferré.

L'objectif du SD'AP est de rendre accessibles les points d'arrêt d'environ 900 lignes prioritaires (contre 865 en 2019¹), représentant près de 93% du trafic routier, dont environ 340 situées en proche couronne et 560 en grande couronne ainsi que 268 gares SNCF et RATP (lors de la réalisation du Sd'Ap, deux gares supplémentaires, qui répondent aux critères d'éligibilité, ont été ajoutées au réseau de référence), soit près de 95 % du trafic ferroviaire francilien.

Île-de-France Mobilités souhaite « aller plus loin » en devenant la garante de l'accessibilité de la chaîne de déplacement, aussi bien physique qu'en matière de services rendus aux usagers. Elle souhaite également insuffler la réflexion pour la mise en œuvre d'innovations à destination des personnes à mobilité réduite.

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

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

Île-de-France Mobilités a reçu l'ensemble des arrêtés préfectoraux par courrier du Préfet de Région et de Paris en date du 11 mars 2016.

Dès lors, Île-de-France Mobilités s'engage à fournir au Préfet :

- un « point de situation » à l'issue de la 1^{ère} année d'approbation (mars/avril 2017),

¹ La liste des lignes prioritaires a évolué à plusieurs reprises en raison des nombreuses restructurations de réseaux, des lignes créées ou renforcées pour répondre aux besoins de nouvelles dessertes régionales, des procédures de mises en concurrence.

- un « bilan intermédiaire » 3 ans après l'approbation (mars/avril 2019),
- un « bilan d'achèvement du volet routier » 6 ans après l'approbation (mars/avril 2022).

Le point de situation, permettant d'évaluer l'état d'avancement du Sd'Ap à l'issue de la première année d'exercice, a été adressé au Préfet de Région ainsi qu'à chaque Préfet de Département par courrier daté du 21 avril 2017.

Des réunions ont par ailleurs été organisées avec les services de l'Etat : le 7 décembre 2017 avec l'UD (Unité départementale de la DRIEA) de Seine-Saint-Denis, le 13 décembre 2017 avec la DDT (Direction départementale des territoires) de l'Essonne et le 26 mars 2018 avec la DDT du Val d'Oise. Les principaux sujets soulevés ont été :

- l'absence d'engagements de certaines collectivités dans la démarche du Sd'Ap et la difficulté pour Île-de-France Mobilités à les y contraindre,
- la difficulté pour les services de l'Etat concernant l'instruction des ITA, en termes de procédure et de délai (celles-ci étant transmises à Île-de-France Mobilités avant d'être transmises en Préfecture).

Le bilan intermédiaire, permettant d'évaluer l'état d'avancement du Sd'Ap à l'issue de la troisième année d'exercice, a été adressé au Préfet de Région ainsi qu'à chaque Préfet de Département par courrier daté du 18 avril 2019.

Le bilan d'achèvement du volet routier du Sd'Ap, objet du présent document, permet d'évaluer l'état d'avancement de l'accessibilité du réseau en Île-de-France et de dresser un état des lieux de certaines actions engagées ou réalisées pour améliorer l'accessibilité.

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

1. Le Sd'Ap et les progrès en matière d'accessibilité

1.1. Un SDA puis un Sd'Ap élaborés dans la concertation

1.1.1. Rappel des objectifs et de la mise en œuvre du SDA

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, Île-de-France Mobilités a élaboré un SDA dans la concertation.

De 2006 à 2009, Île-de-France Mobilités a dressé un 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. Île-de-France Mobilités a décidé de financer :

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

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

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

Île-de-France Mobilités finance ainsi les travaux pour la mise aux normes des points d'arrêt prioritaires à hauteur de 70%, soit le taux maximal autorisé par la loi.

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

- fixer les dessertes,
- désigner les exploitants,
- définir les modalités techniques d'exécution ainsi que les conditions générales d'exploitation et de financement des services,
- imposer la mise en œuvre du SDA en matière d'accessibilité (matériel roulant, fonctionnement des palettes d'accès, formation du personnel à la prise en charge des personnes en situation de handicap, éléments à intégrer dans l'information voyageurs afin de garantir son accessibilité.

1.1.2 Le Sd'Ap, seconde phase de la mise en accessibilité du réseau francilien

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 (Sd'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'SD'AP.

La première de ces échéances concerne le dépôt du SD'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.

Île-de-France Mobilités a renforcé la concertation pour élaborer le Sd'Ap. Une dizaine de réunions de concertation exclusivement dédiées au SDA et à sa partie Sd'Ap ont été tenues avec les associations, les transporteurs et les collectivités.

Les principaux enjeux de l'élaboration du Sd'Ap ont principalement porté sur le volet routier et les points d'arrêt des lignes prioritaires définies par Île-de-France Mobilités dans le Sd'Ap, qui doivent être mis en accessibilité d'ici 2021.

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

L'ensemble des éléments relatifs aux engagements des maîtres d'ouvrage et gestionnaires de voirie ont été transmis dans le Sd'Ap, le point de situation et le bilan intermédiaire. Le bilan d'achèvement, présent document, fait état de la situation des lignes et points d'arrêt déclarés accessibles par les transporteurs (cette déclaration relevant de leur compétence).

1.2. Le volet ferroviaire

1.2.1. Les engagements calendaires et financiers 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 268 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€ 2009.

Ce protocole signé en juin 2011, concerne 207 gares SNCF et fixe notamment :

- les principes de financement de chacun des projets, formalisés par des clés de répartition des financements entre les parties (50% Île-de-France Mobilités, 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 d'Île-de-France Mobilités et de la Région (mise en place des subventions d'Île-de-France Mobilités et de la Région, organisation des appels de fonds, modalités de contrôle par Île-de-France Mobilités 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 Île-de-France Mobilités, la Région, la SNCF Réseau et la SNCF Mobilités : mise en place d'un comité de pilotage piloté par Île-de-France Mobilités et d'un comité de projet piloté par la SNCF Réseau.

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

	Coût	Clés de financement				Montants			
		Île-de-France Mobilités	Région	SNCF Réseau	SNCF Mobilités	Île-de-France Mobilités	Région	SNCF Réseau	SNCF Mobilités
MOA SNCF RÉSEAU	1 090,50	50%	25%	25%	0%	545,3	272,6	272,6	0
MOA SNCF MOBILITÉS	363,5	50%	25%	0%	25%	181,8	90,9	0	90,9
TOTAL	1 454,00	50%	25%	25%		727	363,5	272,6	90,9

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

Concernant le réseau RATP, 58 des 65 gares étaient déjà accessibles en 2009, au moment de l'approbation du SDA et 62 des 65 gares étaient accessibles en 2015, au moment de l'approbation du Sd'Ap. Les gares rendues accessibles depuis l'ont été via des projets 100% financés dans le contrat IDFM-RATP, hormis la gare de Nanterre Université financée dans le cadre des travaux du projet de pôle CPER.

La signature de ces accords sur le calendrier et le financement, véritable SD'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 termes d'organisation des moyens des opérateurs, il a été demandé aux opérateurs d'accélérer la production des études.

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 Île-de-France Mobilités et la Région en juillet 2011, les engagements et les financements ont été pris avant l'ordonnance de 2014 et servent de référence au Sd'Ap.

Le point d'étape du Sd'Ap a été l'occasion d'intégrer 2 nouvelles gares de la SNCF (Les Grésillons et Villeneuve le Roi) portant ainsi le nombre de gares à 209 soit 268 gares au total.

Le calendrier de mise en œuvre du programme est précisé en annexe.

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

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

Pour la SNCF, sur les 209 gares du SDA (2 ont été ajoutées lors de la réalisation de l'Ad'Ap), 126 sont déclarées accessibles.

L'avancement des études et travaux sur les gares SNCF qui restent à rendre accessibles à fin mars 2022 est le suivant :

- 126 sont accessibles
- 28 en pleine production
- 30 sont en finition de travaux
- 25 sont à venir

A cela, s'ajoutent les 10 gares SNCF qui étaient aussi identifiées en 2009 comme potentiellement dérogoires. Ces gares ont fait l'objet d'études afin d'identifier les aménagements réalisables pour les PMR et le cas échéant, de justifier les aspects dérogoires.

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

Pour la RATP, sur les 65 gares du SDA, 65 gares RATP sont déclarées accessibles (contre 62 au moment de l'approbation du SD'AP en 2015) :

- 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),
- 3 gares ont été rendues accessibles depuis l'approbation du SD'AP en 2015 :
- la gare de Nanterre Université a été rendue accessible en décembre 2015 dans le cadre des travaux du projet de pôle CPER,
 - la gare de Luxembourg a été rendue accessible en mars 2019,
 - la gare de Croix de Berny a été rendue accessible en avril 2021.

1.3. Le volet routier

1.3.1. 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.

Toutes les lignes exploitées par la RATP sont considérées comme prioritaires et inscrites au Sd'Ap, dont toutes les lignes parisiennes qui sont accessibles depuis 2009.

En grande couronne, Île-de-France Mobilités s'est appuyée sur les critères suivants pour établir une liste des lignes structurantes :

- 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.

Le SD'AP réalisé en 2015 a constitué 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 avait 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 franciliens sont déplacés chaque année),
- mise en service de nouvelles infrastructures de transports qui entraînent des restructurations de réseaux,
- l'offre supplémentaire : Île-de-France Mobilités a développé une offre nouvelle bus dans le cadre de son plan bus.

1.3.2. Une opportunité pour mettre à jour la liste des lignes prioritaires dans le cadre de l'élaboration du Sd'Ap

En associant les partenaires et les associations, Île-de-France Mobilités a proposé la méthodologie suivante pour définir la liste des lignes prioritaires :

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

La liste répond en sus aux critères suivants :

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

1.3.3. Evolution de la liste des lignes prioritaires : de 760 lignes inscrites au SDA à 908 lignes inscrites au Sd'Ap

Afin de garantir au mieux la continuité du cheminement des personnes en situation de handicap, Île-de-France Mobilités 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 Sd'Ap.

La liste des lignes prioritaires a évolué de nombreuses fois depuis le Sd'Ap de 2015 et est vouée à évoluer continuellement, au gré des restructurations de réseaux et des procédures de mise en concurrence. Aujourd'hui, environ 900 lignes sont considérées comme prioritaires, contre 760 environ au moment du SDA et 860 au moment du Sd'Ap, soit environ 550 lignes de grande couronne, 16 lignes Noctilien SNCF et 340 lignes de petite couronne.

L'organisation des lignes de bus a été transformée suite à la vaste consultation lancée par Île-de-France Mobilités en 2016 pour recueillir les attentes des Franciliens sur l'amélioration du réseau de bus en banlieue et dans Paris intra-muros.

Le 20 avril 2019, Île-de-France Mobilités, la RATP et la Ville de Paris ont lancé le nouveau réseau de bus parisien. Cette modernisation est le fruit d'une large concertation avec les associations d'usagers, le grand public et les collectivités locales. Cette restructuration historique décidée et financée par Île-de-France Mobilités a pour objectif d'améliorer la qualité de service offert aux voyageurs avec des bus plus fréquents, plus ponctuels et mieux répartis sur le territoire. Cette refonte a nécessité :

- la modification de 42 lignes de bus (paris, banlieue) ;
- la création de 5 lignes ;
- le remplacement de 3 lignes.

En parallèle, des restructurations de réseaux dans les pôles de moyenne et de grande couronne sont effectués, des lignes Express renforcées ou créées pour répondre aux besoins de nouvelles dessertes régionales entre les pôles de la Région ou en rocade, sans passer par Paris et aux besoins d'offres radiale par des liaisons vers Paris et la petite couronne.

Par ailleurs, jusqu'alors, l'exploitation des lignes de bus de grande couronne étaient attribuées à des opérateurs historiques au travers de contrats signés de gré à gré avec Île-de-France Mobilités. Île-de-France Mobilités a commencé à mettre en concurrence l'exploitation des lignes. Ces mises en concurrence débutent par certains réseaux de bus de grande couronne et s'étendront progressivement à l'ensemble du réseau.

Pour la grande couronne, cela représente 135 contrats, 1200 lignes de bus, 5000 véhicules et plus de 200 millions de km parcourus chaque année.

Depuis 2006, Île-de-France Mobilités a attribué près de 127 M € de subventions pour la mise en accessibilité de points d'arrêt. Environ 14 000 points d'arrêt ont bénéficié de la participation financière d'Île-de-France Mobilités.

521 lignes de bus sont accessibles sur l'ensemble de la Région (contre 279 au moment de l'élaboration du Sd'Ap en 2015) :

- 302 dans l'agglomération centrale (dont toutes les lignes parisiennes) sur le réseau RATP (contre 221 en 2015) ;
- 219 en dehors de l'agglomération centrale (contre 58 en 2015).

1.4. Les transports guidés

Les onze lignes de tramway qui desservent aujourd'hui l'Île-de-France sont toutes accessibles et les prolongements et nouvelles lignes prévus seront de fait tous accessibles.

Concernant le réseau métro, les 13 stations (9 stations lors du bilan intermédiaire) de la ligne 14 sont accessibles aux personnes en fauteuil roulant.

Le réseau est accessible à l'ensemble des autres types de handicap :

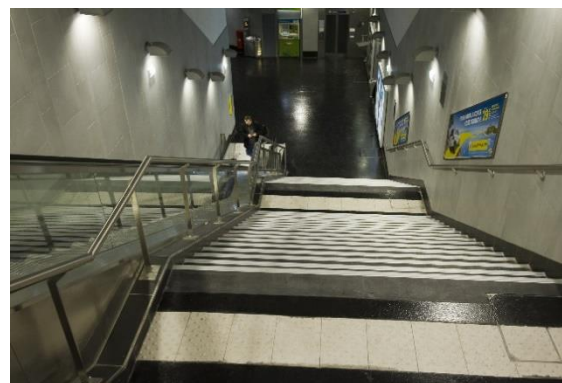
Tous les quais et salles d'échanges des stations de métro sont équipés d'annonces visuelles et sonores, le matériel roulant en est progressivement équipé (au gré de son renouvellement).

1.4.1. Le programme Equisens

L'accessibilité concernant les besoins des personnes déficientes cognitives et sensorielles est traitée dans le programme EQUISENS (Equipements et aménagements des espaces pour les personnes déficientes sensorielles) qui est intégré aux programmes quadriennaux d'investissement (PQI) 2016-2020 puis 2021-2024 signés entre Île-de-France Mobilités et la RATP correspondant à un investissement total de 36 M€.

La réalisation d'aménagements adaptés est prévue dans 100% du réseau métro et RER, le périmètre Equisens portant sur 305 stations de métro et RER, les autres stations et gares restantes étant traitées dans le cadre des travaux prévus par d'autres projets :

Une signalétique de proximité située aux accès en voirie qui donne la dénomination des entrées en lien avec la sortie correspondante en sous-sol (sécurité intervention pompier), la présence d'un agent ainsi que le détail des services disponibles et des lignes desservies, si nécessaire un guidage vers une autre entrée permettant de trouver un agent, éventuellement un guidage vers un ascenseur.



Des bandes d'éveil de vigilance en haut de chaque volée d'escaliers, mains courantes rallongées, « nez de marche » contrastés, bandes d'interception sur les quais au droit des bornes d'appel, hyper-signes (une signalétique simplifiée et agrandie) placés dans les espaces complexes, ont été évalués courant 2015 à la fois par les associations et par les services d'exploitation et de maintenance de la RATP. En complément, une aide au repérage des principaux services sera également mise en place pour les personnes déficientes visuelles : des balises sonores en entrée de station, et à l'intérieur au droit des comptoirs d'information et des appareils de vente à interface vocale. Ces balises sonores ne sont activées qu'à la demande, grâce à la télécommande universelle des feux piétons que possèdent en particulier les personnes déficientes visuels.

Le projet EQUISENS, se déploie suivant 2 lots selon le type d'équipements et aménagements concernés :

Le lot 1 permet la mise en place de nez de marches, de Bandes d'Eveil à la Vigilance aux paliers des escaliers et de Bande d'interception sur les quais au droit des bornes d'appel. Il est aujourd'hui finalisé (100% réalisé en février 2022).



Le lot 2 permet la mise en place de balises sonores à l'entrée des stations de métro et des gares RER et au droit des comptoirs d'information et des appareils de vente à interface vocale, de supports de proximité à l'entrée des stations et gares pour indiquer les services présents et enfin le traitement des mains courantes (rallongement, doublement pour le RER). Les études d'intégration des balises sonores internes et externes ainsi que les travaux sur les mains courantes ont débuté en 2019. 85 % des travaux ont été réalisés à fin 2021.



1.4.2. Etude de faisabilité pour la mise en accessibilité aux personnes en fauteuil roulant de la ligne 6

L'article 45 de la loi 2005-102 du 11 février 2005 « pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées » fixe un délai de 10 ans pour la mise en accessibilité des réseaux de transport collectif à l'ensemble des personnes à mobilité réduite.

Par exception, ce délai ne s'applique pas aux réseaux souterrains de transports ferroviaires et guidés existants au 12 février 2005 si un schéma directeur d'accessibilité est élaboré et si des transports de substitution sont mis en place en cas d'impossibilité technique avérée, de contraintes liées à la conservation du patrimoine architectural ou de disproportion manifeste entre les améliorations à apporter et leurs conséquences.

Le Conseil d'Île-de-France Mobilités a approuvé son schéma directeur d'accessibilité en 2009 puis son agenda d'accessibilité programmée (SD'AP) en 2015 et les lignes de bus parisiennes, toutes accessibles depuis 2009, offrent un moyen de substitution au réseau métro historique.

Cependant, Île-de-France Mobilités, avec la Région et la RATP, a souhaité lancer une étude de faisabilité pour la mise en accessibilité de tout ou partie de la ligne 6 du métro, l'objectif étant de rendre accessibles des tronçons qui soient fonctionnels et efficaces pour les UFR.

Les principaux résultats de l'étude se déclinent en 3 scénarii, deux scénarios partiels (une seule station sur deux mises en accessibilité), et un scénario d'accessibilité totale dont le montant est estimé entre 660M€ et 850 M€ avec une durée minimale de travaux de 6 à 10 ans, après réalisation des études et obtention des diverses autorisations administratives (3 à 5 ans), dont celles de la ville de Paris.

Ces résultats ont été présentés à l'Etat et à la ville de Paris.

Au regard des montants à engager, des sources de financement complémentaires sont à identifier.

En parallèle de cette étude, il est attendu de la part des services de l'Etat de poser un cadre réglementaire quant à la déclaration d'accessibilité d'un tronçon accessible, en prenant en compte les prescriptions techniques applicables à chaque élément de la chaîne du déplacement (ERP, quais, interstations, matériels roulant) et de définir les responsabilités de chacun.

1.5. La prise en charge des personnes en situation de handicap et le transport de substitution

1.5.1. La prise en charge des personnes en situation de handicap sur le réseau RATP

Toutes les gares des RER A et B sur le réseau RATP sont aujourd'hui accessibles. Pour qu'une personne en fauteuil roulant puisse monter ou descendre du train, il est cependant nécessaire qu'un agent RATP installe une palette d'accès entre le quai et le train. Dans la mesure où un agent RATP est présent dans chacune des gares du 1^{er} au dernier train, les voyageurs peuvent se présenter spontanément en gare pour être accompagnés.

Cette prestation d'accueil et d'accompagnement est prévue et financée à 100% dans le contrat conclu entre Île-de-France Mobilités et la RATP.

1.5.2. Le fonctionnement du service Accès Plus Transilien

Île-de-France Mobilités a mis en place un transport de substitution pour pallier la non accessibilité des gares d'Île de France, que ces gares soient ou non retenues dans la liste des gares à rendre accessible du SDA. Le service a pour vocation de proposer un transport de rabattement en transport accessible ou 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.

Ce service, dénommé Accès Plus Transilien, est un service d'accueil, d'information et d'assistance aux personnes à mobilité réduite, disponible sur l'intégralité du réseau Transilien d'Île-de-France. 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.

Les clients avec une carte d'invalidité supérieure ou égale à 80% et les clients en fauteuil roulant qui réservent, ont le droit à une assistance en gare garantie et un voyage garanti sans frais supplémentaire sur l'ensemble du réseau Transilien en Île-de-France du 1^{er} au dernier train.

- Entre deux gares accessibles : un agent SNCF accueille le voyageur et installe une palette d'accès permettant l'accessibilité quai-train (une gare accessible peut ne pas l'être en toute autonomie pour accéder au train) ;
- Entre une gare accessible et une gare non accessible : une partie du trajet pourra être effectué en transport routier de substitution qui peut intervenir, selon les cas de figure, au début ou en fin de trajet.

En cas d'imprévus (panne d'ascenseur par exemple), l'agent recherche une solution alternative pour la gare de destination du voyageur, ou un transport routier spécialisé peut également être proposé.

Lorsque que la gare de destination est une gare RATP, l'agent SNCF contacte la gare d'arrivée pour que le voyageur soit pris en charge à la descente du train.

Pour bénéficier du service Accès Plus Transilien, le voyageur peut :

- Effectuer une réservation 15 jours avant le voyage jusqu'à la veille 13h (l'annulation est possible jusqu'à 2h30 avant le voyage) pour bénéficier du service dans toutes les gares (dont les haltes) d'Île-de-France, 7j/7 du premier au dernier train.

La réservation est ouverte tous les jours, de 7h00 à 20h00 et peut s'effectuer :

- par téléphone, au 0 970 82 41 42 (prix d'une communication non surtaxée)
- par courriel, en envoyant la demande à accesplus@transilien-sncf.fr
- par formulaire (nouveau) :
 - sur le site Transilien
 - sur le lien suivant
<https://transilien.secure.force.com/FormAccesPlus>
 - ou QR Code



Un rappel par mail de la réservation est envoyé la veille à 17h avant le voyage avec possibilité d'annulation.

- Sans réservation : le voyageur peut se présenter dans une gare accessible pour être assisté et pris en charge aux heures de disponibilité du personnel d'assistance (informations présentes sur le site Transilien.com ou en gare ou en appelant le service Accès Plus Transilien).

1.5.3. L'application Andilien dédiée aux utilisateurs du service Accès Plus Transilien

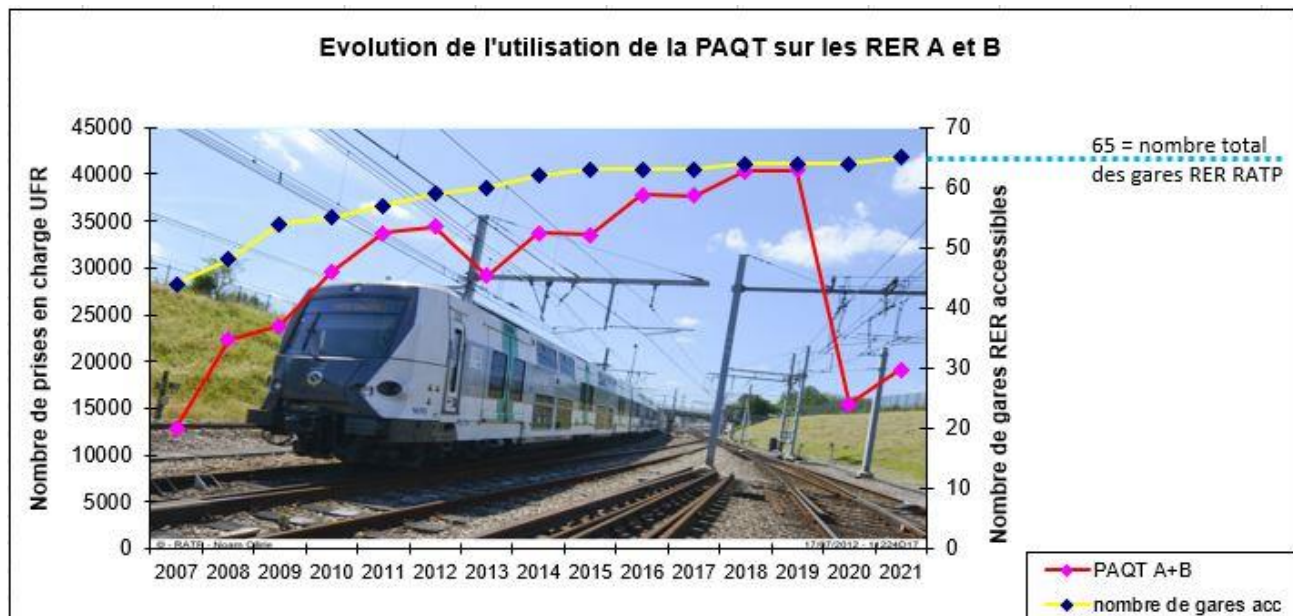
L'application Andilien est une application mobile gratuite dédiée aux personnes en situation de handicap inscrites au service Accès Plus Transilien.

Cette application permet aux clients à mobilité réduite ayant une carte d'invalidité $\geq 80\%$ et aux clients en fauteuils roulants, inscrit au service Accès Plus Transilien, d'entrer en relation avec un agent lors de leur arrivée en gare pour des besoins de prises en charge ou d'information.

De nouvelles fonctionnalités (la liste des gares accessibles et leur parcours adapté aux personnes à mobilité réduite, la localisation des ascenseurs et des escalators avec leur état de fonctionnement et une version anglaise de l'application) pour améliorer le parcours client sont prévues à partir de 2022 pour l'ensemble des clients à mobilité réduite.

1.5.4. Bilan de la prise en charge des personnes en situation de handicap sur les réseaux ferrés RATP et SNCF

Evolution de la fréquentation des personnes en fauteuil roulant dans les gares des RER A et B du réseau RATP :



PAQT : palette d'accès quai-train

Les gares des RER A et B du réseau RATP les plus fréquentées par des UFR en 2021 :

RER A	
CHATELET	3036
GARE DE LYON	1366
GRANCHE ARCHE DEFENSE	1042
AUBER	908
NOISY-CHAMPS	896
NANTERRE UNIVERSITE	734
NANTERRE VILLE	674
VAL D'EUROPE	592
NOISIEL	586
NATION	550

RER B	
CITE UNIVERSITAIRE	492
PORT ROYAL	392
DENFERT ROCHEREAU	246
ANTONY	226
BOURG LA REINE	144
MASSY PALAISEAU	143
SAINT-MICHEL	136
BAGNEUX	95
LAPLACE	78
CROIX DE BERNY	78

Bilan des prises en charge des personnes en situation de handicap dans les gares du réseau SNCF Transilien :

- **Évolution des voyages :**

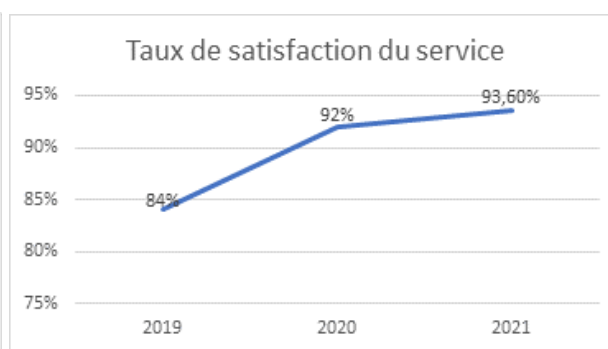
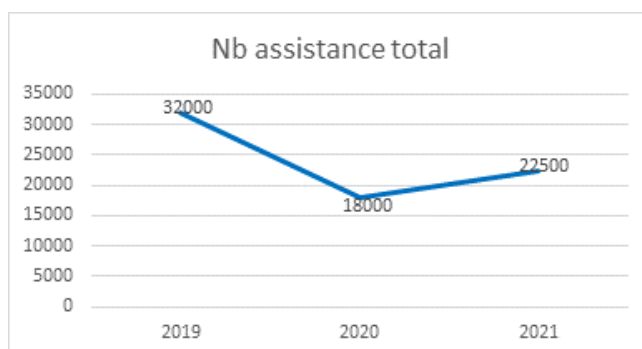
Plus de 22.500 assistances ont été réalisées sur le périmètre Transilien au titre du service Accès Plus Transilien pour l'année 2021 : 13 500 prestations d'assistance en gare, soit une

augmentation de 17% par rapport à 2020 et 4 500 prises en charge (soit 9000 assistances au départ et à l'arrivée) via un transport de substitution (TRS) par des prestataires routiers, soit 32% de courses en plus par rapport à 2020.

Pour l'année 2021, le montant alloué aux prises en charge par transport routier de substitution a été de près de 700 000 € financé intégralement par Île-de-France Mobilités.

Le service Accès Plus Transilien a un taux de satisfaction élevé et en progression, à 93,6%.

Année	Nb assistance en gare	Nb assistance total (gare et TRS)	Taux de satisfaction du service
2019	21 750	32 000	84%
2020	11 500	18 000	92%
2021	13 500	22 500	93,60%



1.6. PAM et transport scolaire adapté, autres leviers de l'action d'Île-de-France Mobilités en matière d'accessibilité

1.6.1. PAM

Le service PAM est un transport à la demande spécialisé réservé aux personnes les plus lourdement handicapées : celles dont la Maison Départementale des Personnes Handicapées (MDPH) reconnaît l'incapacité à un taux d'au moins 80%, ainsi qu'aux personnes âgées pour les départements qui ont souhaité élargir le service. Conçu pour aider à l'insertion des personnes handicapées dans la vie sociale, il donne une priorité d'accès pour les déplacements domicile – travail et santé, mais permet également des déplacements pour des motifs de loisirs, visites à des amis et à la famille, faire des démarches administratives, etc.

Le service PAM est un transport d'adresse à adresse, accessible après inscription et sur réservation, fonctionnant tous les jours de 6 h à minuit, avec une tarification spécifique.

Le réseau PAM d'Île-de-France s'est progressivement mis en place de 2003 à 2011, date depuis laquelle l'ensemble du territoire régional est desservi.

Utilisateurs et utilisation du service (données pour l'année 2019) :

Nombre d'inscrits au service PAM	Nombre d'utilisateurs (ayant effectué au moins un trajet dans l'année)	Nombre de courses réalisées
25 000	12 000	727 000

Financement du service (données pour l'année 2019) :

Coût annuel	Financement de la Région	Financement d'Île-de-France Mobilités	Financement Départemental
41 M€	11,20	11,20	11,20

Délégué aux Départements et à la Ville de Paris depuis sa création, le PAM va être régionalisé à compter de 2023. A l'issue d'une démarche d'audits et d'enquêtes de satisfaction menée en concertation avec les associations, les Départements, la Ville de Paris et la Région Île-de-France, le Conseil d'administration a décidé à l'unanimité lors de sa séance du 11 février 2021 (délibération n° 20210211-037) de régionaliser le service afin de répondre à des besoins de déplacements et des exigences de qualité de service non satisfaits :

- Une partie de la demande reste non satisfaite (certaines courses occasionnelles, courses longues, courses situées en dehors du département) ;
- L'organisation des services est hétérogène d'un département à l'autre (règles d'accès et d'usage, tarification, outil de gestion, etc.) ;
- Les normes de qualité sont encore perfectibles (délai de confirmation, information voyageurs, ponctualité, etc.) ;
- Être conforme à la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) : inscrire tous les demandeurs même non franciliens ;
- Mieux s'insérer dans l'offre globale des transports franciliens et se déplacer partout en Île-de-France.

A compter du 1^{er} avril 2023, les services PAM seront progressivement régionalisés pour aboutir à une bascule complète au 1^{er} septembre 2025. Les Départements, la Ville de Paris et la Région Ile de France continueront à financer le service aux côtés d'Île-de-France Mobilités.

Le service PAM régionalisé se caractérisera par les avancées suivantes pour les usagers :

- Une offre renforcée
- Un règlement régional rénové qui met l'accent sur la qualité de service
- Une nouvelle tarification beaucoup plus attractive pour les usagers
- Une application dédiée

1.6.2. Le transport scolaire adapté

Île-de-France Mobilités prend en charge, depuis le 1er juillet 2005, le transport scolaire des élèves et étudiants handicapés qui ne peuvent utiliser les transports en commun du fait de leur handicap, soit en organisant ces transports par le biais de marchés avec des transporteurs, soit en remboursant les frais de transport « domicile – école ou université » engagés par les familles ou les étudiants.

Les articles D3111-33 à 36 du Code des transports définissent la compétence d'Île de France Mobilités en matière de prise en charge du transport scolaire des élèves et étudiants en situation de handicap :

« Dans la région Île-de-France, les frais de déplacement exposés par les élèves handicapés ayant leur domicile dans la région et fréquentant un des établissements d'enseignement général, agricole ou professionnel, publics et privés sous contrat [...] et qui ne peuvent utiliser les moyens de transport en commun compte tenu de la gravité de leur handicap, médicalement établie, pour se rendre audit établissement et en revenir, sont remboursés par Île-de-France Mobilités »

Par ailleurs, afin que le transport ne soit pas un frein à l'accès des élèves à des établissements proposant des pédagogies alternatives, Île-de-France Mobilités a étendu la prise en charge des trajets des élèves aux établissements visés par les articles L442-2 et L442-3 du Code de l'Éducation.

D'autre part, et afin le transport ne soit pas un frein à l'accès des étudiants à une formation supérieure délivrée par un établissement ne relevant pas des tutelles mentionnées à l'article D.3111-35 du code des Transports, Île-de-France Mobilités a étendu la prise en charge des trajets des étudiants aux établissements d'enseignement supérieur délivrant un diplôme reconnu par l'État ou un titre reconnu au registre national des certifications professionnelles (RNCP).

Le « règlement régional relatif au transport scolaire des élèves et étudiants handicapés franciliens », adopté par le Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités, précise les ayants-droits, les trajets éligibles et les modalités d'organisation des transports.

Ces transports peuvent être mis en œuvre sous deux formes :

- Remboursement des frais engagés par les élèves (ou étudiants), les familles ou les tiers ayant fait l'avance de frais (article D311-34 du code des transports : « *Les frais de transport [...] sont remboursés directement aux familles ou aux intéressés s'ils sont majeurs ou, le cas échéant, à l'organisme qui en a fait l'avance* ») ;
- Organisation de circuits par Île-de-France Mobilités ou ses délégataires (article R3111-5 du code des transports : « *Sont assimilés à des transports scolaires les services publics à la demande organisés en faveur des élèves et étudiants handicapés en vue de leurs déplacements vers les établissements scolaires ou universitaires* »).

Dans ce dernier cas, Île-de-France Mobilités conclut des marchés avec des transporteurs, comportant des exigences relatives à la qualité de service attendue, assorties de contrôles et de pénalités. Le service est entièrement gratuit pour les familles.

Une enquête de satisfaction menée en 2019 auprès de plus de mille usagers (familles ou utilisateurs du service) a montré une évaluation très positive du service (taux de satisfaction de 86%, dont 41% de très satisfaits).

A compter de la rentrée 2022, Île-de-France Mobilités met en place une plate-forme numérique qui permet d'une part la dématérialisation des demandes de transport pour les familles qui le souhaitent, et d'autre part l'amélioration de l'information à destination des familles.

Nombre d'élèves et étudiants handicapés transportés :

Année scolaire 2021/2022	Nombre d'élèves / étudiants	Budget
Remboursement	1 800	
Organisation de circuits	11 600	
TOTAL	13 400	112 M€

2. L'information voyageurs, socle de l'accessibilité

2.1. La prise en compte du handicap dans l'information pour tous les voyageurs

Les termes « information voyageurs » 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 dans les gares,
- la recherche d'itinéraires sur le site Île-de-France Mobilités,
- l'information fixe et dynamique sur l'état du trafic et en situation perturbée.

L'action d'Île-de-France Mobilités en matière d'information voyageur est de deux types :

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

Île-de-France Mobilités édite de l'information voyageur, propose des cartes régionales aux usagers, permet une recherche d'itinéraires accessibles sur le site Île-de-France Mobilités en garantissant le même niveau d'information quel que soit l'opérateur desservant la ligne ou le territoire desservi.

2.1.1. Le Schéma directeur de l'information voyageurs (SDIV)

Île-de-France Mobilités a la responsabilité de mettre en place un service d'information multimodale à l'attention des usagers, en concertation avec l'Etat les collectivités territoriales ou leurs groupements et les entreprises publiques ou privées de transport (article 27-1 de la LOTI introduit par la loi SRU du 13 décembre 2000).

Un premier travail de diagnostic et d'orientation sur cette compétence a abouti à l'adoption par le Conseil d'Île-de-France Mobilités en Décembre 2007 de cinq orientations pour un Schéma Directeur de l'Information Voyageur doté d'un budget de 300 millions d'euros sur 10 ans.

Dans le cadre du SDIV, une Charte des supports et contenus de l'information voyageurs en Île-de-France a été réalisée en 2009. Ce document a pour ambition de décrire pour chaque espace de transport (stations de métro, gares ferroviaires, etc.) le niveau des contenus et des informations minimums que doivent rencontrer un voyageur durant son parcours.

La charte des supports et contenus de l'information voyageurs a été complétée en 2013, par le cahier de référence pour la réalisation de cartographies multi-transporteurs « Les prescriptions pour la conception de cartographies voyageurs en Ile-de-France ». Ce document a vocation de standardiser à l'échelle régionale l'ensemble des productions cartographiques des transports en commun (ce document est périodiquement mis à jour).

Ces documents imposent aux opérateurs les caractéristiques techniques qui permettront de garantir la continuité de l'information voyageurs. Ainsi quel que 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. L'accessibilité est prise en compte dans chacune des prescriptions et recommandations d'Île-de-France Mobilités en matière d'information voyageurs. 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.

Le schéma directeur de l'information voyageurs (SDIV) qui s'est terminé en 2019 a été actualisé pour proposer une nouvelle stratégie d'investissement jusqu'en 2024. Île-de-France Mobilités a ainsi lancé un plan d'actions pour l'information voyageurs à l'horizon 2024 présentant des mesures déjà engagées ou envisagées. Ce plan d'actions vise principalement à améliorer l'information voyageurs lors des situations perturbées imprévues et l'accessibilité. Pour y parvenir, un intérêt particulier est porté sur les investissements liés aux défis numériques pour l'information voyageurs.

Île-de-France Mobilités souhaite que le voyageur puisse effectuer un déplacement continu de son origine à sa destination, au moyen d'un titre unique facile à utiliser, avec des correspondances optimisées et décrit par une information voyageurs homogène, indépendamment des modes et des opérateurs.

Île-de-France Mobilités se positionne donc comme garante de la cohérence globale du système d'information voyageurs et pilote de sa gouvernance.

A ce titre Île-de-France Mobilités :

- Définit la politique d'information voyageurs et oriente les investissements des opérateurs de transport ;

- Veille à sa mise en œuvre ;
- Assure la conception de prescriptions et veille à leur application ;
- Créé les conditions adéquates d'un service de qualité accessible à tous et lorsque cela est nécessaire, endosse un rôle de maître d'ouvrage pour construire des dispositifs utiles aux opérateurs et aux voyageurs.

L'ambition de ce plan d'actions est de répondre à 8 grands enjeux de l'information voyageurs, déclinées en 50 actions. Ces enjeux rappellent les priorisations nécessaires pour l'amélioration de la gestion des situations perturbées et pour l'amélioration de l'accessibilité. Pour y parvenir, un intérêt particulier est porté sur les investissements liés aux défis numériques pour l'information voyageurs. Ces enjeux se décomposent de la manière suivante :

- Enjeu n°1 : Les nouveaux systèmes d'information voyageurs en gares/stations/arrêts.

Cet enjeu doit permettre d'offrir aux voyageurs en gares/stations/arrêts des contenus toujours plus riches et accessibles afin d'améliorer l'expérience en mobilités.

- Enjeu n°2 : L'accessibilité au cœur de la politique d'information voyageurs.

L'accessibilité est traitée comme une composante structurante de chacune des 50 actions définies.

- Enjeu n°3 : La mise en cohérence et la fiabilisation des données.

Cet enjeu ambitionne au travers des 50 actions définies de rendre cohérente l'information voyageurs tout au long du parcours des voyageurs et ceci sur l'ensemble des médias avec lesquels les voyageurs seront en contact.

- Enjeu n°4 : Le tout temps réel.

Île-de-France Mobilités cherche sur l'ensemble des médias « dynamiques » (écrans, smartphone, site internet) à informer les voyageurs en temps réel. A la fois en situation normale (pour indiquer les prochains passages) ou bien lors de situations perturbées (pour informer sur les substitutions possibles).

- Enjeu n°5 : La modernisation des outils de gestion des situations perturbées.

Île-de-France Mobilités investit des moyens importants chez les opérateurs de transport pour qu'ils puissent disposer d'outils permettant d'améliorer la gestion des situations perturbées.

- Enjeu n°6 : Les systèmes d'information voyageurs embarqués et communicants.

Comme pour l'enjeux n°1, celui-ci doit permettre d'offrir aux voyageurs dans les matériels roulants des contenus toujours plus riches, accessibles et mis à jour en temps réel.

- Enjeu n°7 : Une nouvelle signalétique régionale.

Afin de rendre cohérent l'ensemble du parcours des voyageurs, Île-de-France Mobilités développe conjointement avec les opérateurs de transport une nouvelle bibliothèque de symbole permettant d'harmoniser la signalétique régionale. En parallèle, Île-de-France Mobilités réalise une charte signalétique qui sur la base des travaux réalisés avec les opérateurs s'appliquera à l'ensemble des nouvelles infrastructures de transport et progressivement à l'ensemble des gares/stations/arrêts recevant des financements dans le cadre des programmes de revitalisation,

- Enjeu n°8 : L'intégration des nouvelles mobilités.

En tant qu'Autorité Organisatrice de la Mobilité Durable, Île-de-France Mobilités intègre progressivement dans l'ensemble des supports et médias d'information les « nouvelles mobilités » (modes actifs, « glisse urbaine », Taxis, Vélopartage, Autopartage, Covoiturage, ...).

En parallèle, une charte signalétique a été conçue pour être intégrée dans les nouveaux contrats de délégation de service public (réseaux existants et nouvelles infrastructures). L'objectif de cette démarche engagée est de proposer aux voyageurs un système avec une signalétique cohérente à l'échelle de l'Île-de-France et dont les principes seront partagés et déployés par l'ensemble des opérateurs de transport sans considération des aspects identitaires. Cette nouvelle signalétique se veut neutre et cohérente.

Au-delà des principes d'harmonisation, l'ambition de la charte signalétique était de concevoir une bibliothèque de symboles et codes graphiques communs, partagés par tous les acteurs de la mobilité et permettant aux voyageurs de simplifier leurs déplacements sur la totalité de l'Île-de-France. Une attention particulière a été portée sur la période de transition entre les anciennes signalétiques et la nouvelle, afin de conserver notamment pour les voyageurs les plus « fragiles » une certaine cohérence et compréhension de leurs espaces de transport.

Île-de-France Mobilités consacre un budget de 400 millions d'euros pour ce plan d'action dont l'objectif est d'améliorer fortement l'information voyageurs dans toutes ses dimensions à l'horizon 2024, en proposant aux voyageurs cohérence, fiabilité et temps réel de l'information voyageurs qui doit être toujours plus harmonisée et accessible, notamment lors des situations perturbées imprévues.

Exemples du plan d'actions pour l'information voyageurs à l'horizon 2024 :

Remplacement progressif des panneaux indiquant les 2 prochains temps d'attente sur les quais sur l'ensemble des lignes du métro par des écrans équivalents à ceux installés sur les quais de la ligne 14 (programme financé à 100% par Île-de-France Mobilités) :



Panneau actuel (hors lignes 4, 13 et 14)

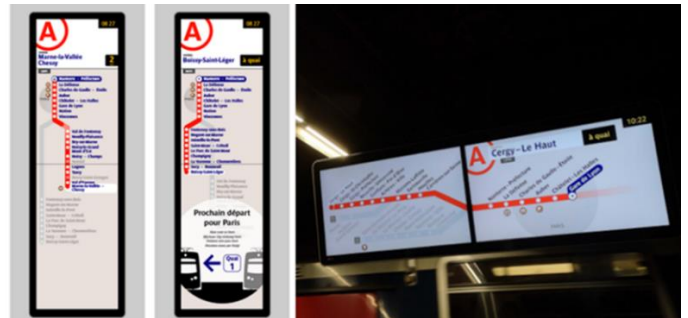


Exemple d'un nouvel écran

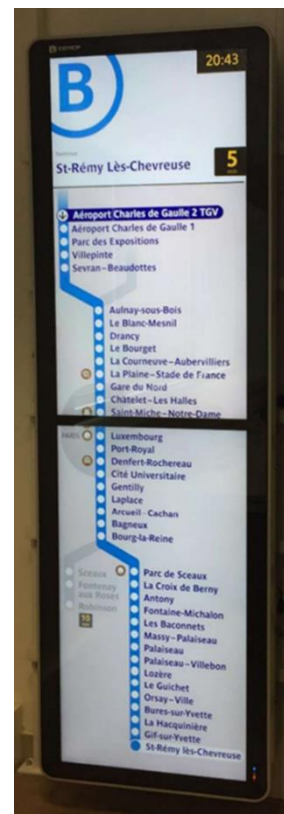
Déploiement de nouveaux panneaux afficheurs de desserte (afficheurs Syspad) sur les quais des lignes de RER A et B exploités par la RATP, en remplacement des tableaux à Led (programme financé à 100% par Île-de-France Mobilités) :



Equipements actuels sur les quais
du RER B



Equipements sur les quais du RER A



Maquette de projection des
équipements sur le RER B

Des expérimentations sont par ailleurs lancées en matière de guidage pour accompagner les personnes déficientes visuelles dans leurs déplacements en transport en commun.

2.1.2. L'obligation de mettre à jour l'information voyageurs pour les lignes et gares déclarées accessibles

Afin de répondre aux besoins plus spécifiques des personnes en situation de handicap, Île-de-France Mobilités 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 qui est déclarée accessible doit voir son information voyageurs mise à jour dans le respect des prescriptions cartographiques établies par Île-de-France Mobilités concernant l'apposition du pictogramme UFR aux points d'arrêt, sur les schémas de lignes à bord des véhicules et sur l'ensemble de l'information voyageurs (fiches horaires, site Internet).

Les gares ne peuvent être déclarées accessibles tant que les éléments d'information voyageurs 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 (SNCF),
- du déploiement d'annonces visuelles sur les quais indiquant l'état du trafic et renseignant les voyageurs en cas de situation perturbée...

2.1.3. Création du formulaire de signalement

Île-de-France Mobilités a adapté 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, le terme « dépôt de plainte » est remplacé par le terme « signalement ».

Île-de-France Mobilités 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 de transport scolaire.

2.2. Publications spécifiques

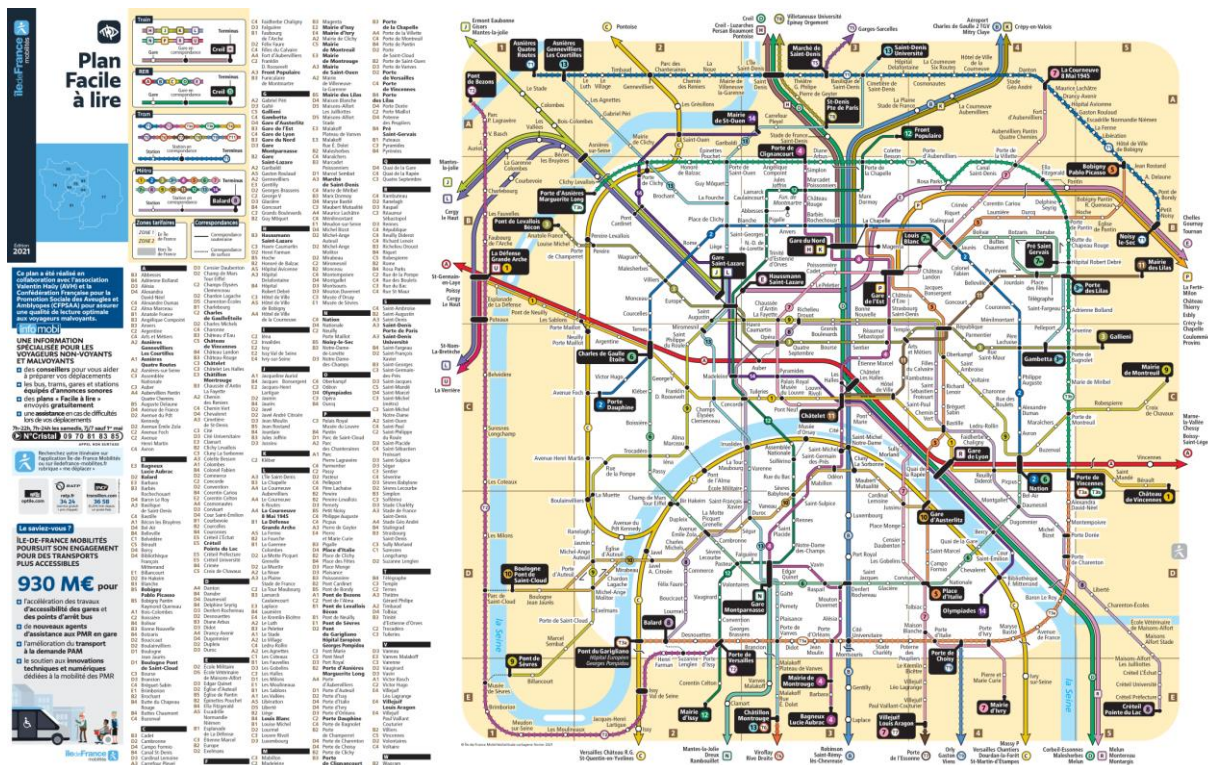
Afin d'accompagner au mieux les personnes en situation de handicap, Île-de-France Mobilités a réalisé un certain nombre de publications, parfois à titre expérimental, pour proposer une information pertinente aux voyageurs en situation de handicap.

2.2.1. Plan facile à lire / Atlas en braille

a/ Île-de-France Mobilités a publié un **plan à lisibilité améliorée** pour les voyageurs malvoyants en 2012 puis un plan à lisibilité améliorée en 2014. Les associations représentatives de déficients cognitifs ont fait des retours positifs sur ce type de représentation simplifiée du réseau.

Depuis, de nouvelles éditions d'un plan « facile à lire » sont régulièrement produites (environ tous les ans).

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.



b/ En 2005, Île-de-France Mobilités, la Région et la RATP avaient réalisé des **atlas en braille** du réseau de transport Bus, Métro et RER, ainsi qu'un **atlas en gros caractères** pour les malvoyants. Les retours des associations et les difficultés liées à la mise en œuvre et à l'actualisation de ces documents ont conduit Île-de-France Mobilités à concentrer ses efforts sur une représentation du réseau adaptée pour les malvoyants.

En 2020, la RATP a réalisé une mise à jour et créé un atlas en braille et en gros caractères pour le métro.

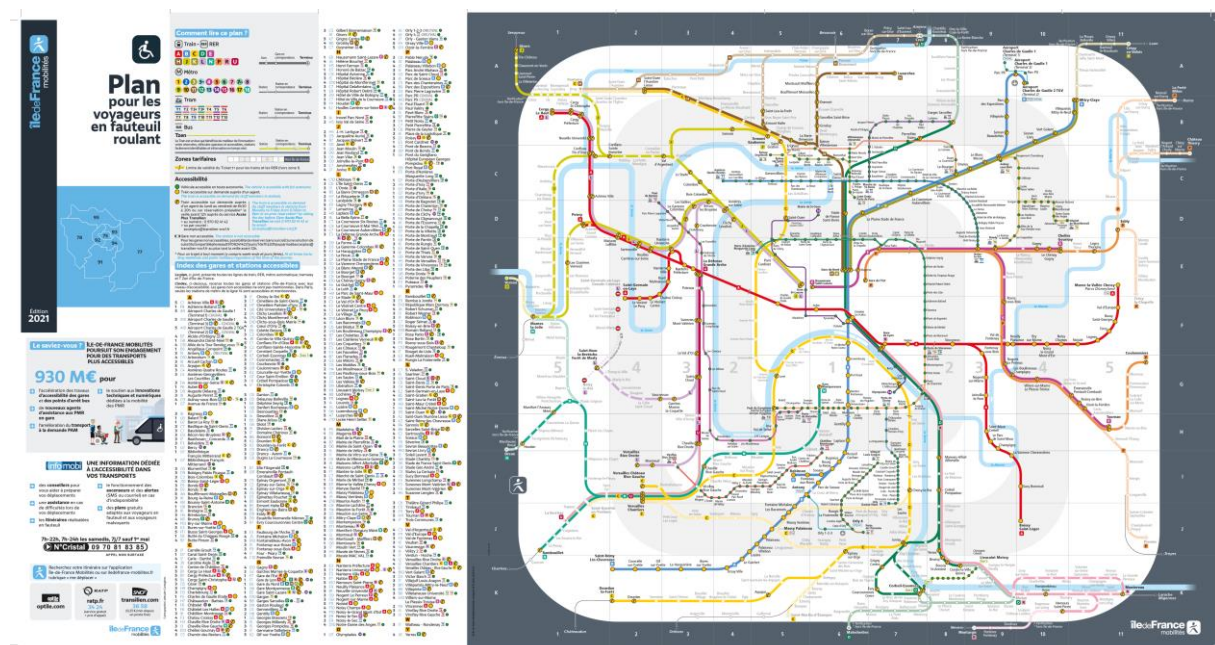


2.2.2. Plan pour les voyageurs en fauteuil roulant

Île-de-France Mobilités a publié un plan destiné aux usagers des réseaux de transports ferroviaires en fauteuil roulant. Cette carte indique les gares accessibles ainsi que les différentes modalités de prise en charge (réservation Accès Plus Transilien, présentation spontanée...).

De nouvelles éditions sont régulièrement produites incluant les nouvelles gares déclarées accessibles (le plan est mis à jour environ chaque année).

Les nouvelles mises à jour sont l'occasion de retravailler les pictogrammes permettant de favoriser une lecture intuitive de la carte. La légende de ce plan est présentée en français et en anglais afin d'accompagner au mieux les touristes en situation de handicap qui souhaitent découvrir la région francilienne.



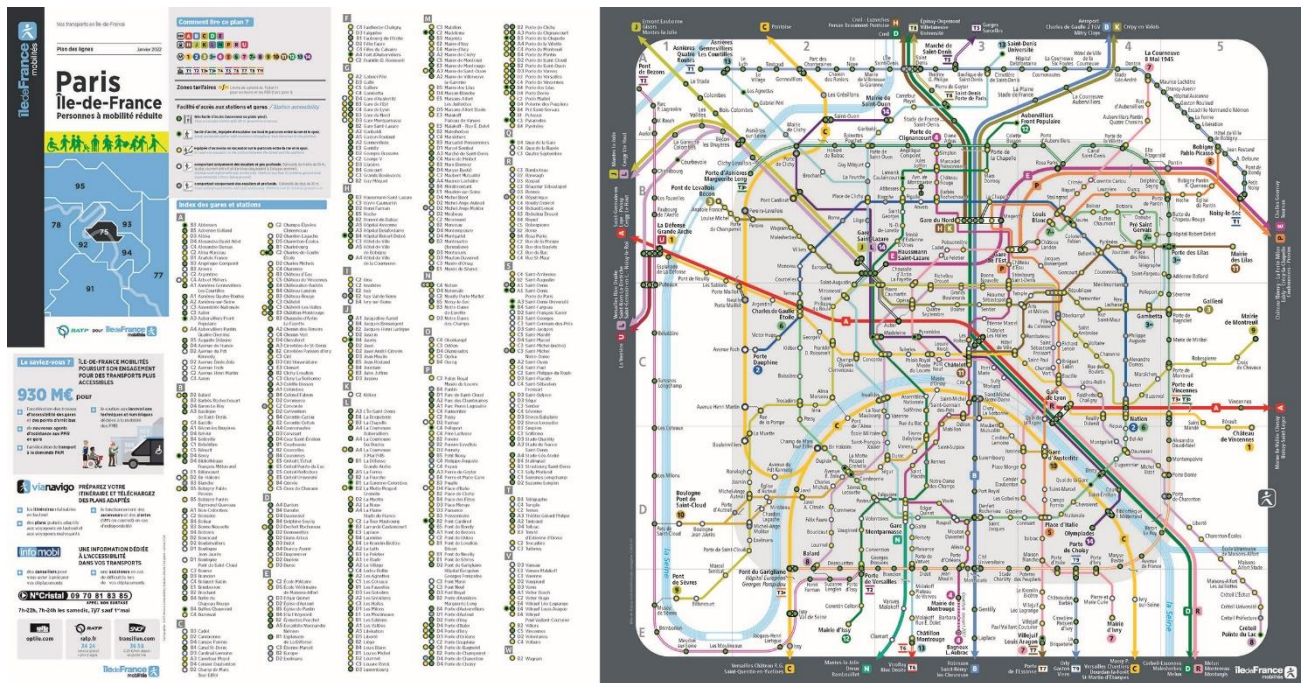
2.2.3. Plan pour les voyageurs à mobilité réduite

Réalisé en collaboration avec la Région et la Mission Accessibilité de la RATP, ce plan dont la 1^{ère} édition a été publiée en janvier 2021 permet aux voyageurs de connaître le niveau d'accessibilité de chaque gare et station pour le RER, le métro et le tramway en détaillant les facilités d'accès et en apportant des précisions sur la profondeur des stations non mécanisées, permettant ainsi aux personnes à mobilité réduite d'anticiper la pénibilité éventuelle des parcours.

Ce nouveau plan précise, pour chaque station, si celle-ci est :

- très facile d'accès (disposant d'ascenseurs ou accessible de plain-pied),
- facile d'accès : équipée d'escaliers mécaniques sur l'ensemble du parcours entre la rue et le quai ;

- équipée d'au moins un escalier mécanique sur le parcours entre la rue et le quai,
- équipée uniquement des escaliers fixes et peu profonde,
- équipée uniquement des escaliers fixes et profonde.



2.2.4. Des documents pédagogiques à destination des voyageurs fragiles ou en situation de handicap

Sont édités des manuels spécifiques à chaque type de handicap et transversaux à l'ensemble des modes (Bus, Tramway, Métro et RER) conçus pour simplifier leurs déplacements.

Afin que chaque voyageur puisse prévoir et organiser son trajet, anticiper les difficultés éventuelles en gardant à l'esprit les zones de vigilance en toutes connaissances des informations, services et aides disponibles, une collection de guides a été initié sur la base de livrets déjà édités depuis 2010 en réponse aux besoins exprimés par les associations avec le soutien de l'Unapei. Aujourd'hui seul le guide destiné aux personnes en fauteuil roulant a été distribué, le guide des seniors est en cours de finalisation, celui des personnes souffrant d'un handicap mental est prévu pour fin 2022.

La mission accessibilité de la RATP édite par ailleurs un bilan annuel des rencontres et actions menées en concertation avec les associations de personnes à mobilité réduite.



Pour se souvenir des moments partagés, des étapes franchies et des projets en cours sur l'année qui se termine, un document édité depuis sept ans retrace les étapes d'une collaboration suivie, des réunions collégiales, des points d'étapes sur les projets et labélisations, visites de tests, d'appréciations, de critiques et de suggestions qui font la richesse de ces échanges réguliers.



2.3. Infomobi, un centre de réponses personnalisées dédié à l'accessibilité en Île-de-France

Infomobi est à la fois une centrale d'appels, disponible 7 jours sur 7 de 7h à 22h, sauf le 1er mai, via un numéro de téléphone non surtaxé et un centre de réponses personnalisées par courriel sur toutes les questions et informations relatives à l'accessibilité en Île-de-France.

Le prestataire choisi par Île-de-France Mobilités propose aux voyageurs l'itinéraire le plus adapté au type de handicap. Il fournit également tout type d'informations sur l'accessibilité en Île-de-France, telles que les éventuelles réservations à effectuer, les services d'accompagnement existants dans les transports, etc. Il peut également transférer les demandes au service de transport de substitution d'une gare non accessible vers la gare accessible la plus proche financé par Île-de-France Mobilités et exploité par la SNCF.

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, Île-de-France Mobilités impose à son prestataire de pouvoir répondre en français et en anglais à l'ensemble des demandes.

2.4. Un site Internet et une application qui prennent en compte l'accessibilité en Île-de-France

Jusqu'en 2017, le site Infomobi constituait le support de la préparation du voyage de personnes en situation de handicap. Ce site proposait une cartographie mise à jour des gares accessibles et une liste des lignes routières accessibles (sans possibilité d'effectuer une recherche d'itinéraire). Par ailleurs, Infomobi renseignait en temps réel la disponibilité de chaque ascenseur (sur la base des contrôles réalisés trois fois par jour par les opérateurs) et proposait un système d'abonnement pour recevoir par SMS des informations sur la disponibilité des équipements en temps réel.

En 2017, les sites Internet Infomobi et Vianavigo ont fusionné pour proposer un seul portail à l'ensemble des voyageurs et permettre, pour les personnes en fauteuil roulant et à mobilité réduite, d'effectuer une recherche d'itinéraire accessible et de connaître l'état de fonctionnement des ascenseurs directement dans Vianavigo.

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

Les développeurs ont pris en compte le :

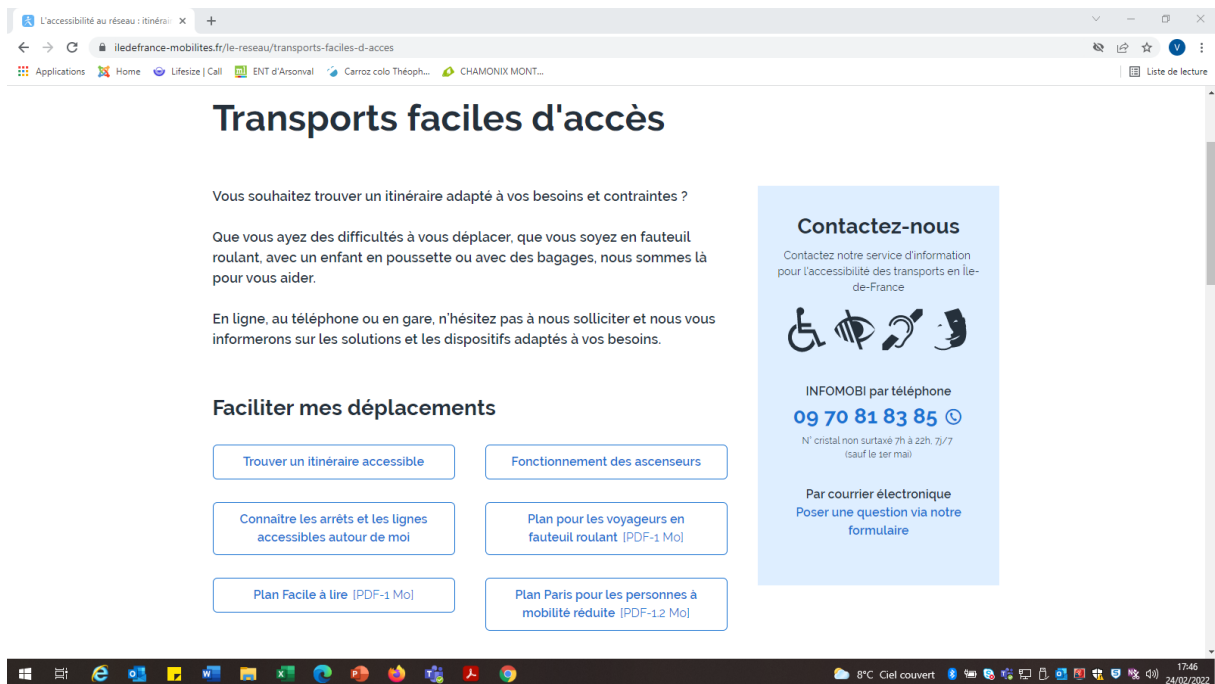
- le référentiel RGAA (Référentiel Général d'Accessibilité des Administrations),
- L'usage d'ARIA (Accessible Rich Internet Applications ou Applications Internet riches accessibles) qui définit des moyens de créer du contenu et des applications web accessibles.

Le nouveau site internet Île-de-France Mobilités a remplacé Vianavigo, et comporte une rubrique « Transports faciles d'accès » permettant :

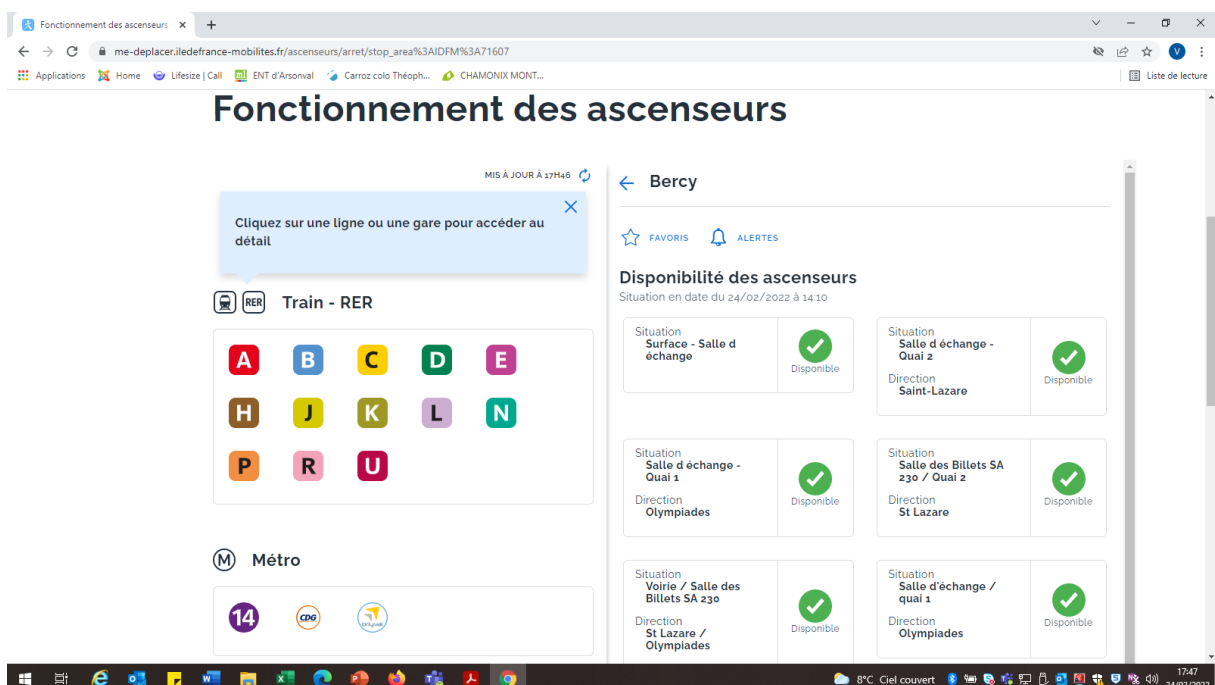
- de préparer son voyage : trouver un itinéraire accessible, télécharger le plan des stations accessibles aux voyageurs en fauteuil roulant, télécharger le plan facile à lire et le plan Paris Île-de-France pour les personnes à mobilité réduite ;
- de se déplacer sur le réseau : vérifier le fonctionnement des ascenseurs, connaître les arrêts et les lignes accessibles autour d'un lieu ou d'une adresse, trouver un tarif ;
- d'obtenir des informations et des contacts sur les services tels que : l'assistance en gare pour les personnes handicapées, l'accès aux aéroports, le service PAM et le service des transports scolaires pour les élèves et étudiants handicapés.

L'application Île-de-France Mobilités permet également d'effectuer une recherche d'itinéraire accessible pour les personnes en situation de handicap, de vérifier le fonctionnement des ascenseurs et d'obtenir des informations relatives aux facilités d'accès.

Par ailleurs, Île-de-France Mobilités a pour ambition d'intégrer un système de guidage à son application. Ce système permettrait d'accompagner les personnes déficientes visuelles dans leurs déplacements en transport en commun, à travers une assistance vocale. Les personnes déficientes visuelles peuvent en effet avoir un besoin d'accompagnement pour leurs déplacements en station, la montée dans un véhicule (bus, métro ...) ou encore la descente à la station de destination. Ainsi, l'objectif d'Île-de-France Mobilités est de proposer un service plus inclusif.



Rubrique « Transports faciles d'accès » permettant l'accès à l'ensemble des thématiques relatives à l'accessibilité : recherche d'itinéraire accessible, téléchargement des plans (plan pour les voyageurs en fauteuil roulant, plan facile à lire, plan Paris pour les personnes à mobilité réduite), données relatives au fonctionnement des ascenseurs, accès à la plateforme d'information Infomobi dédiée à l'accessibilité.



Le site et l'application Île-de-France Mobilités permettent de s'assurer de la disponibilité des ascenseurs.

2.5. Les exigences d'Île-de-France Mobilités vis-à-vis des opérateurs en matière de qualité de service et d'information voyageurs

Dans le cadre des négociations contractuelles avec les opérateurs, Île-de-France Mobilités a souhaité placer l'utilisateur au cœur du service de transport et a imposé les éléments suivants dans les différents contrats :

- la disponibilité et le développement d'une information voyageurs 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 des pannes d'ascenseurs (informations indiquées sur notre moteur de recherche d'itinéraire) ainsi que les délais de réparation de ces pannes,
- la disponibilité des escaliers mécaniques et les délais de réparation en cas de pannes,
- le suivi et la prise en charge des réclamations.

Par ailleurs, des indicateurs de qualité de service, mentionnés dans les contrats avec la RATP et la SNCF, permettent de faire varier la rémunération des opérateurs. Dans les contrats en cours, les indicateurs de qualité de service relatifs à l'accessibilité dans les gares et stations concernent les équipements de confort et les équipements d'accessibilité (ascenseurs, escaliers mécaniques, trottoirs roulants) en matière de disponibilité, de délai de remise en service et d'information en cas de pannes. Sur le réseau routier sont notamment évalués la disponibilité des palettes des bus et l'arrêt au trottoir des bus.

Dans le cadre des contrats signés avec les opérateurs privés, il a été mis l'accent sur les obligations des transporteurs en matière d'information voyageurs lorsqu'une ligne est déclarée accessible. La mise à jour de l'information voyageurs avec l'apposition du pictogramme UFR doit être effectuée sur les plans de lignes affichés aux poteaux d'arrêt, sur les fiches horaires et sur les thermomètres de lignes à bord des véhicules.

3. La formation du personnel à la prise en charge des personnes en situation de handicap, gage de la qualité de service dans les contrats avec les opérateurs

Île-de-France Mobilités impose aux opérateurs du réseau OPTILE, RATP, SNCF de former leur personnel à la prise en charge des personnes en situation de handicap.

Pour chaque nouvelle gare ou ligne de bus déclarée accessible, un document attestant de la formation du personnel à la prise en charge des personnes en situation de handicap est demandé par Île-de-France Mobilités.

3.1. La formation du personnel RATP

Tous les agents RATP en contact avec le public sont formés, en formation initiale puis en formation continue, à la prise en charge des personnes en situation de handicap.

3.1.1. La formation initiale et continue pour tous les agents en contact avec le public

La formation des agents de stations et des gares :

La formation initiale permet aux agents de connaître les spécificités de chaque PMR, d'être en capacité de s'assurer de l'état de fonctionnement des appareils translateurs de la station/gare, de contribuer à l'information sur la disponibilité des équipements, d'utiliser la Passerelle d'Accès Quai Train (pour le réseau RER), d'adopter les bonnes pratiques (mots et gestes appropriés). Cette formation s'appuie sur le guide d'accessibilité du réseau et le guide des bonnes pratiques à l'usage des agents.

La formation continue (Gérée par Unités Opérationnelles) comprend notamment la formation S3A (formation spécifique handicap mental) et SACHA (formation tout handicap et PMR) ainsi qu'un contenu relatif aux nouveaux équipements, aux nouveaux outils, à l'évolution des procédures etc.

Au 31 décembre 2021 :

Nombre des agents de stations et gares formés par année :							
	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Formation initiale	354	377	464	322	254	351	534
Formation continue	20	438	361	1110	937	723	1281
TOTAL	374	815	825	1432	1191	1074	1815

La formation des machinistes :

La formation initiale comprend notamment la présentation des différents handicaps (partie théorique) et une mise en situation (partie pratique) sur les différents handicaps (utilisation d'un fauteuil roulant, d'une canne, ...).

La formation continue comporte une présentation des différents handicaps avec le contenu suivant : les PMR et les divers équipements sur les réseaux multimodaux RATP, la loi, les définitions de handicap, le handicap visuel (réglementation des chiens d'assistance), le handicap auditif, le handicap mental (S3A), les droits des passagers.

Nombre de machinistes formés par année :						
Année	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Formation initiale	528	474	544	575	593	182
Formation continue	2 650	1 698	1 632	3 430	2 579	3 723
TOTAL	3 178	2 172	2 176	4 005	3 172	3 905

Des formations sur l'accessibilité, la connaissance des handicaps et la prise en charge des personnes à mobilité réduite ou en situation de handicap sont également dispensées aux agents des services de contrôles (en 2018, 136 agents ont, en parallèle, bénéficié d'une formation S3A) ainsi qu'aux agents de Sûreté (la formation S3A est dispensée à l'ensemble des agents depuis 2019).



3.1.2. Les démarches complémentaires : S3A, SACHA et Cap'Handéo

En complément de la formation initiale, la RATP a lancé des démarches complémentaires :



Niveau 1 : Formation des agents sur l'accueil des personnes handicapées mentales permettant d'afficher le pictogramme S3A :

Déployé sur l'ensemble des lignes de métro, RER, Tramway et les lignes de bus suivantes : 20, 46, 48, 56, 69, 71, 76, 86, 115, 122, 501, 151, 251, 297, 299 et 399.



Niveau 2 : Formation des agents aux différentes formes de handicap (SACHA)

Déployé sur les lignes 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 10, 12, 13 et 14 ainsi que sur les RER A et B, le tramway T8.



Un déploiement est actuellement en cours sur les lignes de métro 9 et 11 ainsi que sur l'ensemble des lignes de tramway.



Niveau 3 : Pour aller plus loin et montrer la capacité des agents à bien prendre en charge les personnes en situation de handicap, certaines lignes ont obtenues le label Cap'Handéo services de mobilité, seul label en matière d'accessibilité.

Déployé sur la ligne 1, 5, 13, 14 du métro, sur les lignes A et B du RER et sur le tramway T8. Un déploiement est actuellement en cours sur l'ensemble des lignes du réseau ferré.

3.2. La formation du personnel SNCF

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.

Depuis 2006, SNCF Transilien a mis en place, pour ses agents en contact avec la clientèle, plusieurs formations spécifiques à l'accompagnement des personnes à mobilité réduite :

- Une formation (continue) destinée aux agents exerçant leur métier dans les gares. Cette formation dure 1 journée. Elle intègre les aspects juridiques, la description des différents types de handicaps et les bonnes pratiques adaptées, une séquence de « Vis ma vie » ainsi que la manipulation des agrès nécessaires pour permettre aux clients d'accéder aux trains (rampe mobile et dans certaines gares plateforme élévatrice).
- Une formation (continue) destinée aux agents exerçant dans les trains Transilien en contact avec la clientèle. Elle se déroule sur une journée, elle intègre les mêmes éléments que la formation d'une journée destinée aux agents gare. Cette formation a été lancée en décembre 2014.
- Dans le cadre de leur formation initiale d'agents du service commercial Transilien (gares et trains), les nouveaux agents sont aussi formés à l'accessibilité sur 2 jours.
- Début 2013, SNCF Transilien a élaboré une nouvelle formation spécifique d'une journée destinée **aux chefs d'équipes** des agents des gares et des agents de contrôle ainsi qu'aux formateurs d'établissement. L'objectif est de renforcer encore notre dispositif de formation auprès des agents en renforçant l'effort de formation sur la ligne managériale et grâce à une démultiplication des sessions de formation directement dans les établissements.

Au total, 2027 agents des gares et des trains dont 213 agents en 2021, ont été formés à l'accompagnement des personnes à mobilité réduite.

En compléments des formations, des E-Learning sont suivis par les équipes et des fiches spécifiques reprenant les points essentiels de l'accessibilité avec des tutoriels sont disponibles sur l'ensemble des smartphones des agents.

Enfin les managers doivent veiller régulièrement leurs agents sur les points clés de l'accessibilité notamment sur l'accompagnement des PMR. Ils doivent inscrire en formation continue les agents les plus en difficultés.

Cette veille nous permettra également d'être en conformité avec les évolutions du PRR prévu le 07 juin 2023 (sur l'obligation de remises à niveaux régulières).

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.

La SNCF a pour objectif d'obtenir en 2022 la certification Cap'Handéo pour son service Accès Plus Transilien afin de garantir un service d'assistance certifié sur l'intégralité du parcours voyageurs.

VOLET ROUTIER

4. La gouvernance de l'accessibilité du réseau routier

4.1. Un réseau routier dense, hiérarchisé et de plus en plus accessible

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

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

Pour les réseaux interurbains, si le matériel roulant est 100% accessible, la ligne peut être déclarée accessible dès lors que les points d'arrêt rendus accessibles concentrent 50% du trafic en entrée et descente (hors deux points d'arrêt les plus fréquentés), ce seuil étant un minima, l'objectif restant une accessibilité intégrale du réseau.

La déclaration d'accessibilité d'une ligne impose également les conditions suivantes :

- tous les conducteurs de la ligne sont formés au fonctionnement des équipements et à la prise en charge des personnes en situation de handicap,
- L'information voyageurs à bord des véhicules, aux points d'arrêt, sur le site Internet et les fiches horaires est mise à jour.

Différents transporteurs exploitent les 1 830 lignes de bus : la RATP (des lignes Noctilien), la SNCF (Noctilien), des entreprises privées regroupées dans l'association OPTILE.

Parmi ces lignes, on compte aujourd'hui 908 lignes prioritaires inscrites au Sd'Ap (contre 860 lors de l'approbation du Sd'Ap en 2015) dont 521 sont déclarées accessibles au 15 février 2022, soit :

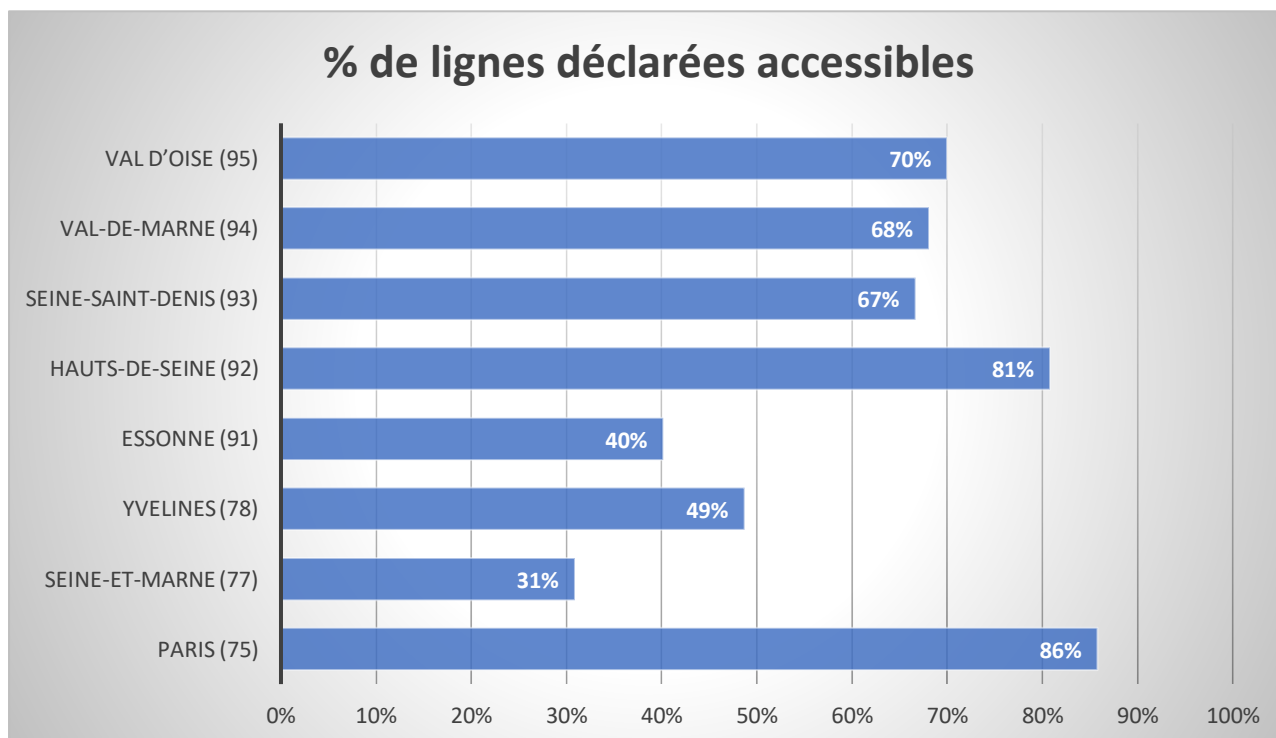
- 302 lignes dans l'agglomération centrale sur le réseau RATP (contre 221 dans le Sd'Ap en juin 2015),
- 219 lignes en dehors de l'agglomération centrale (lignes exploitées par des transporteurs privés OPTILE et lignes Noctilien SNCF (contre 58 dans le Sd'Ap en juin 2015).

Le réseau routier est composé en Île-de-France d'environ 34 300 points d'arrêts dont plus de 23 600 sont desservis par des lignes prioritaires inscrites au Sd'Ap, soit près de 11 200 arrêts desservis par la RATP et environ 13 600 desservis par des exploitants privés et les lignes Noctilien SNCF.

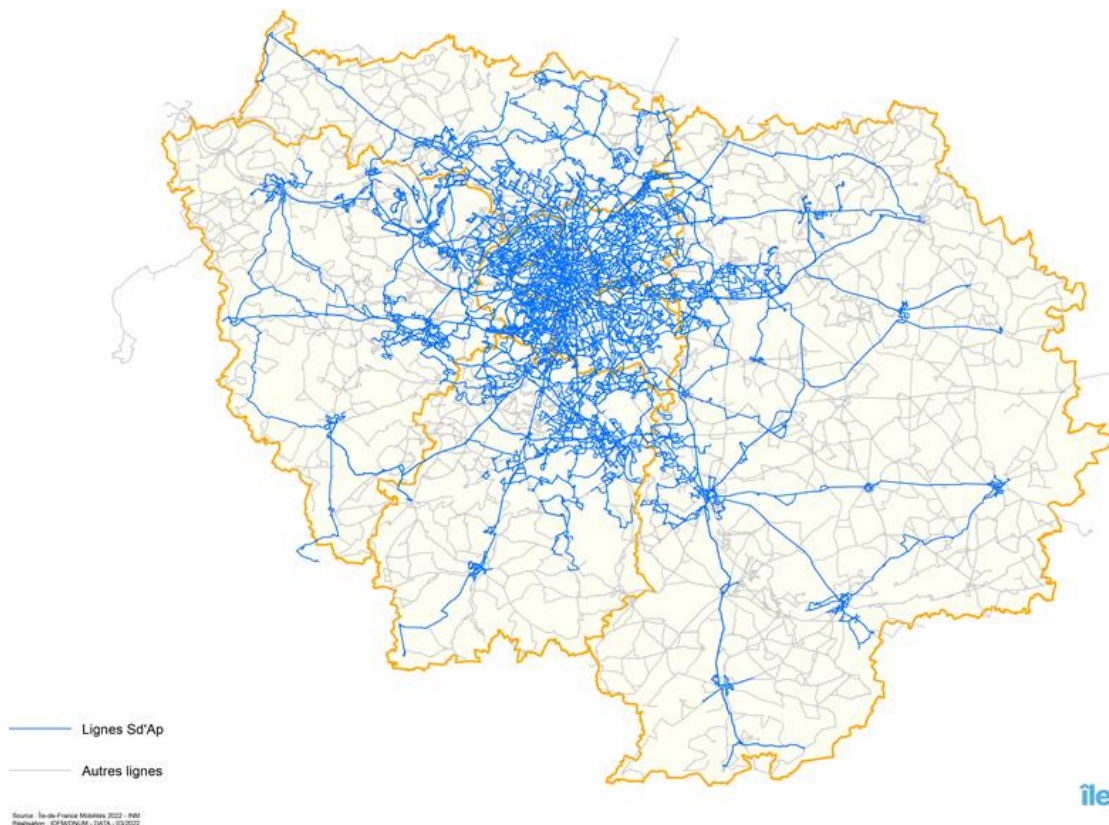
4.1.1. Une répartition de lignes prioritaires qui dessert l'ensemble de l'Île de France

Nombre de lignes prioritaires inscrites au Sd'Ap	Lignes RATP	Lignes Noctilien SNCF	Lignes OPTILE	Nombre total de lignes inscrites au Sd'Ap	dont nombre de lignes déclarées accessibles	% de lignes déclarées accessibles
Paris (75)	162	15	6	183	157	86%
Seine-et-Marne (77)	15	7	114	136	42	31%
Yvelines (78)	16	3	172	191	93	49%
Essonne (91)	26	6	167	199	80	40%
Hauts-de-Seine (92)	138	3	36	177	143	81%
Seine-Saint-Denis (93)	105	6	45	156	104	67%
Val-de-Marne (94)	96	6	39	141	96	68%
Val d'Oise (95)	35	5	90	130	91	70%

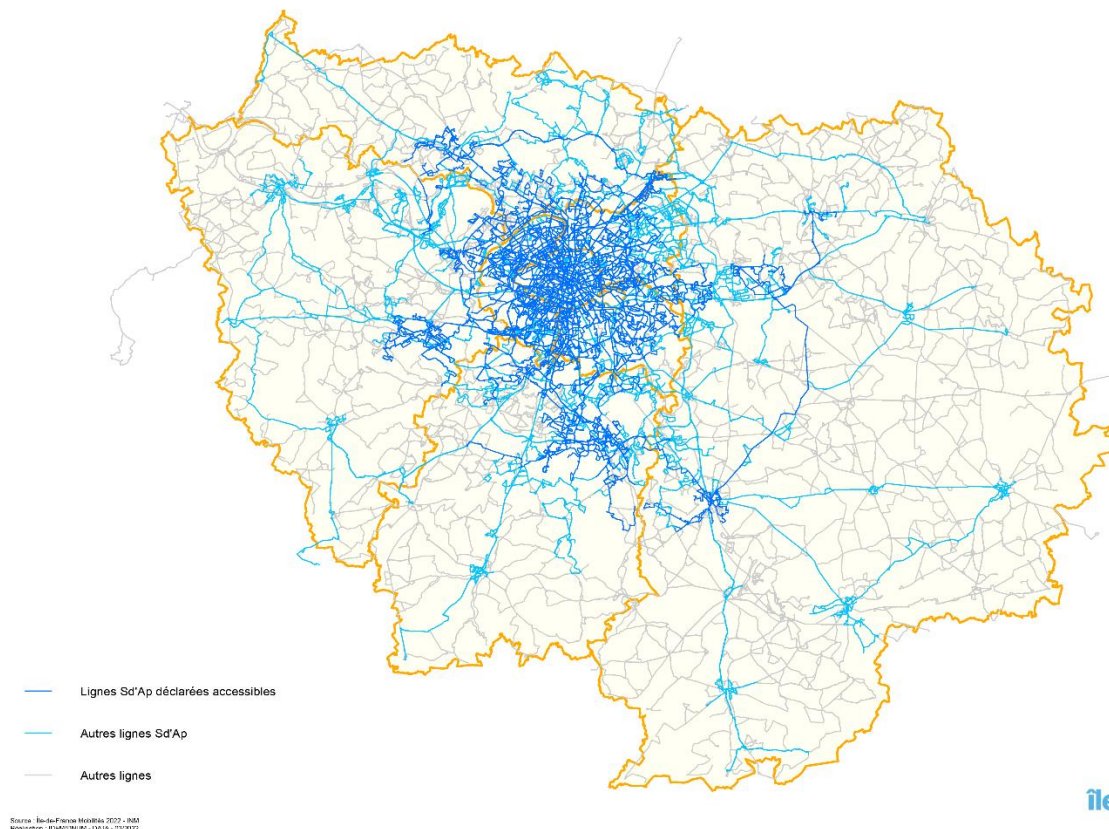
Nota : une ligne traversant deux départements est comptée deux fois afin de faciliter le recoupement avec la liste des points d'arrêts. Ce parti pris facilite en outre le travail des services en charge du Sd'Ap francilien.



Lignes de bus Sd'Ap en Île-de-France

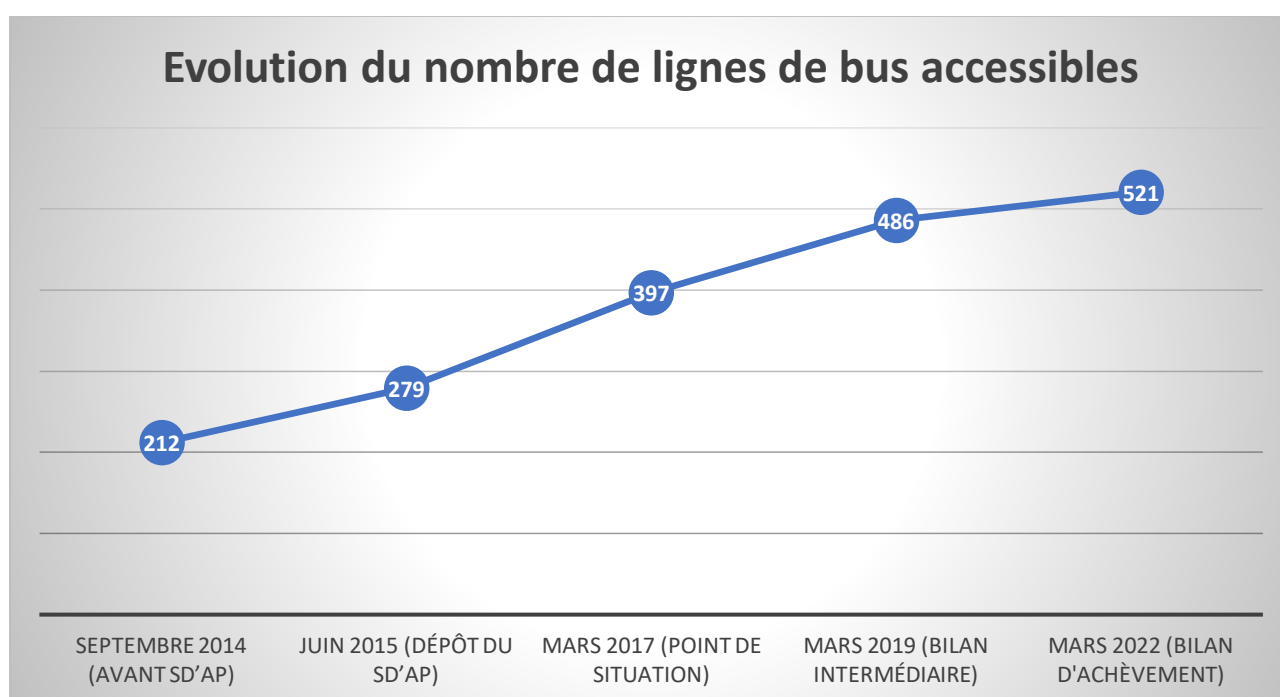


Lignes de bus Sd'Ap en Île-de-France



4.1.2. Evolution du nombre de lignes déclarées accessibles

	OPTILE (Grande couronne)	RATP (Paris et proche couronne)	SNCF (Noctilien)	TOTAL
Situation septembre 2014 (avant la réalisation du SD'AP)	42	170	0	212
Situation 1er juin 2015 (dépôt du SD'AP)	56	221	2	279
Situation 17 mars 2017 (point de situation du SD'AP)	149	237	11	397
Situation au 1 ^{er} mars 2019 (bilan intermédiaire du SD'AP)	192	283	11	486
Situation au 1^{er} mars 2022 (bilan d'achèvement du volet routier du SD'AP)	206	302	13	521



Les listes des lignes inscrites au Sd'Ap ainsi que les lignes déclarées accessibles figurent au point 8 :

- Liste des 340 lignes RATP inscrites au Sd'Ap et des 302 lignes déclarées accessibles au point 8.1,
- liste des 552 lignes du réseau OPTILE inscrites au Sd'Ap et des 206 lignes déclarées accessibles à ce jour, classées par transporteur (dans l'ordre alphabétique), au point 8.2,
- liste des 16 lignes Noctilien exploitées par la SNCF inscrites au Sd'Ap et des 13 lignes déclarées accessibles au point 8.3.

4.2. Île-de-France Mobilités prescripteur

Dans le cadre de l'animation du PDUIF approuvé le 19 juin 2014 par le Conseil Régional, Île-de-France Mobilités 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, Île-de-France Mobilités 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, qui détaille l'ensemble des principes d'aménagement et de mesures techniques à mettre en œuvre par les maîtres d'ouvrages afin de faciliter l'implantation des points d'arrêt bus sur la voirie urbaine et interurbaine.

Île-de-France Mobilités 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 prioritaires dans le Sd'Ap (pour les lignes routières non prioritaires, de nouvelles conditions de financement s'appliquent afin que les travaux de mise aux normes des points d'arrêt permettent la déclaration d'accessibilité effective des lignes – cf. conditions détaillées au point 4.3.).

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

4.3. Île-de-France Mobilités financeur

Île-de-France Mobilités 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. Ainsi, tous les matériels roulants acquis depuis 2009 sont systématiquement accessibles. Il s'agit de l'unique champ de sa compétence directe en matière d'accessibilité du réseau routier.

100% du matériel roulant est accessible sur le réseau RATP, Noctilien SNCF et le réseau OPTILE.

Aujourd'hui, Île-de-France Mobilités finance la mise en accessibilité des points d'arrêt routiers à hauteur de 70% du montant HT des travaux, soit le taux maximal autorisé (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 est passée de 25% à 30% au 1^{er} janvier 2016).

La variété des situations rencontrées sur le territoire francilien et la volonté forte d'Île-de-France Mobilités 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.

Afin de poursuivre la dynamique engagée et d'inciter les collectivités à aménager les points d'arrêt prioritaires inscrits au Sd'Ap en travaillant dans une logique de ligne, Île-de-France Mobilités a modifié ses règles de financement (délibération votée au Conseil de décembre 2017). Ainsi, seuls les points d'arrêt desservis par des lignes inscrites au Sd'Ap peuvent bénéficier de subventions de la part d'Île-de-France Mobilités, l'objectif étant de concentrer les efforts sur les lignes les plus pertinentes et de pouvoir les rendre accessibles.

Toutefois, pour les collectivités volontaristes en matière d'accessibilité, Île-de-France Mobilités a prévu un financement de la mise aux normes des points d'arrêt dits non prioritaires (non inscrits au Sd'Ap), au même taux, sous certaines conditions :

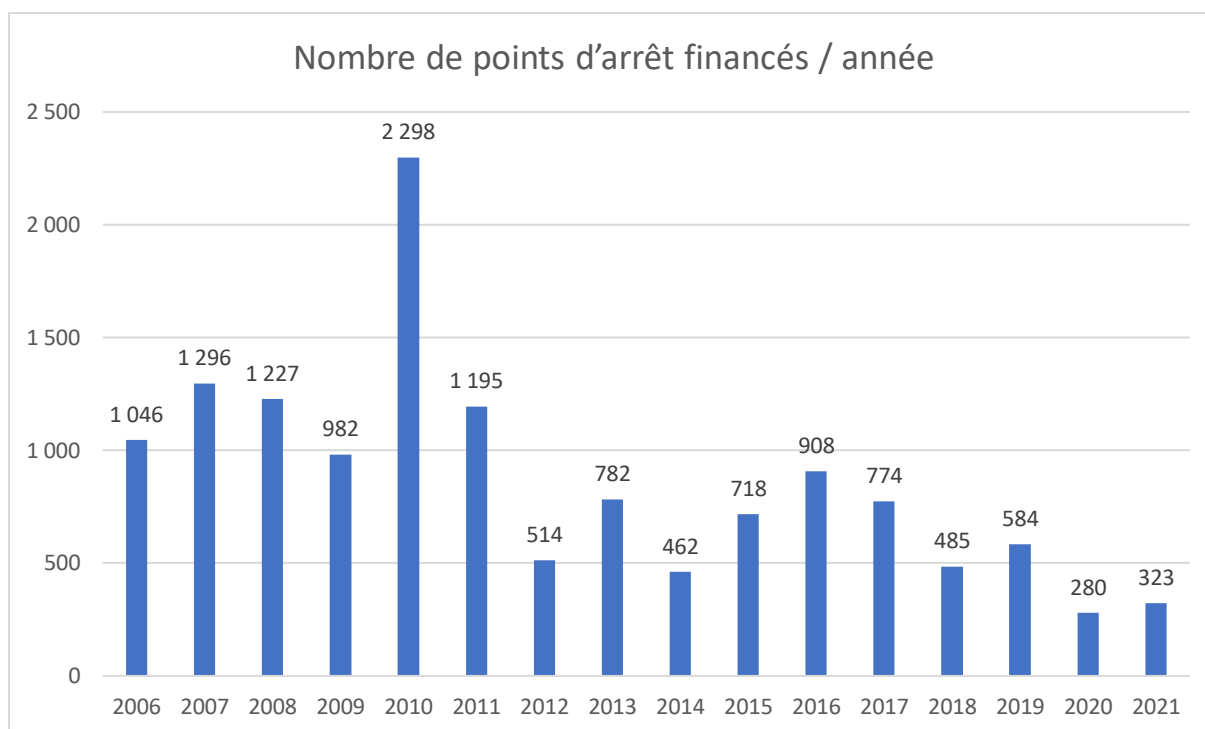
- La collectivité décide de mettre aux normes d'accessibilité l'intégralité des arrêts situés sur son territoire (toutes lignes confondues) ;
- La collectivité décide de rendre une ligne accessible et s'engage à réaliser les travaux de mise aux normes de l'ensemble des arrêts de la ligne, permettant ainsi de déclarer la ligne accessible.

Si la ligne dessert plusieurs collectivités maîtres d'ouvrage, celles-ci devront déposer conjointement leurs dossiers de demande de subvention afin de s'assurer de la mise en accessibilité de la ligne.

Depuis 2006, Île-de-France Mobilités a attribué environ 127 M € de subventions pour la mise en accessibilité de points d'arrêt. Près de 14 000 points d'arrêt ont bénéficié de la participation financière d'Île-de-France Mobilités. C'est ainsi près de 15 500 points d'arrêt qui sont désormais accessibles sur les environ 23 500 points d'arrêt à rendre accessibles (et les 40 000 points d'arrêts totaux en Ile-de-France).

Le tableau suivant permet de mesurer l'effort financier d'Île-de-France Mobilités pour accompagner les collectivités qui engagent des travaux de mise en accessibilité de points d'arrêt routiers.

Année	Subventions IDFM (M€)	Nombre de points d'arrêt 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	9,5	718
2016	10,2	908
2017	8,6	774
2018	5,9	485
2019	8	584
2020	4,6	280
2021	5,1	323
TOTAL	126,9	13 874



Depuis le début de l'année 2022, les collectivités poursuivent leurs demandes de subventions auprès d'Île-de-France Mobilités pour la mise aux normes de leurs points d'arrêt : environ 250 points d'arrêt sont d'ores et déjà financés ou en cours d'instruction pour un montant de participation financière d'Île-de-France Mobilités de l'ordre de 3M€.

5. La méthodologie du SD'AP routier

Le réseau routier est composé de 40 000 points d'arrêts environ dont, en 2025, 12 500 étaient desservis par la RATP et 27 500 desservis par des exploitants privés.

5.1. 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, Île-de-France Mobilités 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 Île-de-France Mobilités 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 Île-de-France Mobilités 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 privés, soit au total 24 300 arrêts, représentant environ 60% des points d'arrêt franciliens. Au total 14.100 points d'arrêt avaient été diagnostiqués comme accessibles (soit 35% des points d'arrêt).

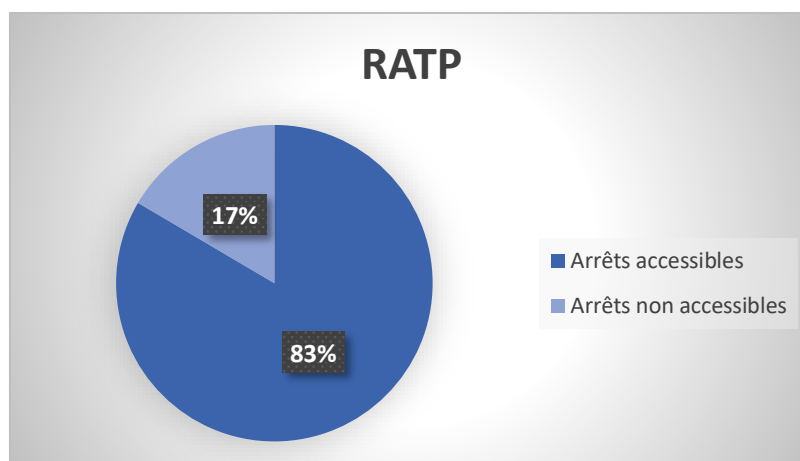
5.1.1. Diagnostic de l'accessibilité des points d'arrêts routiers mené par la RATP

A la demande d'Île-de-France Mobilités, 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 depuis 2009.

Au moment du Sd'Ap en 2015, 4 250 points d'arrêts des 12 500 desservis par la RATP devaient être rendus accessibles. En 2019, il restait environ 3 500 points d'arrêt desservis par la RATP à rendre accessibles.

L'évolution du réseau bus parisien, du matériel ainsi que la crise sanitaire actuelle ont ralenti la mise en accessibilité de l'ensemble des lignes de bus. De plus, des infaisabilités techniques et des difficultés lors de la mise aux normes ont empêché l'atteinte du taux de 70% de points d'arrêt accessibles nécessaire à la déclaration de l'accessibilité de 100% des lignes RATP à fin 2021.

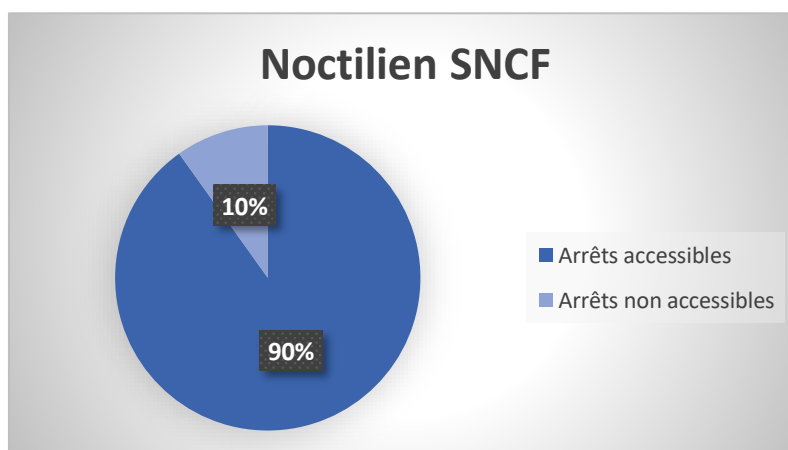
Aujourd'hui, 9 342 arrêts desservis par la RATP sont accessibles et il reste 1 850 arrêts à rendre accessible.



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

Transilien SNCF exploite 16 lignes Noctilien dont 13 lignes sont déclarées accessibles. L'ensemble de ces lignes sont desservies par des cars accessibles équipés de palettes hydrauliques (plateforme élévatrice homologuée s'adaptant au niveau du sol).

Aujourd'hui, 329 arrêts desservis par les lignes Transilien SNCF sont accessibles et il reste 36 arrêts à rendre accessible,



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

En 2014, afin d'anticiper l'échéance de la loi de 2005 sur l'accessibilité, Île-de-France Mobilités 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 :

- 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.

Île-de-France Mobilités a rencontré les transporteurs en mai 2014 pour présenter les résultats du rapport Champion et demander aux partenaires de mettre à jour les renseignements relatifs à l'accessibilité des points d'arrêt dans la base d'échanges et d'information des services numériques d'Île-de-France Mobilités.

L'état de l'accessibilité des points d'arrêts étant renseigné, Île-de-France Mobilités 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.

Île-de-France Mobilités a saisi par courrier l'ensemble des communes desservies par une ligne inscrite au SD'AP et leur a transmis :

- un courrier présentant le rapport Champion et la démarche générale du SD'AP,

- une notice permettant d'apprécier l'accessibilité des points d'arrêts et la manière d'échanger les informations avec Île-de-France Mobilités.

Une permanence mail et téléphonique a été mise en place par Île-de-France Mobilités pour accompagner les collectivités dans leur démarche :

- 248 communes ont renseigné l'état de l'accessibilité des points d'arrêts implantés sur leur territoire.
- 5 873 arrêts ont été déclarés accessibles (sur 11 784 points d'arrêt, soit 41% des points d'arrêt enquêtés).

La démarche de diagnostic a permis de mesurer la difficulté à garantir la fiabilité des informations recueillies. Ainsi, environ 30% des points d'arrêt sont déclarées accessibles par le transporteur mais pas par la collectivité ou inversement.

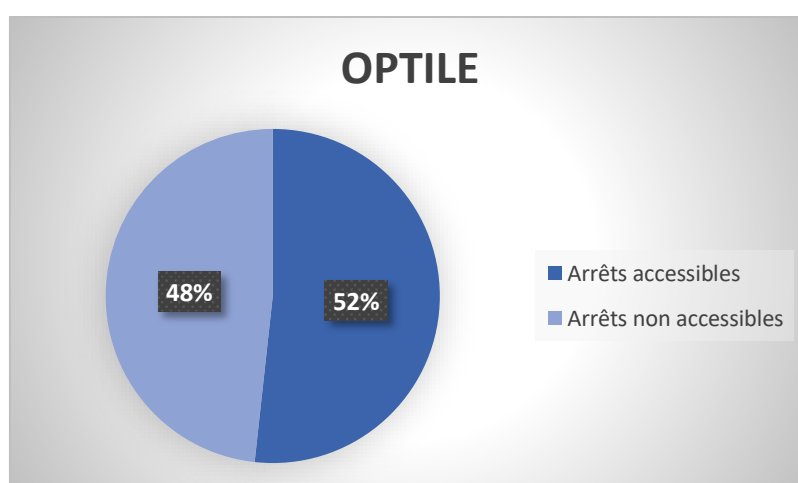
En 2016, toutes les collectivités ont été à nouveau saisies par courrier pour mettre à jour les informations relatives à l'état d'accessibilité de leurs points d'arrêt et leurs engagements à réaliser les travaux de mise aux normes des points d'arrêt.

Environ 13 600 points d'arrêts (sur environ 27 500) du réseau OPTILE étaient inscrits au SD'AP dont :

- environ 5 230 étaient déclarés accessibles par le transporteur (contre 4 800 dans le SD'AP de 2015),
- environ 7 200 étaient déclarés accessibles si on y ajoute les déclarations d'accessibilité des collectivités et les arrêts subventionnés (contre 6 800 dans le SD'AP de 2015).

Environ 289 arrêts sont déclarés en impossibilité technique avérée par les collectivités.

Aujourd'hui, 6 870 arrêts desservis par les entreprises privées du réseau OPTILE sont accessibles et il reste 6 401 arrêts à rendre accessible.



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

5.2.1. Tram

L'état du matériel roulant desservant les lignes de tramway franciliennes est recensé dans le tableau suivant (comparaison concernant le nombre de trains entre 2015 et 2021) :

Matériel roulant	Ligne d'affectation	Nombre de trains	Emplacement UFR	Information sonore	Bandeau	Ecran
TFS	T1	35	2	Oui	Oui	Non
TW01	T2	66 (65 en 2015)	2	Oui	Oui	Non
TW03	T3	63 (46 en 2015)	2	Oui	Oui	Non
TW07	T5	19 (15 en 2015 et 17 en 2019)	2	Oui	Oui	Non
TW09	T6	29 (28 en 2019)	2	Oui	Oui	Non
TW10	T7 + T8	19+20	2	Oui	Oui	Oui
X05	T9 (nouvelle ligne)	22 (+ 9 nouvelles rames qui seront intégrées fin mars 2022)	3	Oui	Non	Oui

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

100% du matériel roulant circulant sur le réseau RATP est accessible, soit 4 824 véhicules (statistiques 2021). Île-de-France Mobilités a financé une intense campagne de renouvellement du matériel roulant à l'opérateur et tous les véhicules sont équipés d'un plancher bas, d'une palette d'accès, d'annonces sonores et d'annonces visuelles indiquant le prochain arrêt desservi. En outre, tous les véhicules achetés depuis 2009 comportent 2 emplacements pour les personnes en fauteuil roulant.

Les véhicules exploités par la SNCF sur les lignes Noctilien sont accessibles à 100%.

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

100% des véhicules, soit 5 633 véhicules, sont accessibles aux personnes en fauteuil roulant (palette d'accès) et équipés d'un ou de deux emplacement(s) réservé(s) pour les personnes en fauteuil roulant (contre 82,4% des véhicules accessibles au 1er janvier 2015 et plus de 90% en 2019) et quasiment l'ensemble des 5 633 véhicules sont équipés d'une information visuelle (5 122 véhicules équipés soit 91%) et sonore (5 034 véhicules équipés soit 89%) - Statistiques 2020.

5.3. Île-de-France Mobilités chef de file du SD'AP...

5.3.1. ...a sollicité l'engagement des maîtres d'ouvrages

Île-de-France Mobilités est chef de file pour l'élaboration du SD'AP mais l'aménagement des points d'arrêt bus relève de la compétence des gestionnaires de voirie.

En 2015, dans le cadre de l'élaboration du SD'AP, Île-de-France Mobilités 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 (soit 585 collectivités). Chaque collectivité maître d'ouvrage pour la mise aux normes des points d'arrêt devait retourner à Île-de-France Mobilités une délibération portant sur :

- l'état de l'accessibilité des points d'arrêts prioritaires,
- l'engagement du maintien de l'accessibilité des points d'arrêts prioritaires,
- l'engagement sur la programmation des travaux de mise aux normes des points d'arrêt, en termes de calendrier et de financement,
- les éléments justifiant d'éventuels impossibilités techniques avérées (ITA).

Dans le SD'AP voté au conseil d'Île-de-France Mobilités en 2015, avaient 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).

En 2016, suite à l'approbation du SD'AP par le Préfet de Région et chaque Préfet de Département, sur les 615 collectivités concernées, outre les 184 collectivités qui se sont engagées à mettre aux normes leurs points d'arrêt et qui ont reçu un courrier les informant de l'approbation du SD'AP, 442 collectivités ont été de nouveau saisies par courrier soit :

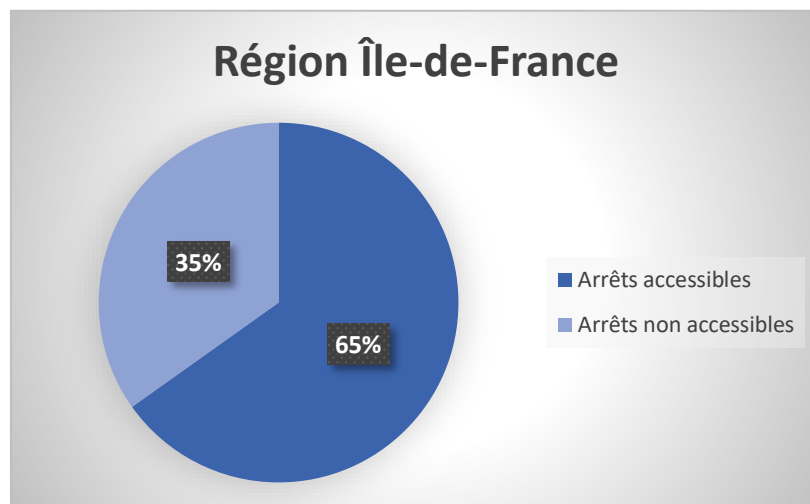
- 207 collectivités qui avaient répondu partiellement, autrement dit qui avaient complété le tableau des points d'arrêt prioritaires sans adresser la délibération d'engagement (ou inversement) dont 191 communes et 16 EPCI,

- 235 collectivités qui n'avaient pas répondu au courrier d'Île-de-France Mobilités dont 226 communes et 9 EPCI.

En 2019, dans le cadre du bilan intermédiaire, environ 320 collectivités avaient retourné un engagement pour la mise aux normes des leurs points d'arrêt dont 290 communes et 30 EPCI.

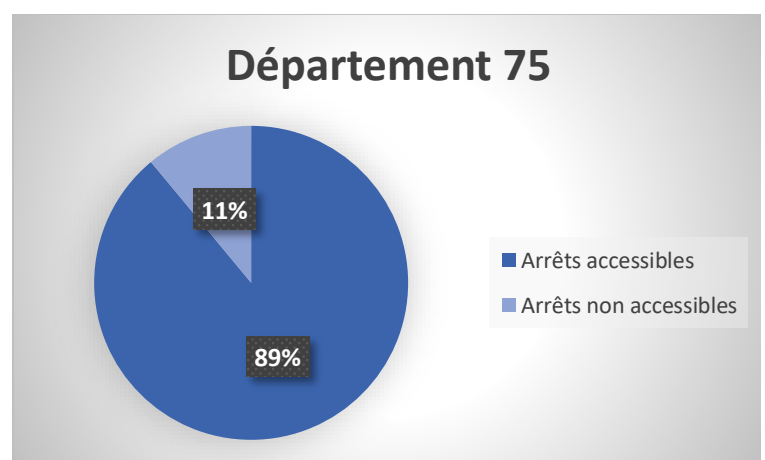
La liste des collectivités pour lesquelles Île-de-France Mobilités avait reçu un engagement relatif à la mise aux normes des points d'arrêt figurait dans le bilan intermédiaire (étaient également incluses les communes pour lesquelles l'EPCI était maître d'ouvrage pour la mise aux normes des points d'arrêt des communes membres).

Aujourd'hui, l'Île-de-France compte 23 625 points d'arrêt inscrits au Sd'Ap (tous opérateurs confondus, sans double compte) dont 15 398 sont accessibles.

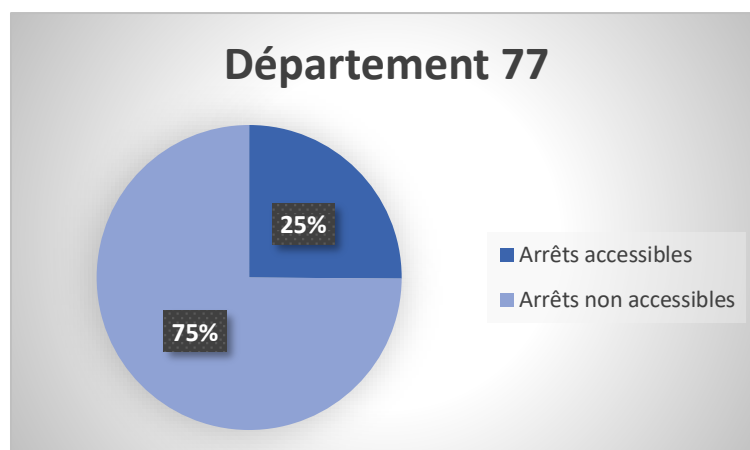


La répartition de l'accessibilité des points d'arrêt par département est la suivante :

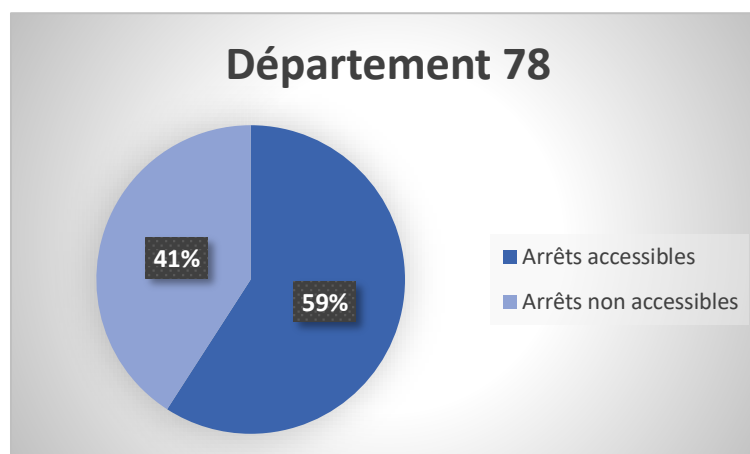
	Département 75
Arrêts accessibles	2 317
Arrêts non accessibles	287



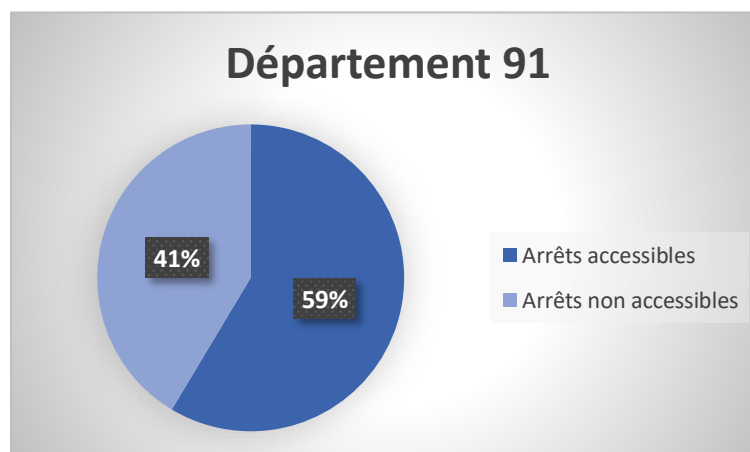
	Département 77
Arrêts accessibles	684
Arrêts non accessibles	2 039



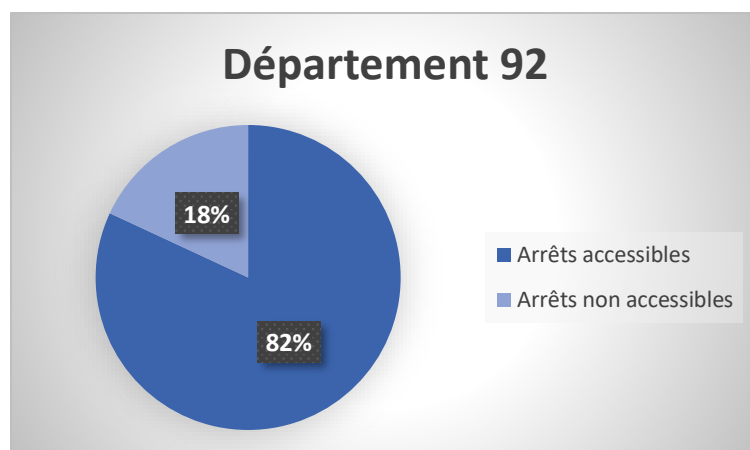
	Département 78
Arrêts accessibles	2 051
Arrêts non accessibles	1 419



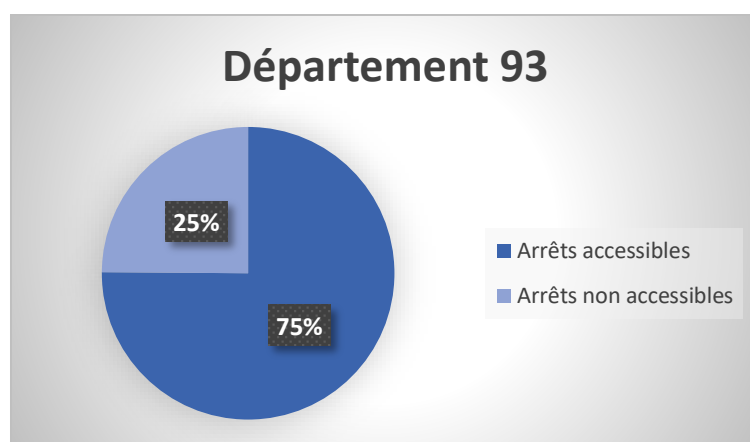
	Département 91
Arrêts accessibles	2 016
Arrêts non accessibles	1 425



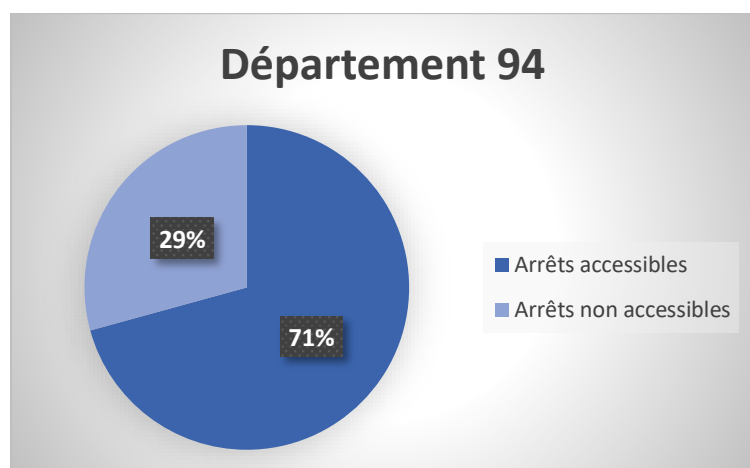
	Département 92
Arrêts accessibles	2 514
Arrêts non accessibles	555



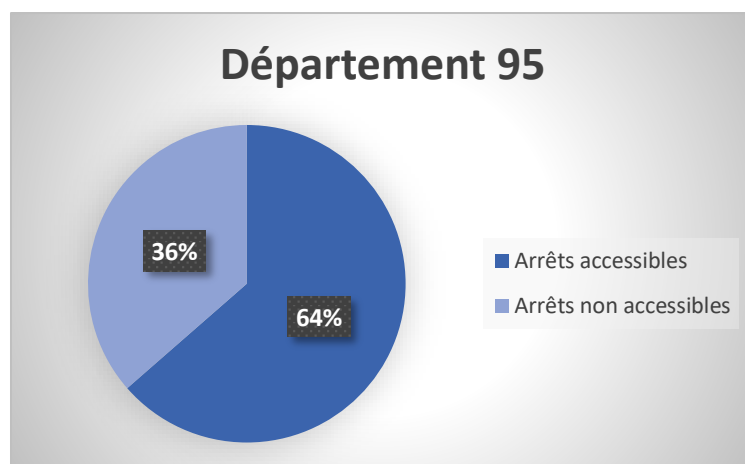
	Département 93
Arrêts accessibles	2 276
Arrêts non accessibles	754



	Département 94
Arrêts accessibles	1 933
Arrêts non accessibles	800



	Département 95
Arrêts accessibles	1 607
Arrêts non accessibles	921



	Nombre d'arrêts Sd'Ap	Nombre d'arrêts Sd'Ap accessibles	Nombre d'arrêts Sd'Ap non accessibles	% d'arrêts Sd'Ap accessibles
Île-de-France	23 625	15 398	8 227	65%
75	2 604	2 317	287	89%
77	2 723	684	2 039	25%
78	3 470	2 051	1 419	59%
91	3 441	2 016	1 425	59%
92	3 069	2 514	555	82%
93	3 030	2 276	754	75%
94	2 733	1 933	800	71%
95	2 528	1 607	921	64%

La base de données complète de l'ensemble des points d'arrêt desservis (avec indication, pour chaque point d'arrêt, de leur état l'accessibilité, du département et de la commune sur laquelle il est situé) est tenue à disposition des services préfectoraux sur simple demande auprès d'Île-de-France Mobilités (un envoi par lien sera effectué en raison de la taille du fichier).

5.3.2. ...a saisi les transporteurs routiers

Dans le cadre de l'élaboration du Sd'Ap, Île-de-France Mobilités a saisi par courrier l'ensemble des exploitants de lignes prioritaires 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 des conducteurs et de mise à jour de l'information voyageur,
- informer de l'intégration des informations transmises annuellement et relatives à l'accessibilité des points d'arrêt et du matériel roulant.

Contractuellement, les transporteurs doivent renseigner l'accessibilité des points d'arrêt dans les bases de données d'Île-de-France Mobilités, données intégrées à l'Open Data ainsi qu'au moteur de recherche d'itinéraire d'Île-de-France Mobilités.

5.3.3. ...s'engage financièrement dans le cadre du volet routier du SD'AP

En 2022, au-delà de l'échéance du bilan d'achèvement du volet routier du Sd'Ap, Île-de-France Mobilités 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.

Ainsi, pour l'ensemble des points d'arrêts prioritaires, Île-de-France Mobilités s'engage à financer jusqu'à 70% 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 Île-de-France Mobilités en 2011.

5.3.4. ...a développé une application facilitant un état des lieux de l'accessibilité routière en Île-de-France et intégré les données dans l'Open Data

La liste des lignes prioritaires a été mise à jour pour répondre aux nombreuses évolutions de réseaux et prenant en compte la mise à jour des lignes modifiées, restructurées, créées.

Les restructurations ont fortement modifié la desserte régionale et impacté la liste des lignes et des points d'arrêt prioritaires (à titre d'exemple, pour la seule restructuration du réseau bus parisien, 4000 points d'arrêt sont ainsi concernés à Paris et en proche couronne, dont 278 nouveaux points d'arrêt).

Pour avoir une mise à jour régulière et un état des lieux de l'accessibilité routière, Île-de-France Mobilités a développé une application permettant d'obtenir les informations relatives :

- au caractère prioritaire des lignes (inscrites au Sd'Ap ou non),
- à la déclaration d'accessibilité des lignes,
- à l'accessibilité de chaque point d'arrêt.

Ces données peuvent être obtenues en sélectionnant une ligne de bus, un transporteur, un contrat ou la collectivité, qu'elle soit un département, un EPCI ou une commune. Cette application interne donne à Île-de-France Mobilités la possibilité de visualiser rapidement l'état des lieux de l'accessibilité sur un territoire donné et facilite la sollicitation des collectivités pour la programmation des travaux de mise aux normes des points d'arrêt (dans le cadre des plans locaux de déplacements, des projets de pôles...), au-delà du bilan d'achèvement du volet routier du Sd'Ap.

Il est à noter que les informations d'accessibilité relatives aux lignes et points d'arrêt inscrits au Sd'Ap sont dorénavant mises à disposition du public dans l'Open Data d'Île-de-France Mobilités : <https://data.iledefrance-mobilites.fr/pages/home/>

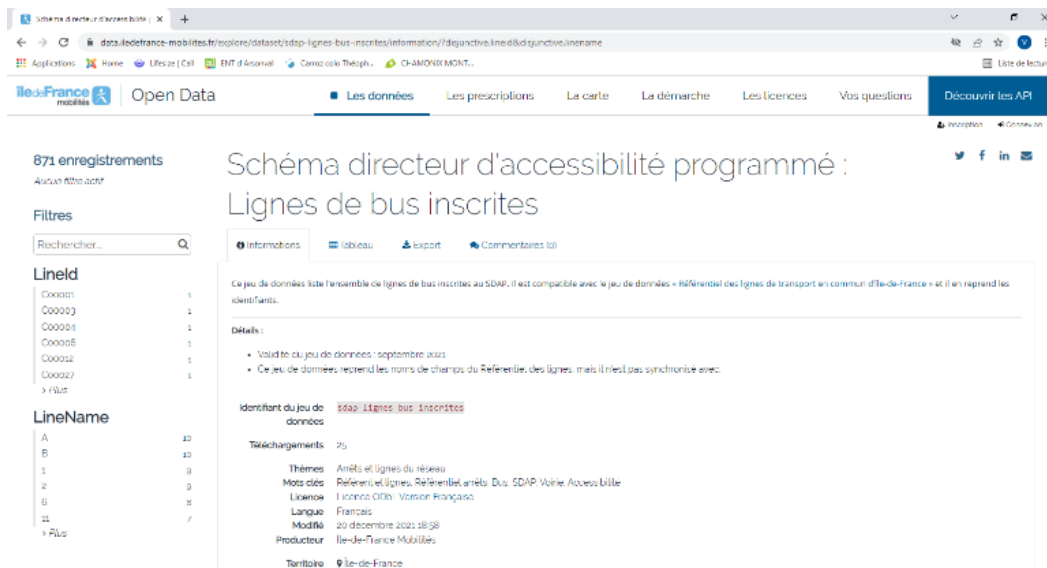


Schéma directeur d'accessibilité programmé : Lignes de bus inscrites

871 enregistrements

Filtres

Rechercher...

LineId

C00001	1
C00003	1
C00004	1
C00005	1
C00002	1
C00007	1
> Plus	

LineName

A	10
B	10
1	9
2	9
6	8
11	7
> Plus	

Informations

Ce jeu de données liste l'ensemble de lignes de bus inscrites au SDAP. Il est compatible avec le jeu de données « Référentiel des lignes de transport en commun d'Île-de-France » et il en reprend les identifiants.

Détails :

- Validité du jeu de données : septembre 2021
- Ce jeu de données reprend les noms de champs du Référentiel des lignes, mais il n'est pas synchronisé avec.

Identifiant du jeu de données : **SDAP Lignes bus inscrites**

Téléchargements : 26

Thèmes : Arrêts et lignes du réseau

Mots clés : Référentiel lignes, Référentiel arrêts, Bus, SDAP, Voirie Accessible

Licence : Licence ODI, Version Française

Langue : Français

Modifié : 20 décembre 2021 18:58

Producteur : Île-de-France Mobilités

Territoire : Île-de-France

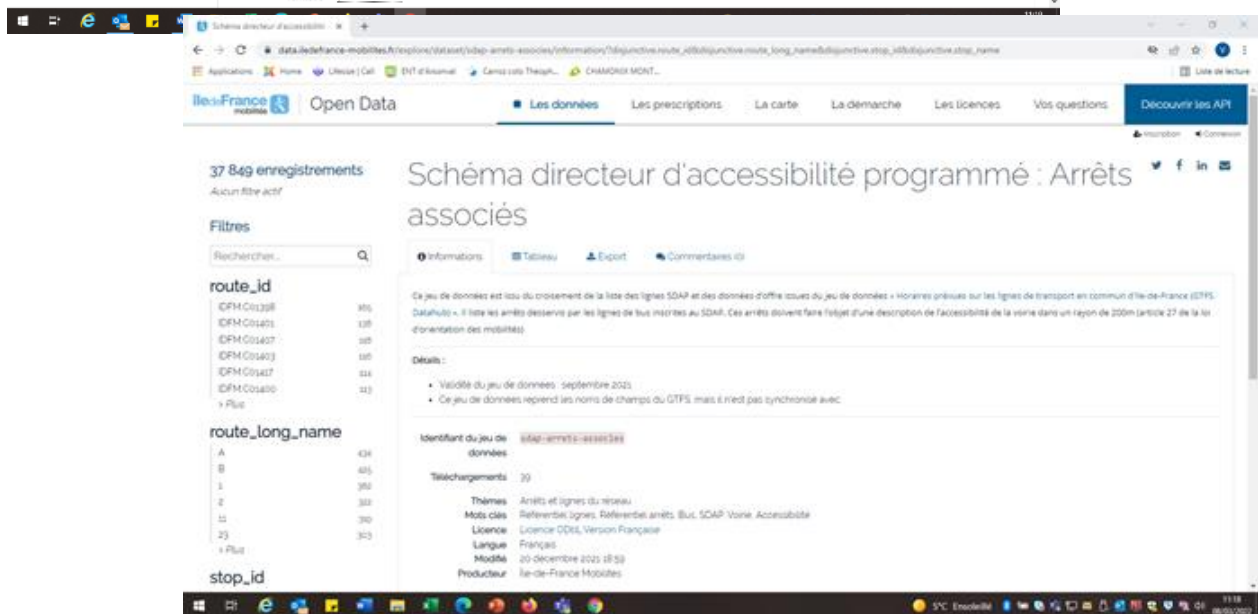


Schéma directeur d'accessibilité programmé : Arrêts associés

37 849 enregistrements

Filtres

Rechercher...

route_id

DFM-C01398	316
DFM-C01401	138
DFM-C01407	107
DFM-C01403	107
DFM-C01407	104
DFM-C01410	113
> Plus	

route_long_name

A	434
B	405
1	390
2	390
11	390
23	383
> Plus	

stop_id

Informations

Ce jeu de données est issu du croisement de la liste des lignes SDAP et des données d'offre issues du jeu de données « Horaires prévues sur les lignes de transport en commun d'Île-de-France (GTF) Datahub ». Il liste les arrêts desservis par les lignes de bus inscrites au SDAP. Ces arrêts doivent faire l'objet d'une description de l'accessibilité de la voirie dans un rayon de 200m (article 27 de la loi d'orientation des mobilités).

Détails :

- Validité du jeu de données : septembre 2021
- Ce jeu de données reprend les noms de champs du GTF, mais il n'est pas synchronisé avec.

Identifiant du jeu de données : **SDAP-arrêts-associés**

Téléchargements : 30

Thèmes : Arrêts et lignes du réseau

Mots clés : Référentiel lignes, Référentiel arrêts, Bus, SDAP, Voirie Accessible

Licence : Licence ODI, Version Française

Langue : Français

Modifié : 20 décembre 2021 18:58

Producteur : Île-de-France Mobilités

VOLET FERRE

6. Avancement du « volet gares » du SDA à mars 2022

Sur les 268 gares à rendre accessibles (dont 6 communes à RATP et SNCF), 194 gares sont accessibles à mars 2022.

Concernant les 65 gares RATP, elles sont toutes accessibles.

Concernant les 209 gares SNCF du SDA, 133 gares sont déclarées accessibles (contre 63 au moment du SD'AP en 2015).

Il s'agit de 126 gares réalisées dans le cadre du SDA (dont les 39 gares déjà accessibles en 2009) et de 7 autres gares, à savoir Créteil Pompadour, Les Clairières de Verneuil, Mareil Marly, Noisy le Roi, Rosa Park, Saint Germain Bel Air et Saint Germain Grande Ceinture qui ont été réalisées dans le cadre d'autres programmes d'aménagement et/de construction neuve (l'ensemble des nouvelles infrastructures de transport sont accessibles).

Il reste donc 76 gares à rendre accessibles. Les travaux ont déjà débuté sur une quarantaine d'entre elles.

La liste des gares inscrites au SDA et leur état d'accessibilité, classées par ordre alphabétique et mentionnant le Département, figure au point 9.

Tableau de synthèse par département (gares SNCF)

Ligne	Nbre de gares SDA	Gares accessibles mars 2022
75	24	15
77	26	16
78	31	28
91	23	14
92	28	26
93	25	18
94	13	8
95	39	29
Total	209	154

Dont 28 gares desservant plusieurs lignes

Tableau de synthèse par département (gares RATP)

Départ	Nbre de gares SDA	Gares accessibles mars 2022
75	10	10
77	6	6
78	5	5
91	11	11
92	14	14
93	3	3
94	16	16
95	0	0
	65	65

7. Programmation des projets restant à réaliser

Le Sd'Ap pour le réseau ferré francilien se décompose en trois 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 a couvert l'année 2015 (validation en mars 2016 du SD'AP par l'Etat) et la programmation des trois premières années 2016, 2017 et 2018.
- la deuxième période a porté sur les années 2019, 2020 et 2021.
- Pour ces périodes, 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 ces périodes, 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 ces périodes, 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 troisième période, à partir de 2022.
- la troisième période portera sur les années 2022, 2023 et 2024 : 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 a été étudié et a permis la mise en place d'un planning de réalisation.

LES LIGNES ET LES GARES PRIORITAIRES DU Sd'AP

Les listes suivantes présentent les lignes prioritaires (point 8) et les gares du Sd'Ap (point 9).

8. Liste des lignes inscrites au Sd'Ap et leur état d'accessibilité

La colonne « ligne accessible » permet de connaître l'état d'accessibilité de la ligne (1 = ligne déclarée accessible ; 0 = ligne non encore déclarée accessible). Les informations d'accessibilité relatives aux lignes et points d'arrêt inscrits au Sd'Ap sont dorénavant disponibles dans l'Open Data d'Île-de-France Mobilités : <https://data.iledefrance-mobilites.fr/pages/home/>

8.1. Les lignes Sd'Ap du réseau RATP et leur état d'accessibilité

ID_REF_LIG_C	route_short_name	CodeStif	Ligne_SDA_P	Ligne_Accessible	agency_name
C01071	TVM	100100014	1	1	RATP
C01072	20	100100020	1	1	RATP
C01073	21	100100021	1	1	RATP
C01074	22	100100022	1	1	RATP
C01075	24	100100024	1	1	RATP
C01076	26	100100026	1	1	RATP
C01077	27	100100027	1	1	RATP
C01078	28	100100028	1	1	RATP
C01079	29	100100029	1	1	RATP
C01080	30	100100030	1	1	RATP
C01081	31	100100031	1	1	RATP
C01082	32	100100032	1	1	RATP
C01083	38	100100038	1	1	RATP
C01084	39	100100039	1	1	RATP
C01085	42	100100042	1	1	RATP
C01086	43	100100043	1	1	RATP
C01087	46	100100046	1	1	RATP
C01088	47	100100047	1	1	RATP
C01089	48	100100048	1	1	RATP
C01090	52	100100052	1	1	RATP
C01092	54	100100054	1	1	RATP
C01093	56	100100056	1	1	RATP
C01094	57	100100057	1	1	RATP
C01095	58	100100058	1	1	RATP
C01096	60	100100060	1	1	RATP
C01097	61	100100061	1	1	RATP

C01098	62	100100062	1	1	RATP
C01099	63	100100063	1	1	RATP
C01100	64	100100064	1	1	RATP
C01102	66	100100066	1	1	RATP
C01103	67	100100067	1	1	RATP
C01104	68	100100068	1	1	RATP
C01105	69	100100069	1	1	RATP
C01106	70	100100070	1	1	RATP
C01107	72	100100072	1	1	RATP
C01108	73	100100073	1	1	RATP
C01109	74	100100074	1	1	RATP
C01110	75	100100075	1	1	RATP
C01111	76	100100076	1	1	RATP
C01112	80	100100080	1	1	RATP
C01114	82	100100082	1	1	RATP
C01115	83	100100083	1	1	RATP
C01116	84	100100084	1	1	RATP
C01117	85	100100085	1	1	RATP
C01118	86	100100086	1	1	RATP
C01119	87	100100087	1	1	RATP
C01120	88	100100088	1	1	RATP
C01121	89	100100089	1	1	RATP
C01122	91	100100091	1	1	RATP
C01123	92	100100092	1	1	RATP
C01124	93	100100093	1	1	RATP
C01125	94	100100094	1	1	RATP
C01126	95	100100095	1	1	RATP
C01127	96	100100096	1	1	RATP
C01130	101	100100101	1	1	RATP
C01131	102	100100102	1	1	RATP
C01132	103	100100103	1	1	RATP
C01133	104	100100104	1	1	RATP
C01134	105	100100105	1	1	RATP
C01135	106	100100106	1	1	RATP
C01136	107	100100107	1	1	RATP
C01137	108	100100108	1	1	RATP
C01138	109	100100109	1	1	RATP
C01139	110	100100110	1	1	RATP
C01140	111	100100111	1	1	RATP
C01141	112	100100112	1	1	RATP
C01142	113	100100113	1	1	RATP
C01143	114	100100114	1	1	RATP
C01144	115	100100115	1	1	RATP
C01145	116	100100116	1	1	RATP
C01146	117	100100117	1	1	RATP
C01147	118	100100118	1	1	RATP

C01148	119	100100119	1	1	RATP
C01149	120	100100120	1	0	RATP
C01150	121	100100121	1	1	RATP
C01151	122	100100122	1	1	RATP
C01152	123	100100123	1	1	RATP
C01153	124	100100124	1	1	RATP
C01154	125	100100125	1	1	RATP
C01155	126	100100126	1	1	RATP
C01156	127	100100127	1	1	RATP
C01157	128	100100128	1	1	RATP
C01158	129	100100129	1	1	RATP
C01159	131	100100131	1	1	RATP
C01160	132	100100132	1	1	RATP
C01161	133	100100133	1	1	RATP
C01163	137	100100137	1	1	RATP
C01164	138	100100138	1	1	RATP
C01165	139	100100139	1	1	RATP
C01166	140	100100140	1	1	RATP
C01167	141	100100141	1	1	RATP
C01168	143	100100143	1	1	RATP
C01169	144	100100144	1	1	RATP
C01170	145	100100145	1	1	RATP
C01171	146	100100146	1	1	RATP
C01172	147	100100147	1	1	RATP
C01173	148	100100148	1	1	RATP
C01174	150	100100150	1	1	RATP
C01175	151	100100151	1	1	RATP
C01176	152	100100152	1	1	RATP
C01177	153	100100153	1	1	RATP
C01180	157	100100157	1	1	RATP
C01181	158	100100158	1	1	RATP
C01182	159	100100159	1	1	RATP
C01183	160	100100160	1	1	RATP
C01184	162	100100162	1	1	RATP
C01185	163	100100163	1	1	RATP
C01186	164	100100164	1	1	RATP
C01187	165	100100165	1	1	RATP
C01188	166	100100166	1	1	RATP
C01189	167	100100167	1	1	RATP
C01190	169	100100169	1	1	RATP
C01191	170	100100170	1	1	RATP
C01192	171	100100171	1	1	RATP
C01193	172	100100172	1	1	RATP
C01194	173	100100173	1	1	RATP
C01195	174	100100174	1	1	RATP
C01196	175	100100175	1	1	RATP

C01197	176	100100176	1	1	RATP
C01198	177	100100177	1	1	RATP
C01199	178	100100178	1	1	RATP
C01200	179	100100179	1	1	RATP
C01201	180	100100180	1	1	RATP
C01202	181	100100181	1	1	RATP
C01203	182	100100182	1	1	RATP
C01204	183	100100183	1	1	RATP
C01205	184	100100184	1	1	RATP
C01206	185	100100185	1	1	RATP
C01207	186	100100186	1	1	RATP
C01208	187	100100187	1	1	RATP
C01209	188	100100188	1	1	RATP
C01210	189	100100189	1	1	RATP
C01211	190	100100190	1	1	RATP
C01212	191	100100191	1	1	RATP
C01213	192	100100192	1	1	RATP
C01214	194	100100194	1	1	RATP
C01215	195	100100195	1	1	RATP
C01216	196	100100196	1	1	RATP
C01217	197	100100197	1	1	RATP
C01218	199	100100199	1	1	RATP
C01219	201	100100201	1	1	RATP
C01220	203	100100203	1	1	RATP
C01221	206	100100206	1	1	RATP
C01222	207	100100207	1	1	RATP
C01223	208A	100100208	1	1	RATP
C01224	210	100100210	1	1	RATP
C01225	211	100100211	1	1	RATP
C01226	212	100100212	1	1	RATP
C01227	213	100100213	1	1	RATP
C01228	214	100100214	1	1	RATP
C01229	215	100521215	1	1	RATP
C01230	216	100100216	1	1	RATP
C01231	217	100100217	1	1	RATP
C01232	220	100100220	1	1	RATP
C01233	221	100100221	1	1	RATP
C01234	234	100100234	1	1	RATP
C01235	235	100100235	1	1	RATP
C01236	237	100100237	1	1	RATP
C01237	238	100100238	1	1	RATP
C01238	239	100100239	1	1	RATP
C01239	241	100100241	1	1	RATP
C01240	244	100100244	1	1	RATP
C01241	249	100100249	1	1	RATP
C01242	250	100100250	1	1	RATP

C01243	251	100100251	1	1	RATP
C01244	252	100100252	1	1	RATP
C01245	253	100100253	1	1	RATP
C01246	255	100100255	1	1	RATP
C01247	256	100100256	1	1	RATP
C01248	258	100100258	1	1	RATP
C01249	261	100100261	1	1	RATP
C01250	262	100100262	1	1	RATP
C01251	268	100100268	1	1	RATP
C01252	269	100100269	1	0	RATP
C01253	270	100100270	1	1	RATP
C01254	272	100100272	1	1	RATP
C01255	274	100100274	1	1	RATP
C01256	275	100100275	1	1	RATP
C01257	276	100100276	1	1	RATP
C01258	278	100100278	1	1	RATP
C01260	281	100100281	1	1	RATP
C01261	ORLYBUS	100100283	1	1	RATP
C01262	285	100100285	1	0	RATP
C01263	286	100100286	1	1	RATP
C01264	289	100100289	1	1	RATP
C01265	290	100100290	1	1	RATP
C01266	291	100100291	1	1	RATP
C01267	292	100100292	1	0	RATP
C01268	294	100100294	1	0	RATP
C01270	297	100100297	1	1	RATP
C01271	299	100100299	1	1	RATP
C01272	301	100100301	1	1	RATP
C01273	302	100100302	1	1	RATP
C01274	303	100100303	1	1	RATP
C01275	304	100100304	1	1	RATP
C01276	306	100100306	1	1	RATP
C01277	308	100100308	1	1	RATP
C01278	310	100100310	1	1	RATP
C01279	312	100100312	1	1	RATP
C01280	317	100100317	1	1	RATP
C01281	318	100100318	1	1	RATP
C01282	319	100100319	1	1	RATP
C01283	320	100100320	1	1	RATP
C01285	321	100100321	1	1	RATP
C01286	322	100100322	1	1	RATP
C01287	323	100100323	1	1	RATP
C01288	325	100100325	1	1	RATP
C01289	330	100100530	1	1	RATP
C01292	340	100100340	1	1	RATP
C01294	341	100100341	1	1	RATP

C01295	346	100100346	1	1	RATP
C01297	349	100315349	1	1	RATP
C01298	350	100100350	1	1	RATP
C01299	351	100100351	1	1	RATP
C01300	ROISSYB	100100352	1	0	RATP
C01302	355	100100355	1	1	RATP
C01303	356	100100356	1	1	RATP
C01304	360	100100360	1	1	RATP
C01305	361	100100361	1	1	RATP
C01306	366	100100366	1	1	RATP
C01307	367	100100367	1	1	RATP
C01308	368	100100368	1	1	RATP
C01309	370	100100370	1	1	RATP
C01310	372	100100372	1	0	RATP
C01311	378	100100378	1	1	RATP
C01312	379	100100379	1	1	RATP
C01313	385	100100385	1	0	RATP
C01314	388	100100388	1	1	RATP
C01315	389	100100389	1	1	RATP
C01316	390	100100390	1	1	RATP
C01317	391	100100391	1	1	RATP
C01318	393	100100393	1	1	RATP
C01319	394	100100394	1	1	RATP
C01320	395	100100395	1	1	RATP
C01321	396	100100396	1	1	RATP
C01322	399	100100399	1	1	RATP
C01323	421	100100421	1	1	RATP
C01324	467	100100467	1	1	RATP
C01326	485	100102485	1	1	RATP
C01327	488	100102488	1	1	RATP
C01328	492	100102492	1	0	RATP
C01329	CHARONN	100575501	1	1	RATP
C01330	BIEVRES	100575513	1	1	RATP
C01331	TILLBUS	100593515	1	0	RATP
C01332	BATIGNO	100575518	1	1	RATP
C01333	NEY-FLA	100575519	1	1	RATP
C01334	520	100100520	1	0	RATP
C01335	NAVETTE	100524001	1	1	RATP
C01337	AUDONIE	100502001	1	0	RATP
C01338	EOLIEN	100506001	1	1	RATP
C01340	AS-SURE	100592544	1	1	RATP
C01341	545	100100545	1	1	RATP
C01342	TUB	100593546	1	0	RATP
C01345	559A	100592559	1	1	RATP
C01347	V4	100594562	1	1	RATP
C01349	564	100592564	1	1	RATP

C01350	565	100592565	1	1	RATP
C01351	566	100592566	1	1	RATP
C01352	TIM	100592569	1	1	RATP
C01353	SUBB	100592571	1	1	RATP
C01354	TUC	100574001	1	1	RATP
C01356	RIVER	100577001	1	1	RATP
C01357	579	100579001	1	1	RATP
C01359	V3	100594581	1	1	RATP
C01360	CHOISYB	100512001	1	0	RATP
C01361	V2	100594583	1	1	RATP
C01362	V5	100594584	1	1	RATP
C01363	V7	100594585	1	1	RATP
C01365	TUVIM	100592589	1	1	RATP
C01367	V6	100594593	1	1	RATP
C01368	PETIT-F	100594001	1	1	RATP
C01369	595	100595001	1	1	RATP
C01370	HIRONDE	100597001	1	1	RATP
C01392	N24	100987751	1	1	Noctilien RATP
C01393	N52	100987752	1	1	Noctilien RATP
C01394	N51	100987753	1	1	Noctilien RATP
C01395	N44	100987754	1	1	Noctilien RATP
C01396	N42	100987755	1	0	Noctilien RATP
C01397	N23	100987756	1	0	Noctilien RATP
C01398	N34	100987757	1	1	Noctilien RATP
C01399	N33	100987758	1	0	Noctilien RATP
C01400	N31	100987759	1	0	Noctilien RATP
C01401	N21	100987760	1	0	Noctilien RATP
C01402	N61	100987761	1	1	Noctilien RATP
C01403	N62	100987762	1	1	Noctilien RATP
C01404	N32	100987763	1	0	Noctilien RATP
C01405	N45	100987765	1	0	Noctilien RATP
C01406	N43	100987766	1	0	Noctilien RATP
C01407	N22	100987768	1	0	Noctilien RATP
C01408	N63	100987769	1	0	Noctilien RATP

C01409	N53	100987770	1	1	Noctilien RATP
C01410	N71	100987771	1	1	Noctilien RATP
C01411	N41	100987772	1	0	Noctilien RATP
C01412	N35	100987773	1	0	Noctilien RATP
C01413	N01	100987775	1	1	Noctilien RATP
C01414	N02	100987776	1	1	Noctilien RATP
C01415	N11	100987780	1	1	Noctilien RATP
C01416	N16	100987781	1	1	Noctilien RATP
C01417	N15	100987782	1	0	Noctilien RATP
C01418	N14	100987783	1	0	Noctilien RATP
C01419	N13	100987784	1	0	Noctilien RATP
C01420	N12	100987785	1	0	Noctilien RATP
C01421	N122	100987790	1	0	Noctilien RATP
C01422	N153	100987791	1	1	Noctilien RATP
C01481	426	100113026	1	1	RATP
C01485	459	100113459	1	1	RATP
C01488	471	100113471	1	1	RATP
C01649	512	100100512	1	1	RATP
C01680	35	100100035	1	1	RATP
C01695	247	100100247	1	1	RATP
C01696	248	100100248	1	1	RATP
C01710	487	100102487	1	1	RATP
C01756	337	100100337	1	0	RATP
C01780	THIAIS	100594587	1	1	RATP
C01807	N66	100987796	1	0	Noctilien RATP
C01808	254	100100254	1	1	RATP
C01809	380	100100380	1	1	RATP
C01818	208B	100100208	1	1	RATP
C01819	208S	100100208	1	1	RATP
C01821	486	100102486	1	1	RATP
C01839	PORT	100510001	1	0	RATP
C01900	PTITBUS	100593001	1	1	RATP
C02000	259	100100259	1	1	RATP
C02007	168	100100168	1	1	RATP
C02008	353	100100353	1	1	RATP
C02027	260	100100260	1	1	RATP

C02080	559B	100592559	1	1	RATP
C02081	559C	100592559	1	1	RATP
C02082	559D	100592559	1	1	RATP
C02205	PC	100100098	1	1	RATP
C02243	25	100100025	1	1	RATP
C02244	45	100100045	1	1	RATP
C02245	59	100100059	1	1	RATP
C02246	71	100100071	1	1	RATP
C02251	77	100100077	1	1	RATP
C02254	40	100100008	1	0	RATP
C02288	193	100594542	1	0	RATP
C02314	263	100100263	1	1	RATP
C02437	209	100100209	1	1	RATP
C02457	LBLEUE	100592559	1	1	RATP

8.2. Les lignes Sd'Ap du réseau OPTILE et leur état d'accessibilité

ID_REF_LIG_C	route_short_name	CodeStif	Ligne_SDAP	Ligne_Accessible	agency_name
C00793	1	062062061	1	0	Aérial
C01562	91-01	291191001	1	0	Albatrans
C01563	91-02	291191002	1	0	Albatrans
C01564	91-03	291191003	1	0	Albatrans
C01565	91-04	291191004	1	1	Albatrans
C01566	91-05	291191005	1	0	Albatrans
C01567	91-06	291191006	1	1	Albatrans
C01569	91-08	291191008	1	0	Albatrans
C01570	91-09	291191009	1	1	Albatrans
C01571	91-10	291191010	1	0	Albatrans
C02201	91-11	291191011	1	0	Albatrans
C01423	1	101261020	1	0	Apolo 7
C02136	7	101261021	1	0	Apolo 7
C00550	21	040040021	1	0	Arlequin
C01549	702	233233702	1	0	Autobus du Fort
C00316	J	016248023	1	1	Bus en Seine
C00317	H	016248025	1	1	Bus en Seine
C00330	A	019248003	1	1	Bus en Seine
C00332	E	019248006	1	1	Bus en Seine
C00335	C	019248019	1	1	Bus en Seine
C00336	M	000533021	1	1	Bus en Seine
C00337	G	016616003	1	1	Bus en Seine
C01755	D	019019017	1	1	Bus en Seine
C02142	L	019248005	1	1	Bus en Seine
C02144	T	019248002	1	0	Bus en Seine
C02146	S4	019248005	1	1	Bus en Seine
C02149	B	019248007	1	1	Bus en Seine

C01659	A	046146069	1	0	Bus Haut Val d'Oise
C01660	B	046146070	1	0	Bus Haut Val d'Oise
C00264	95-01	014195001	1	0	Busval d'Oise
C00265	95-02	014095002	1	0	Busval d'Oise
C00607	95-09	046195009	1	0	Busval d'Oise
C01675	EX 100	116195100	1	0	Busval d'Oise
C00408	11	027027011	1	0	Cars Hourtoule
C00411	15	027027015	1	0	Cars Hourtoule
C00418	8	027027110	1	0	Cars Hourtoule
C00425	41	027141001	1	1	Cars Hourtoule
C00426	78 EXPRES	027328078	1	0	Cars Hourtoule
C02170	9	027027009	1	0	Cars Hourtoule
C02171	AQ	027027113	1	0	Cars Hourtoule
C00458	30-31	030030031	1	1	Cars Lacroix
C00460	30-33	030030033	1	1	Cars Lacroix
C00462	30-36	030030036	1	0	Cars Lacroix
C00466	30-42	030030042	1	1	Cars Lacroix
C00473	95-19	030195019	1	1	Cars Lacroix
C02257	95-29	030195029	1	0	Cars Lacroix
C00985	7001	070070001	1	0	Cars Soeur
C00987	7002	070070002	1	0	Cars Soeur
C00189	1	014014001	1	0	CIF
C00191	11	014014011	1	0	CIF
C00194	12	014014012	1	0	CIF
C00196	14	014014014	1	0	CIF
C00197	15	014014015	1	0	CIF
C00198	16	014014016	1	0	CIF
C00204	23	014014223	1	0	CIF
C00215	44	014014044	1	0	CIF
C00216	45	014014045	1	0	CIF
C00221	71	014014071	1	0	CIF
C00223	EX 93	014014093	1	0	CIF
C00224	Gbus	014014099	1	0	CIF
C00228	R1	014014901	1	0	CIF
C00229	R2	014014902	1	0	CIF
C00233	R6	014014906	1	0	CIF
C01779	171	014014071	1	0	CIF
C01866	24	014014224	1	0	CIF
C02164	34	014014034	1	0	CIF
C02166	12ZI	014014120	1	0	CIF

C02265	T'bus 1	014014091	1	0	CIF
C01806	CITALIEN	000519077	1	1	CITALIEN
C01475	05	212212005	1	0	Conflans Achères
C01480	17A	212212017	1	0	Conflans Achères
C01674	A2	212212024	1	0	Conflans Achères
C01685	A1	212212024	1	0	Conflans Achères
C00287	4	015242004	1	0	CSO
C02449	41	010010041	1	0	Dourdanais
C02450	42	010010042	1	0	Dourdanais
C00149	10	012012010	1	1	Entre Seine et Forêt
C00150	15	012012015	1	0	Entre Seine et Forêt
C00154	21	012012021	1	1	Entre Seine et Forêt
C00143	1	012012001	1	1	Express 1
C00263	100	254177100	1	0	Express 100 Torcy-Créteil
C00151	16	012012016	1	0	Express 16
C00652	80	052052080	1	0	Express 80 - Mantes-Cergy
C00655	100	314178100	1	0	Express A14
C00753	Exp A14	314314001	1	0	Express A14
C00754	Exp A14	314314002	1	0	Express A14
C00379	191-100	287191100	1	0	GARREL ET NAVARRE
C00086	1	010010005	1	1	Génovébus
C00087	2	010010005	1	1	Génovébus
C00088	3	010010005	1	1	Génovébus
C00089	4	010010005	1	1	Génovébus
C00801	I	000518001	1	0	Grand Melun
C00875	A	000518020	1	1	Grand Melun
C00876	B	000518021	1	0	Grand Melun
C00877	C	000518022	1	1	Grand Melun
C00878	Cd	000518122	1	1	Grand Melun
C00879	D	000518023	1	1	Grand Melun
C00880	L	000518023	1	1	Grand Melun
C00881	E	000518024	1	1	Grand Melun
C00882	F	000518025	1	1	Grand Melun
C00883	Fd	000518125	1	1	Grand Melun
C00884	N	000518026	1	1	Grand Melun
C00885	M	000518100	1	1	Grand Melun
C00887	K	000518027	1	1	Grand Melun
C00897	O	000518034	1	0	Grand Melun

C00062	60	005005060	1	0	Houdanais
C00064	67	005005067	1	0	Houdanais
C00603	2	046046002	1	0	Keolis Val d'Oise
C02062	EX 100	116193100	1	0	KMR 100 Chelles
C01757	TRAVERSE	333575515	1	1	LA TRAVERSE Brancion-Commerce
C00120	42	011011042	1	0	Mantois
C00121	43	011011043	1	0	Mantois
C00744	52	057057050	1	0	Mantois
C00747	L	057057057	1	0	Mantois
C01428	40	111111040	1	0	Mantois
C01601	D	350350004	1	0	Mantois
C01605	K	350350031	1	0	Mantois
C01606	M	350350012	1	0	Mantois
C01610	J	350350031	1	0	Mantois
C01612	X	350350024	1	0	Mantois
C00621	13	000510013	1	0	Marne-la-Vallée
C00626	22	000510022	1	0	Marne-la-Vallée
C00627	23	000510023	1	0	Marne-la-Vallée
C00628	25	000510025	1	0	Marne-la-Vallée
C00629	26	000510026	1	0	Marne-la-Vallée
C00630	29	000510029	1	0	Marne-la-Vallée
C00631	32	000510032	1	0	Marne-la-Vallée
C00632	34	000510034	1	1	Marne-la-Vallée
C00634	42	000510042	1	1	Marne-la-Vallée
C00635	43	000510043	1	1	Marne-la-Vallée
C00636	44	000510044	1	0	Marne-la-Vallée
C00903	06	000510006	1	0	Marne-la-Vallée
C02300	469	213592469	1	0	Mobicité
C01472	9518	212195018	1	1	Mobilien 9518
C01495	2271	227227001	1	1	Orgebus
C01496	2276	227227001	1	1	Orgebus
C01497	2274	227227002	1	1	Orgebus
C01498	2273	227227003	1	1	Orgebus
C01950	2272	227227002	1	1	Orgebus

C00962	68.01	068068001	1	0	Ormont Transport
C00963	68.02	068068002	1	0	Ormont Transport
C00964	68.05 A	068068005	1	0	Ormont Transport
C00967	68.09	068068009	1	0	Ormont Transport
C00972	68.05 B	068068105	1	0	Ormont Transport
C00975	1	068913001	1	0	Ormont Transport
C00976	2	068913002	1	0	Ormont Transport
C00982	3	068913018	1	0	Ormont Transport
C00983	5	068913030	1	0	Ormont Transport
C02057	6	068913031	1	0	Ormont Transport
C00339	1	020149001	1	0	Paladin
C00340	2	020149002	1	1	Paladin
C00341	3	020149003	1	1	Paladin
C00342	4	020149004	1	1	Paladin
C00343	6	020149006	1	0	Paladin
C00344	7	020149007	1	0	Paladin
C00345	8	020149008	1	0	Paladin
C00346	9	020149009	1	0	Paladin
C00347	11	020149011	1	0	Paladin
C00348	12	020149012	1	0	Paladin
C00350	14	020149014	1	0	Paladin
C01655	16	020149006	1	0	Paladin
C01656	17	020149007	1	0	Paladin
C01658	15	020149012	1	0	Paladin
C00437	30-05	030030005	1	1	Parisis
C00442	30-09	030030009	1	1	Parisis
C00443	30-10	030030010	1	1	Parisis
C00445	30-12	030030012	1	1	Parisis
C00448	30-18	030030018	1	1	Parisis
C01875	30-48	030030048	1	0	Parisis
C01876	30-46	030030046	1	1	Parisis
C01878	30-07	030030007	1	1	Parisis
C02049	30-21Oues	030030021	1	1	Parisis
C02389	30-21Est	030030021	1	1	Parisis
C00066	20	006006001	1	1	Paris-Saclay Mobilités
C00067	2	006006002	1	1	Paris-Saclay Mobilités

C00068	3	006006003	1	1	Paris-Saclay Mobilités
C00072	7	006006007	1	0	Paris-Saclay Mobilités
C00074	1	006006010	1	1	Paris-Saclay Mobilités
C00075	14	006006014	1	1	Paris-Saclay Mobilités
C00079	19	006006019	1	0	Paris-Saclay Mobilités
C01561	9	269269002	1	1	Paris-Saclay Mobilités
C01697	21	006006023	1	1	Paris-Saclay Mobilités
C01698	22	006006024	1	1	Paris-Saclay Mobilités
C01699	23	006006025	1	1	Paris-Saclay Mobilités
C02316	6	006006006	1	0	Paris-Saclay Mobilités
C02355	18	006006018	1	0	Paris-Saclay Mobilités
C02423	M	111591001	1	0	Paris-Saclay Mobilités
C02424	N	111591001	1	0	Paris-Saclay Mobilités
C02425	O	111591001	1	0	Paris-Saclay Mobilités
C00898	J	067067002	1	0	Pays de Meaux
C00899	Js	067067002	1	0	Pays de Meaux
C00900	F	067067003	1	0	Pays de Meaux
C00902	C	067067005	1	0	Pays de Meaux
C00953	B	067167001	1	0	Pays de Meaux
C00954	A	067167002	1	1	Pays de Meaux
C00955	H	067167004	1	1	Pays de Meaux
C00958	D	067167008	1	1	Pays de Meaux
C02236	E	067167003	1	0	Pays de Meaux
C00941	56	067067056	1	0	Pays Fertois
C00947	62	067067062	1	0	Pays Fertois
C00960	67	067177067	1	0	Pays Fertois

C00038	32	004004003	1	0	Phébus
C00042	33	004004011	1	0	Phébus
C00043	24	004004024	1	1	Phébus
C00046	60	004004019	1	1	Phébus
C00048	40	004004040	1	1	Phébus
C00049	42	004004042	1	1	Phébus
C00050	23	004004026	1	1	Phébus
C00051	45	004004029	1	0	Phébus
C00052	22	004004033	1	1	Phébus
C00692	1	056356001	1	1	Phébus
C00693	2	056356002	1	1	Phébus
C00694	3	056356003	1	1	Phébus
C00695	4	056356004	1	1	Phébus
C00696	5	056356005	1	1	Phébus
C00697	6	056356006	1	1	Phébus
C00699	8	056356009	1	1	Phébus
C00701	10	056356012	1	1	Phébus
C00702	11	056356014	1	0	Phébus
C00703	12	056356015	1	0	Phébus
C00704	13	056356016	1	1	Phébus
C00705	101	056356017	1	0	Phébus
C00707	103	056356019	1	0	Phébus
C00708	104	056356020	1	0	Phébus
C01687	31	004004007	1	1	Phébus
C01805	34	004004014	1	1	Phébus
C01934	105	056356021	1	1	Phébus
C02286	14	056356010	1	1	Phébus
C00551	23	040040023	1	0	Plateau de Brie
C00111	13	000534542	1	0	Poissy - Les Mureaux
C00114	19	000534532	1	0	Poissy - Les Mureaux
C00116	32	000534563	1	0	Poissy - Les Mureaux
C00132	2	000534321	1	0	Poissy - Les Mureaux
C00134	4	000534323	1	0	Poissy - Les Mureaux
C00135	6	000534324	1	0	Poissy - Les Mureaux
C00268	2	000534002	1	0	Poissy - Les Mureaux
C00269	10	015015010	1	1	Poissy - Les Mureaux
C00270	11	000534521	1	0	Poissy - Les Mureaux

C00272	16	000534550	1	1	Poissy - Les Mureaux
C00273	9	000534531	1	0	Poissy - Les Mureaux
C00274	20	000534543	1	0	Poissy - Les Mureaux
C00277	24	000534024	1	0	Poissy - Les Mureaux
C00278	25	000534025	1	1	Poissy - Les Mureaux
C00281	50	000534503	1	0	Poissy - Les Mureaux
C00282	51	000534051	1	0	Poissy - Les Mureaux
C00285	54	000534554	1	0	Poissy - Les Mureaux
C00286	98	000534541	1	0	Poissy - Les Mureaux
C00645	30	000534030	1	0	Poissy - Les Mureaux
C00647	32	000534032	1	0	Poissy - Les Mureaux
C02441	18	000534553	1	0	Poissy - Les Mureaux
C00144	08	012012008	1	0	Poissy Aval
C01516	9A	228771009	1	0	ProCars
C01517	9B	228771009	1	0	ProCars
C01518	9C	228771009	1	0	ProCars
C01519	9D	228771009	1	0	ProCars
C01520	9E	228771009	1	0	ProCars
C02294	NANGIBUS	228228051	1	0	ProCars
C00292	1	016616001	1	1	R bus
C00294	2	016616002	1	1	R bus
C00295	4	016616004	1	1	R bus
C00296	5	016616005	1	1	R bus
C00297	8	016616008	1	1	R bus
C00298	9	016616009	1	1	R bus
C00303	18	016616018	1	1	R bus
C00306	34	016616034	1	1	R bus
C00308	6	016616006	1	1	R bus
C00312	7	016616514	1	1	R bus
C00326	45	019019045	1	0	R bus
C01681	3	016616003	1	1	R bus
C01822	17	016616017	1	1	R bus
C00170	10	013013010	1	0	Rambouillet Interurbain

C00171	11	013013011	1	0	Rambouillet Interurbain
C01951	12	013013012	1	0	Rambouillet Interurbain
C00182	A	013013100	1	0	rbus
C00183	B	013013101	1	0	rbus
C00156	R4	012012030	1	0	Résalys
C00158	R2-Nord	012012032	1	1	Résalys
C00159	R2-Sud	012012032	1	1	Résalys
C00160	R1	012012033	1	1	Résalys
C00161	R3-Nord	012012035	1	1	Résalys
C00162	R3-Sud	012012035	1	1	Résalys
C01877	R6	012012034	1	1	Résalys
C00497	39-12	039039012	1	0	SAVAC
C00503	12	039039019	1	0	SAVAC
C00521	39-34	039039034	1	0	SAVAC
C00530	263	039039263	1	0	SAVAC
C00532	307	039039307	1	0	SAVAC
C01700	264	039039264	1	0	SAVAC
C01701	261	039039261	1	0	SAVAC
C01702	262	039039262	1	0	SAVAC
C01799	260	039039262	1	0	SAVAC
C00385	301	024309001	1	0	Seine Essonne Bus
C00386	302	024309002	1	0	Seine Essonne Bus
C00387	312	024309002	1	0	Seine Essonne Bus
C00389	313	024309003	1	0	Seine Essonne Bus
C00390	304	024309009	1	0	Seine Essonne Bus
C00391	314	024309314	1	0	Seine Essonne Bus
C01714	300	024309001	1	0	Seine Essonne Bus
C00027	16	003177016	1	0	Seine et Marne Express
C00637	18	051177018	1	0	Seine et Marne Express
C00639	19	051377019	1	0	Seine et Marne Express
C00661	Express20	054054020	1	0	Seine et Marne Express
C00798	46	062177046	1	0	Seine et Marne Express

C00815	EXPRESS34	064177034	1	0	Seine et Marne Express
C00961	69	067377069	1	0	Seine et Marne Express
C01062	01	097177001	1	0	Seine et Marne Express
C01063	17	097177017	1	0	Seine et Marne Express
C01499	47	228177047	1	0	Seine et Marne Express
C01500	50	228177050	1	0	Seine et Marne Express
C01505	07	228228007	1	0	Seine et Marne Express
C00006	480	000522480	1	0	Seine Grand Orly
C00001	482	000522482	1	0	Seine Grand Orly
C00003	Licorne	000522481	1	0	Seine Grand Orly
C00004	483	000522483	1	1	Seine Grand Orly
C00351	Inter-Val	021021001	1	0	Seine Sénart Bus
C00354	A	021021002	1	0	Seine Sénart Bus
C00355	B	021021002	1	0	Seine Sénart Bus
C00356	BM	021021006	1	1	Seine Sénart Bus
C00357	C	021021002	1	0	Seine Sénart Bus
C00358	D	021021002	1	0	Seine Sénart Bus
C00359	E	021021002	1	0	Seine Sénart Bus
C00360	F	021021002	1	0	Seine Sénart Bus
C00361	G	021021002	1	1	Seine Sénart Bus
C00362	H	021021002	1	0	Seine Sénart Bus
C00369	12	021021011	1	0	Seine Sénart Bus
C00370	13	021021011	1	0	Seine Sénart Bus

C00376	16	021021016	1	0	Seine Sénart Bus
C02386	V	045045002	1	0	Seine Sénart Bus
C01574	602	293193602	1	0	Seine-Saint-Denis
C01575	603	293193603	1	0	Seine-Saint-Denis
C01576	604	293193604	1	0	Seine-Saint-Denis
C01577	605	293193605	1	0	Seine-Saint-Denis
C01578	607	293193607	1	0	Seine-Saint-Denis
C01579	609	293193609	1	1	Seine-Saint-Denis
C01580	610	293193610	1	1	Seine-Saint-Denis
C01581	613	293193613	1	0	Seine-Saint-Denis
C01583	615	293193615	1	0	Seine-Saint-Denis
C01584	616	293193616	1	0	Seine-Saint-Denis
C01585	617	293193617	1	1	Seine-Saint-Denis
C01586	618	293193618	1	0	Seine-Saint-Denis
C01587	619	293193619	1	0	Seine-Saint-Denis
C01588	620	293193620	1	0	Seine-Saint-Denis
C01589	623	293193623	1	0	Seine-Saint-Denis
C01590	627	293193627	1	0	Seine-Saint-Denis
C01591	637	293193637	1	0	Seine-Saint-Denis
C01592	640	293193640	1	1	Seine-Saint-Denis
C01594	642	293193642	1	0	Seine-Saint-Denis
C01595	644	293193644	1	0	Seine-Saint-Denis
C00836	50	000519050	1	0	Sénart
C00837	51	000519051	1	0	Sénart
C00838	55	000519055	1	0	Sénart
C00839	54	000519096	1	0	Sénart
C00843	03	000519003	1	0	Sénart
C00846	12	000519012	1	0	Sénart
C00847	13	000519013	1	0	Sénart
C00850	34	000519034	1	0	Sénart

C00854	42	000519042	1	0	Sénart
C00855	43	000519043	1	0	Sénart
C00859	Tzen1	000519100	1	1	Sénart
C00862	21	000519122	1	0	Sénart
C00863	22	000519123	1	0	Sénart
C00864	25	000519126	1	1	Sénart
C00865	24	000519127	1	1	Sénart
C00868	32	000519131	1	0	Sénart
C00869	CPSF	000519132	1	0	Sénart
C00871	33	000519139	1	0	Sénart
C01669	31	000519132	1	0	Sénart
C00030	E	003351503	1	0	Sit bus
C00031	A	003351504	1	0	Sit bus
C00032	D	003351505	1	0	Sit bus
C00033	B	003351506	1	0	Sit bus
C01476	06	212212006	1	1	SIVOM--- Maisons- Laffitte et Le Mesnil Le Roi
C01435	A	208208001	1	0	Siyonne
C01436	B	208208002	1	0	Siyonne
C01439	G	208208012	1	0	Siyonne
C00012	7	003003007	1	0	Sol R
C00536	449	039410101	1	0	SQYBUS
C00537	450	039410101	1	0	SQYBUS
C00538	451	039410101	1	0	SQYBUS
C00539	452	039410101	1	0	SQYBUS
C00540	453	039410101	1	0	SQYBUS
C00541	454	039410101	1	0	SQYBUS
C00542	455	039410101	1	0	SQYBUS
C00543	456	039410101	1	0	SQYBUS
C00544	439	039410100	1	1	SQYBUS
C00545	440	039410100	1	1	SQYBUS
C01523	402	230410402	1	1	SQYBUS
C01524	420	230410410	1	1	SQYBUS
C01527	414	230410414	1	1	SQYBUS
C01528	415	230410415	1	1	SQYBUS
C01530	417	230410417	1	1	SQYBUS
C01531	418	230410418	1	1	SQYBUS
C01532	419	230410419	1	1	SQYBUS
C01533	444		1	1	SQYBUS
C01534	460	230410460	1	1	SQYBUS
C01535	461	230410461	1	1	SQYBUS
C01537	463	230410463	1	1	SQYBUS
C01538	464	230410464	1	1	SQYBUS
C01539	465	230410465	1	1	SQYBUS
C01540	466	230410466	1	1	SQYBUS

C01541	467	230410467	1	1	SQYBUS
C01542	468	230410468	1	1	SQYBUS
C01543	475	230410475	1	1	SQYBUS
C01668	457	039410102	1	0	SQYBUS
C01676	431	230410431	1	1	SQYBUS
C01677	430	230410430	1	1	SQYBUS
C01793	458	230410468	1	1	SQYBUS
C02218	459	230410411	1	1	SQYBUS
C02448	403	230410403	1	0	SQYBUS
C01872	43	044044043	1	0	STAVO
C01873	51	044044051	1	0	STAVO
C01874	FA	044044007	1	1	STAVO
C00833	2	064608021	1	0	STILL
C00834	4	064608023	1	0	STILL
C00835	5	064608024	1	0	STILL
C00763	34	059440434	1	1	Stivo
C00764	35	059440435	1	1	Stivo
C00767	39	059440439	1	1	Stivo
C00769	42	059440442	1	1	Stivo
C00771	44	059440444	1	1	Stivo
C00772	45	059440445	1	1	Stivo
C00774	48	059440448	1	1	Stivo
C00778	49	059440449	1	1	Stivo
C00781	56	059440456	1	0	Stivo
C00782	57	059440457	1	1	Stivo
C00785	60	059440460	1	1	Stivo
C02085	33	059440433	1	1	Stivo
C00573	K	045045003	1	1	STRAV
C00574	J1	045045004	1	1	STRAV
C00575	J2	045045004	1	1	STRAV
C00581	B	045045011	1	1	STRAV
C00584	N	045045013	1	0	STRAV
C00594	O1	045045030	1	0	STRAV
C01751	O2	045045030	1	0	STRAV
C01615	510	055300001	1	0	TICE
C01616	401	400400401	1	1	TICE
C01617	402	400400402	1	1	TICE
C01618	403	400400403	1	1	TICE
C01619	404	400400404	1	1	TICE
C01620	405	400400405	1	1	TICE
C01621	406	400400406	1	1	TICE
C01622	407	400400407	1	1	TICE
C01623	408	400400408	1	1	TICE
C01624	409	400400409	1	1	TICE
C01625	412	400400412	1	0	TICE
C01626	413	400400413	1	1	TICE

C01627	414	400400414	1	1	TICE
C01628	415	400400415	1	1	TICE
C01629	418	400400418	1	1	TICE
C01630	419	400400419	1	1	TICE
C01631	453	400400453	1	1	TICE
C01672	416	400400416	1	1	TICE
C01956	420	400400420	1	1	TICE
C01046	25	097097025	1	1	TRAMY
C02035	A	097097013	1	0	TRAMY
C02036	B	097097013	1	0	TRAMY
C02020	207	024024207	1	0	Trans Essonne
C02021	208	024024208	1	1	Trans Essonne
C02221	209	024024209	1	1	Trans Essonne
C00610	23	050050023	1	0	Trans Val d'Oise
C00611	25	050050025	1	0	Trans Val d'Oise
C00612	24	050050024	1	0	Trans Val d'Oise
C00616	36	050050036	1	0	Trans Val d'Oise
C01867	20	050050020	1	1	Trans Val d'Oise
C00083	101	010010002	1	0	Transdev CEAT
C00084	7	010240007	1	1	Transdev CEAT
C00085	8	010240008	1	1	Transdev CEAT
C00090	107	010010007	1	1	Transdev CEAT
C00092	205	010010010	1	0	Transdev CEAT
C00094	15	010010015	1	1	Transdev CEAT
C00105	330	010010330	1	0	Transdev CEAT
C00319	201	018018010	1	0	Transdev CEAT
C00321	103	018018011	1	0	Transdev CEAT
C00322	203	018018012	1	0	Transdev CEAT
C00323	202	018018013	1	1	Transdev CEAT
C00547	10	010240010	1	1	Transdev CEAT
C00552	1	010240001	1	0	Transdev CEAT

C00553	2	010240002	1	0	Transdev CEAT
C00554	3	010240003	1	0	Transdev CEAT
C00555	4	010240004	1	0	Transdev CEAT
C00556	5	010240005	1	1	Transdev CEAT
C00557	6	010240006	1	1	Transdev CEAT
C01663	109	010010109	1	1	Transdev CEAT
C01763	102	010010002	1	0	Transdev CEAT
C01810	108	010010108	1	1	Transdev CEAT
C01811	206A	010010016	1	0	Transdev CEAT
C01812	206B	010010016	1	0	Transdev CEAT
C02418	105A	018018005	1	1	Transdev CEAT
C02419	105B	018018005	1	1	Transdev CEAT
C02426	21	010240002	1	0	Transdev CEAT
C02427	22	010240002	1	0	Transdev CEAT
C02428	71	010240007	1	0	Transdev CEAT
C02429	81	010240008	1	0	Transdev CEAT
C02430	82	010240008	1	0	Transdev CEAT
C02456	9	010240009	1	0	Transdev CEAT
C02204	27	212212003	1	0	Transdev Ile- de-France Conflans
C02443	38	011011182	1	0	Transdev Ile- de-France Ecquevilly
C00662	DM02 A	055055002	1	0	Transports Daniel Meyer
C00663	DM02 B	055055002	1	0	Transports Daniel Meyer
C00664	DM03	055055003	1	1	Transports Daniel Meyer
C00665	DM04	055055004	1	1	Transports Daniel Meyer
C00666	DM5	055055005	1	0	Transports Daniel Meyer

C00667	DM06 A	055055006	1	1	Transports Daniel Meyer
C00668	DM06 B	055055006	1	0	Transports Daniel Meyer
C00670	DM08	055055008	1	0	Transports Daniel Meyer
C00677	DM13	055055013	1	0	Transports Daniel Meyer
C00681	DM19	055055019	1	0	Transports Daniel Meyer
C00682	DM20	055055020	1	0	Transports Daniel Meyer
C00683	DM21 A	055055021	1	0	Transports Daniel Meyer
C00684	DM21 B	055055021	1	0	Transports Daniel Meyer
C00685	DM22	055055022	1	0	Transports Daniel Meyer
C00689	DM151	055155001	1	0	Transports Daniel Meyer
C02395	DM154	055155001	1	0	Transports Daniel Meyer
C01482	27	213213027	1	0	Traverciel
C01483	28	213213027	1	0	Traverciel
C01484	29	213213027	1	0	Traverciel
C01772	30	213213027	1	0	Traverciel
C02239	460	213213460	1	0	Traverciel
C00656	8	054054008	1	0	TVF
C00659	18	054054018	1	0	TVF
C00444	30-11	030030011	1	1	ValBus
C00447	30-14	030030014	1	1	ValBus
C00452	30-23	030030023	1	1	ValBus
C00484	3801	038038001	1	1	ValBus
C00487	3804	038038004	1	1	ValBus
C02005	30-03	030030003	1	0	ValBus
C00299	10	000505010	1	1	Vallée de Montmorency
C00302	13	000505113	1	0	Vallée de Montmorency
C00304	11	000505020	1	1	Vallée de Montmorency
C00315	14	000505101	1	0	Vallée de Montmorency
C00446	30-13	000505013	1	0	Vallée de Montmorency
C01804	15	000505615	1	0	Vallée de Montmorency

C02422	38-05	000505005	1	0	Vallée de Montmorency
C00471	95-03A	030195003	1	0	Valoise
C00472	95-03B	030195003	1	0	Valoise
C00476	95-20	030195020	1	0	Valoise
C00477	95-21	030195021	1	0	Valoise
C00394	95-07	000501007	1	0	Vexin
C01552	95-04	000501004	1	0	Vexin
C01820	002	250177002	1	1	ViaMo-Melun
C00576	H	045045005	1	0	VyBus
C00577	F	045045007	1	0	VyBus
C00579	D	045045009	1	0	VyBus
C00580	A	045045010	1	0	VyBus
C00582	C	045045012	1	0	VyBus
C00586	F4	045045019	1	0	VyBus
C00591	M	045045024	1	0	VyBus
C00592	I	045045025	1	0	VyBus
C00599	E	045045006	1	0	VyBus
C00600	E1	045045006	1	0	VyBus
C00601	E2	045045006	1	0	VyBus
C00602	X	045302034	1	0	VyBus

8.3. Les lignes Sd'Ap du réseau Noctilien SNCF et leur état d'accessibilité

ID_REF_LIG_C	route_short_name	CodeStif	Ligne_SDA_P	Ligne_Accessible	agency_name
C01633	N132	800987003	1	0	Noctilien SNCF
C01634	N130	800987004	1	1	Noctilien SNCF
C01635	N151	800987005	1	1	Noctilien SNCF
C01636	N131	800987006	1	1	Noctilien SNCF
C01637	N150	000501150	1	1	Noctilien SNCF
C01638	N140	800987008	1	1	Noctilien SNCF
C01639	N141	800987011	1	1	Noctilien SNCF
C01640	N142	800987010	1	1	Noctilien SNCF
C01641	N152	000501152	1	0	Noctilien SNCF
C01642	N134	800987016	1	0	Noctilien SNCF
C01643	N135	800987017	1	1	Noctilien SNCF

C01644	N143	800987012	1	1	Noctilien SNCF
C01645	N144	800987013	1	1	Noctilien SNCF
C01646	N145	800987014	1	1	Noctilien SNCF
C01647	N154	000501154	1	1	Noctilien SNCF
C01648	N133	800987015	1	1	Noctilien SNCF

9. Les gares du SD'AP

GARE	Exploitant	Dpt	Gares SDA	Statut dans SDA de 2009	Accessibilité mars 2022	A	B	C	D	E	H	J	K	L	N	P	R	U
ACHERES VILLE	SNCF	78	1	Accessible en 2009 à l'approbation du SDA	1	1								1				
AEROPORT CHARLES DE GAULLE 1	SNCF	95	1	Accessible en 2009 à l'approbation du SDA	1		1											
AEROPORT CHARLES DE GAULLE 2	SNCF	95	1	Accessible en 2009 à l'approbation du SDA	1		1											
ANTONY	RATP	92	1	Accessible en 2009 à l'approbation du SDA	1		1											
ARCUEIL CACHAN	RATP	94	1	Accessible en 2009 à l'approbation du SDA	1		1											
ARGENTEUIL	SNCF	95	1	Programme des 143 gares SNCF								1						
ARPAJON	SNCF	91	1	Programme des 143 gares SNCF	1			1										
ASNIERES SUR SEINE	SNCF	92	1	Accessible en 2009 à l'approbation du SDA	1							1		1				
AUBER	RATP	75	1	Accessible en 2009 à l'approbation du SDA	1	1												

AULNAY SOUS BOIS	SNCF	93	1	Coups partis en 2009 à l'approbation du SDA	1		1							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										
BAGNEUX	RATP	94	1	Accessible en 2009 à l'approbation du SDA	1		1											
BECON LES BRUYERES	SNCF	92	1	Programme des 143 gares SNCF	1									1				
BELLEVUE	SNCF	92	1	Dérogation envisagée											1			
BFM	SNCF	75	1	Accessible en 2009 à l'approbation du SDA	1			1										
BOIS COLOMBES	SNCF	92	1	Accessible en 2009 à l'approbation du SDA	1							1						
BOISSY SAINT LEGER	RATP	94	1	Accessible en 2009 à l'approbation du SDA	1	1												
BONDY	SNCF	93	1	Accessible en 2009 à l'approbation du SDA	1					1								

BOUFFEMONT MOISELLES	SNCF	95	1	Programme des 143 gares SNCF	1														1
BOULAINVILLIERS	SNCF	75	1	Programme des 143 gares SNCF				1											
BOURG LA REINE	RATP	92	1	Accessible en 2009 à l'approbation du SDA	1		1												
BOUSSY ST ANTOINE	SNCF	91	1	Programme des 143 gares SNCF	1				1										
BRETIGNY	SNCF	91	1	Programme des 143 gares SNCF				1											
BRUNOY	SNCF	91	1	Programme des 143 gares SNCF	1				1										
BRY SUR MARNE	RATP	94	1	Accessible en 2009 à l'approbation du SDA	1	1													
BURES SUR YVETTE	RATP	91	1	Accessible en 2009 à l'approbation du SDA	1		1												
BUSSY SAINT GEORGES	RATP	77	1	Accessible en 2009 à l'approbation du SDA	1	1													
CERGY LE HAUT	SNCF	95	1	Accessible en 2009 à l'approbation du SDA	1	1													1
CERGY PREFECTURE	SNCF	95	1	Accessible en 2009 à l'approbation du SDA	1	1													1

CERGY ST CHRISTOPHE	SNCF	95	1	Accessible en 2009 à l'approbation du SDA	1	1														1
CERNAY	SNCF	95	1	Programme des 143 gares SNCF				1				1								
CESSON	SNCF	77	1	Programme des 143 gares SNCF					1											
CHAMP DE COURSES D'ENGHEN	SNCF	95	1	Programme des 143 gares SNCF								1								
CHAMP DE MARS TOUR EIFFEL	SNCF	75	1	Programme des 143 gares SNCF				1												
CHAMPIGNY	RATP	94	1	Accessible en 2009 à l'approbation du SDA	1	1														
CHANTELOUP LES VIGNES	SNCF	78	1	Programme des 143 gares SNCF										1						
CHARLES DE GAULLE ETOILE	RATP	75	1	Accessible en 2009 à l'approbation du SDA	1	1														
CHATELET LES HALLES	RATP	75	1	Accessible en 2009 à l'approbation du SDA	1	1	1			1										
CHATOU CROISSY	RATP	78	1	Accessible en 2009 à l'approbation du SDA	1	1														
CHAVILLE RIVE DROITE	SNCF	92	1	Programme des 143 gares SNCF	1															1

FONTENAY AUX ROSES	RATP	92	1	Accessible en 2009 à l'approbation du SDA	1		1											
FONTENAY SOUS BOIS	RATP	94	1	Accessible en 2009 à l'approbation du SDA	1	1												
FRANCONVILLE LE PLESSIS BOUCHARD	SNCF	95	1	Programme des 143 gares SNCF				1			1							
GAGNY	SNCF	93	1	Accessible en 2009 à l'approbation du SDA	1					1								
GARCHES MARNES LA COQUETTE	SNCF	92	1	Programme des 143 gares SNCF	1								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												1	
GARE DE LYON	RATP	75	1	Accessible en 2009 à l'approbation du SDA	1	1			1									
GARE DE LYON	SNCF	75	1	Programme des 143 gares SNCF	1					1								1
GARE DU NORD	SNCF	75	1	Programme des 143 gares SNCF	1		1		1		1		1					
GARE MONTPARNASSE	SNCF	75	1	Programme des 143 gares SNCF	1												1	
GARE ST LAZARE	SNCF	75	1	Programme des 143 gares SNCF	1							1		1				

GARGES SARCELLES	SNCF	95	1	Programme des 143 gares SNCF	1				1									
GENNEVILLIERS	SNCF	92	1	Programme des 143 gares SNCF	1			1										
GENTILLY	RATP	94	1	Accessible en 2009 à l'approbation du SDA	1		1											
GIF SUR YVETTE	RATP	91	1	Accessible en 2009 à l'approbation du SDA	1		1											
GOUSSAINVILLE	SNCF	95	1	Programme des 143 gares SNCF					1									
GRETZ ARMAINVILLIERS	SNCF	77	1	Programme des 143 gares SNCF						1								
GRIGNY CENTRE	SNCF	91	1	Programme des 143 gares SNCF	1				1									
GROS NOYER ST PRIX	SNCF	95	1	Programme des 143 gares SNCF								1						
GROSLAY	SNCF	95	1	Programme des 143 gares SNCF	1							1						
HAUSSMANN ST LAZARE	SNCF	75	1	Accessible en 2009 à l'approbation du SDA	1					1								
HERBLAY	SNCF	95	1	Programme des 143 gares SNCF								1						
HOUDAN	SNCF	78	1	Programme des 143 gares SNCF	1											1		

LA DEFENSE	RATP	92	1	Accessible en 2009 à l'approbation du SDA	1	1													
LA DEFENSE	SNCF	92	1	Accessible en 2009 à l'approbation du SDA	1								1						1
LA FERTE SOUS JOUARRE	SNCF	77	1	Programme des 143 gares SNCF														1	
LA GARENNE COLOMBES	SNCF	92	1	Programme des 143 gares SNCF	1								1						
LA HACQUINIÈRE	RATP	91	1	Accessible en 2009 à l'approbation du SDA	1			1											
LA PLAINE STADE DE FRANCE	SNCF	93	1	Accessible en 2009 à l'approbation du SDA	1			1											
LA VARENNE CHENNEVIÈRES	RATP	94	1	Accessible en 2009 à l'approbation du SDA	1	1													
LA VERRIÈRE	SNCF	78	1	Programme des 143 gares SNCF													1		1
LAGNY THORIGNY	SNCF	77	1	Programme des 143 gares SNCF	1													1	
LAPLACE	RATP	94	1	Accessible en 2009 à l'approbation du SDA	1			1											
LE BLANC MESNIL	SNCF	93	1	Coups partis en 2009 à l'approbation du SDA	1			1											

LE BOURGET	SNCF	93	1	Coups partis en 2009 à l'approbation du SDA	1		1												
LE BRAS DE FER	SNCF	91	1	Programme des 143 gares SNCF					1										
LE CHENAY GAGNY	SNCF	93	1	Coups partis en 2009 à l'approbation du SDA	1					1									
LE GUICHET	RATP	91	1	Accessible en 2009 à l'approbation du SDA	1		1												
LE MEE	SNCF	77	1	Programme des 143 gares SNCF					1										
LE PARC DE SAINT MAUR	RATP	94	1	Accessible en 2009 à l'approbation du SDA	1	1													
LE RAINCY VILLEMOMBLE MONTFERMEIL	SNCF	93	1	Dérogation envisagée						1									
LE STADE	SNCF	92	1	Programme des 143 gares SNCF	1							1							
LE VAL D'OR	SNCF	92	1	Accessible en 2009 à l'approbation du SDA	1								1						1
LE VERT DE MAISONS	SNCF	94	1	Programme des 143 gares SNCF					1										
LE VESINET CENTRE	RATP	78	1	Accessible en 2009 à l'approbation du SDA	1	1													

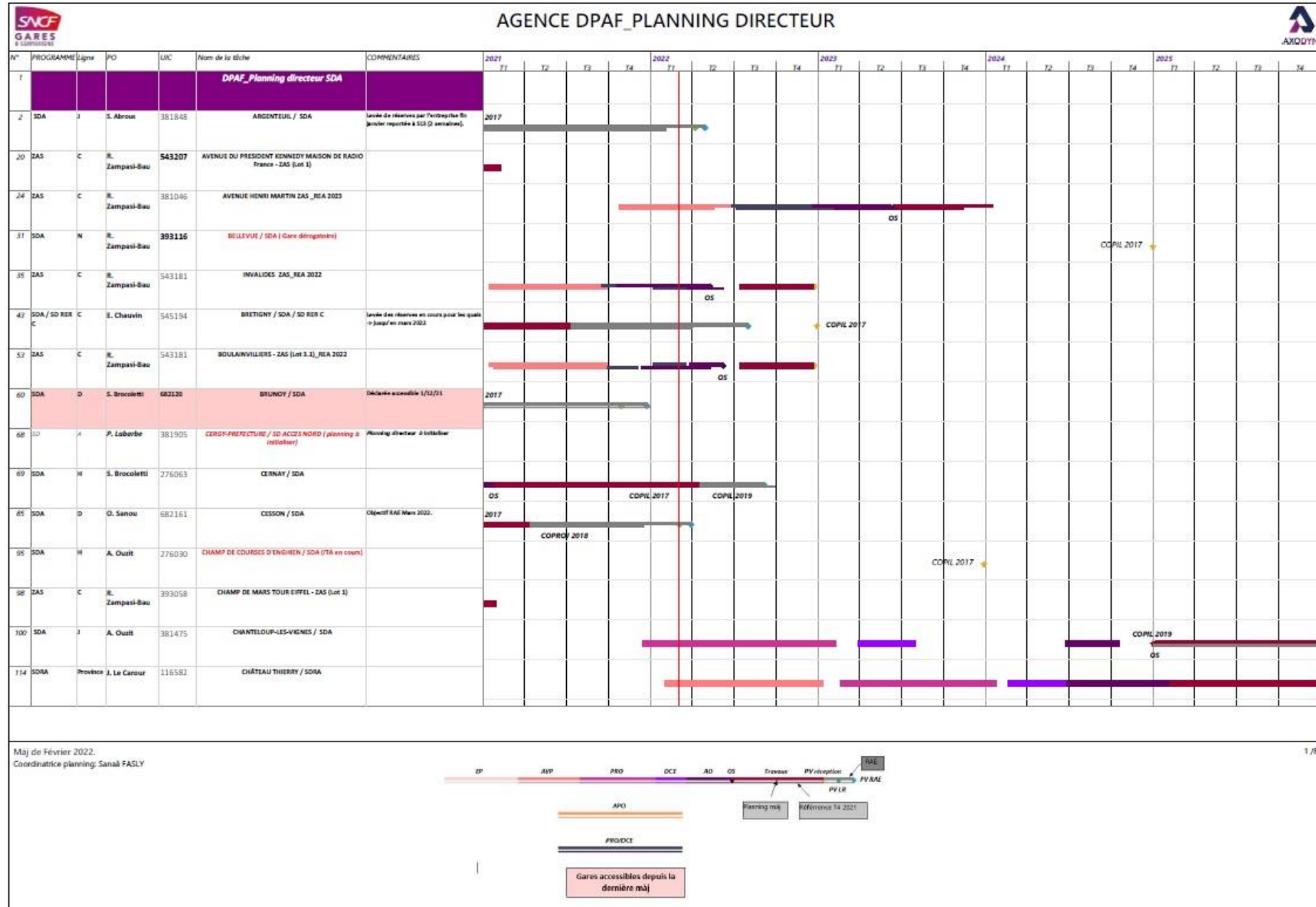
LE VESINET LE PECQ	RATP	78	1	Accessible en 2009 à l'approbation du SDA	1	1													
LES ARDOINES	SNCF	94	1	Programme des 143 gares SNCF				1											
LES BACONNETS	RATP	92	1	Accessible en 2009 à l'approbation du SDA	1		1												
LES BOULLEREAUX CHAMPIGNY	SNCF	94	1	Coups partis en 2009 à l'approbation du SDA	1					1									
LES GRESILLONS	SNCF	92	1	Critère trafic SD'AP				1											
LES MUREAUX	SNCF	78	1	Programme des 143 gares SNCF								1							
LES SAULES	SNCF	94	1	Programme des 143 gares SNCF				1											
LES VALLEES	SNCF	92	1	Programme des 143 gares SNCF	1									1					
LIEUSAIN MOISSY	SNCF	77	1	Programme des 143 gares SNCF					1										
LOGNES	RATP	77	1	Accessible en 2009 à l'approbation du SDA	1	1													
LOUVECIENNES	SNCF	78	1	Programme des 143 gares SNCF											1				
LOUVRES	SNCF	95	1	Programme des 143 gares SNCF	1				1										

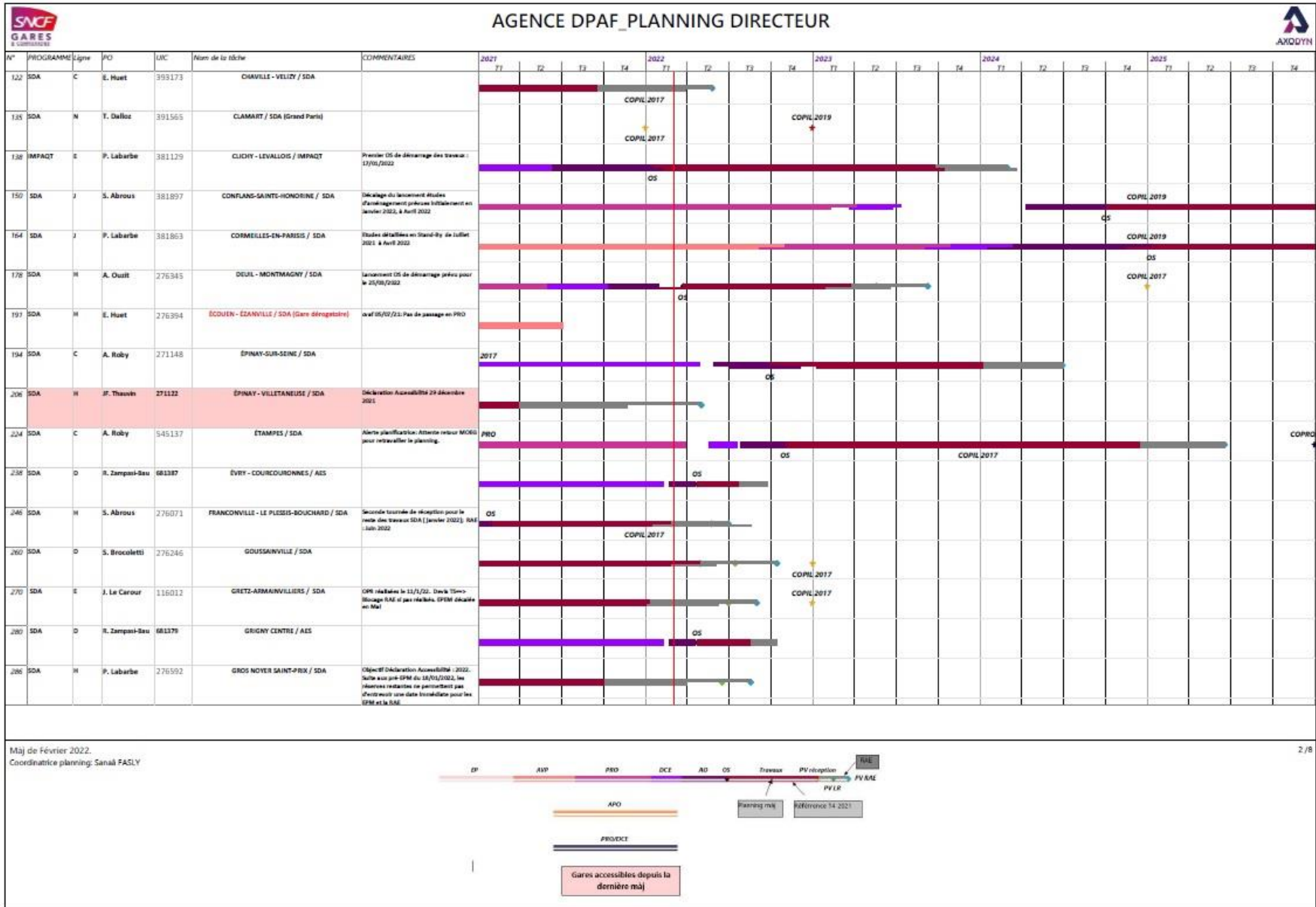
LOZERE	RATP	91	1	Coups partis en 2009 à l'approbation du SDA	1		1											
LUXEMBOURG	RATP	75	1	Coups partis en 2009 à l'approbation du SDA	1		1											
LUZARCHES	SNCF	95	1	Programme des 143 gares SNCF	1						1							
MAGENTA	SNCF	75	1	Accessible en 2009 à l'approbation du SDA	1					1								
MAISONS ALFORT ALFORTVILLE	SNCF	94	1	Programme des 143 gares SNCF	1					1								
MAISONS LAFFITTE	SNCF	78	1	Accessible en 2009 à l'approbation du SDA	1	1								1				
MANTES LA JOLIE	SNCF	78	1	Accessible en 2009 à l'approbation du SDA	1						1				1			
MARLY LE ROI	SNCF	78	1	Programme des 143 gares SNCF	1										1			
MARNE LA VALLEE CHESSY	RATP	77	1	Accessible en 2009 à l'approbation du SDA	1	1												
MASSY PALAISEAU	SNCF	91	1	Programme des 143 gares SNCF														
MASSY PALAISEAU	RATP	91	1	Coups partis en 2009 à l'approbation du SDA	1		1											

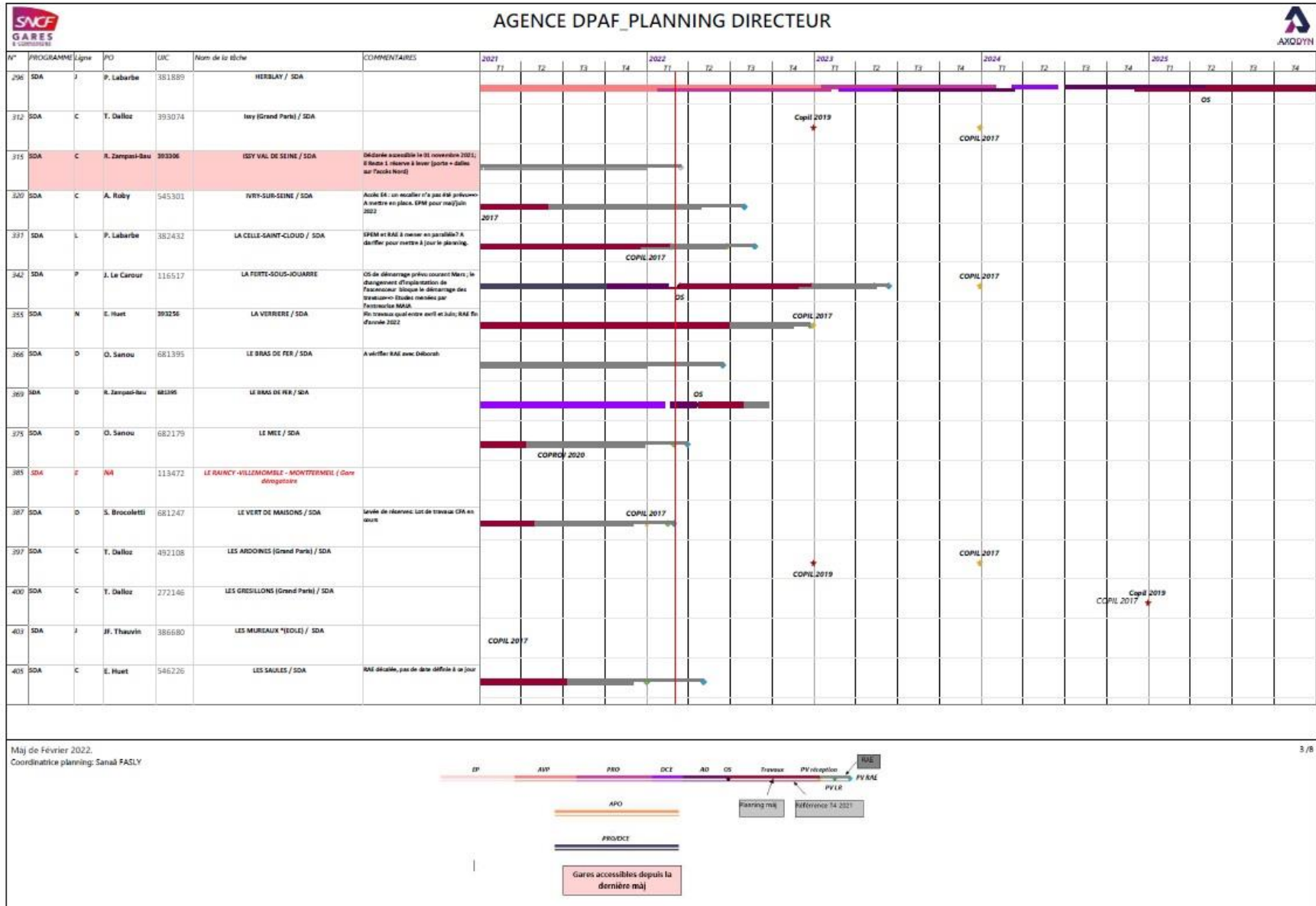
MASSY VERRIERES	SNCF	91	1	Programme des 143 gares SNCF				1										
MASSY VERRIERES	RATP	91	1	Accessible en 2009 à l'approbation du SDA	1		1											
MEAUX	SNCF	77	1	Programme des 143 gares SNCF												1		
MELUN	SNCF	77	1	Programme des 143 gares SNCF				1										1
MEUDON VAL FLEURY	SNCF	92	1	Programme des 143 gares SNCF				1										
MITRY CLAYE	SNCF	77	1	Coups partis en 2009 à l'approbation du SDA	1		1						1					
MONTEREAU	SNCF	77	1	Programme des 143 gares SNCF	1													1
MONTFORT L'AMAURY MERE	SNCF	78	1	Programme des 143 gares SNCF	1										1			
MONTGERON CROSNE	SNCF	91	1	Programme des 143 gares SNCF	1				1									
MONTIGNY BEAUCHAMP	SNCF	95	1	Programme des 143 gares SNCF	1				1			1						
MONTREUIL	SNCF	78	1	Programme des 143 gares SNCF	1									1				
MONTSOULT MAFFLIERS	SNCF	95	1	Programme des 143 gares SNCF	1							1						

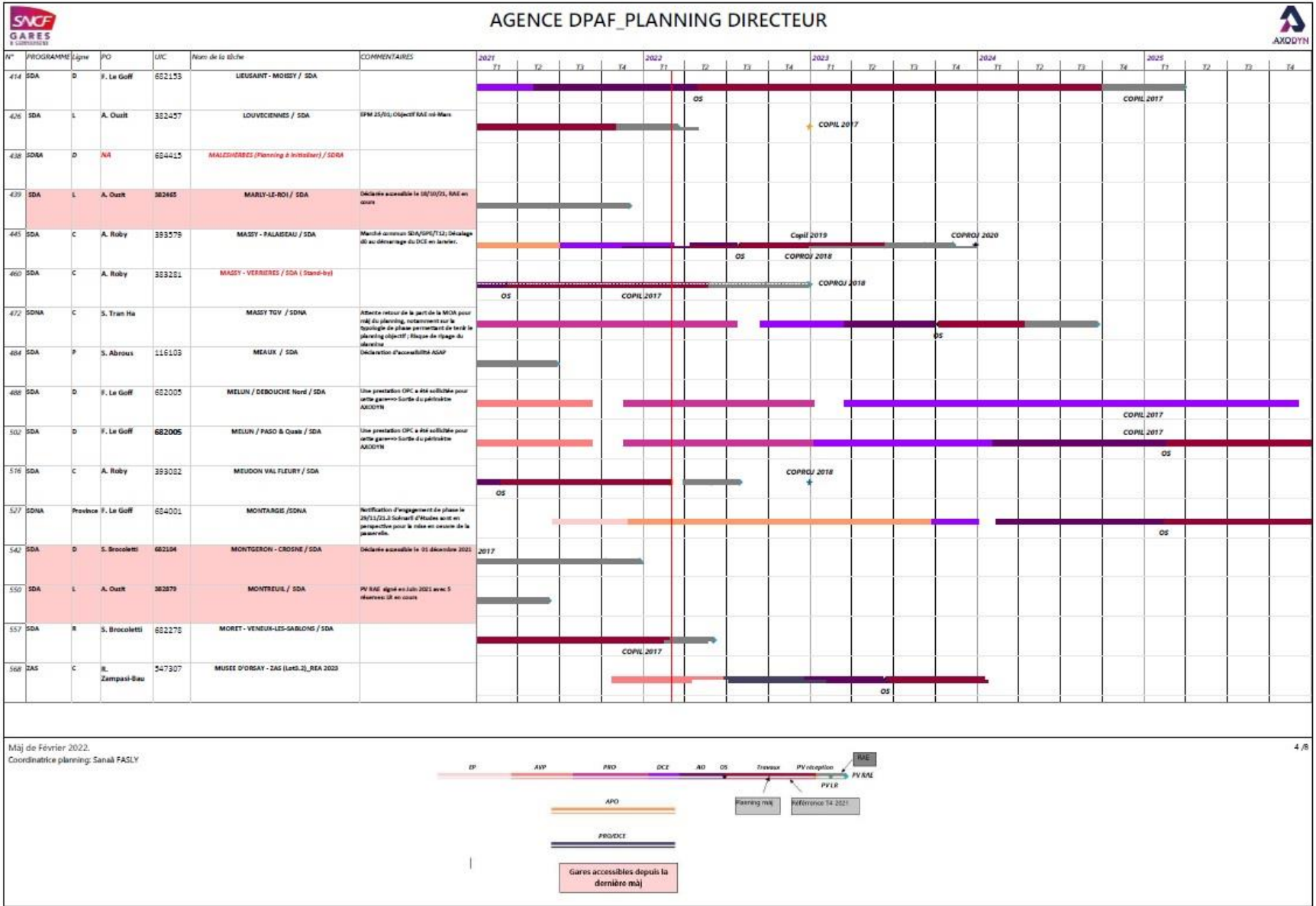
SCEAUX	RATP	92	1	Accessible en 2009 à l'approbation du SDA	1		1											
SEVRAN BEAUDOTTES	SNCF	93	1	Coups partis en 2009 à l'approbation du SDA	1		1											
SEVRAN LIVRY	SNCF	93	1	Coups partis en 2009 à l'approbation du SDA	1		1											
SEVRES RIVE GAUCHE	SNCF	92	1	Programme des 143 gares SNCF	1										1			
SEVRES VILLE D'AVRAY	SNCF	92	1	Programme des 143 gares SNCF										1				
SAINT OUEN L'AUMÔNE	SNCF	95	1	Programme des 143 gares SNCF				1			1							
STADE DE FRANCE ST DENIS	SNCF	93	1	Programme des 143 gares SNCF	1				1									
SUCY BONNEUIL	RATP	94	1	Accessible en 2009 à l'approbation du SDA	1	1												
SURESNES MONT VALERIE	SNCF	92	1	Accessible en 2009 à l'approbation du SDA	1									1				1
SURVILLIERS FOSSES	SNCF	95	1	Programme des 143 gares SNCF	1				1									
TORCY	RATP	77	1	Accessible en 2009 à l'approbation du SDA	1	1												

ANNEXE : planning de mise en œuvre du programme de mise en accessibilité des gares SNCF







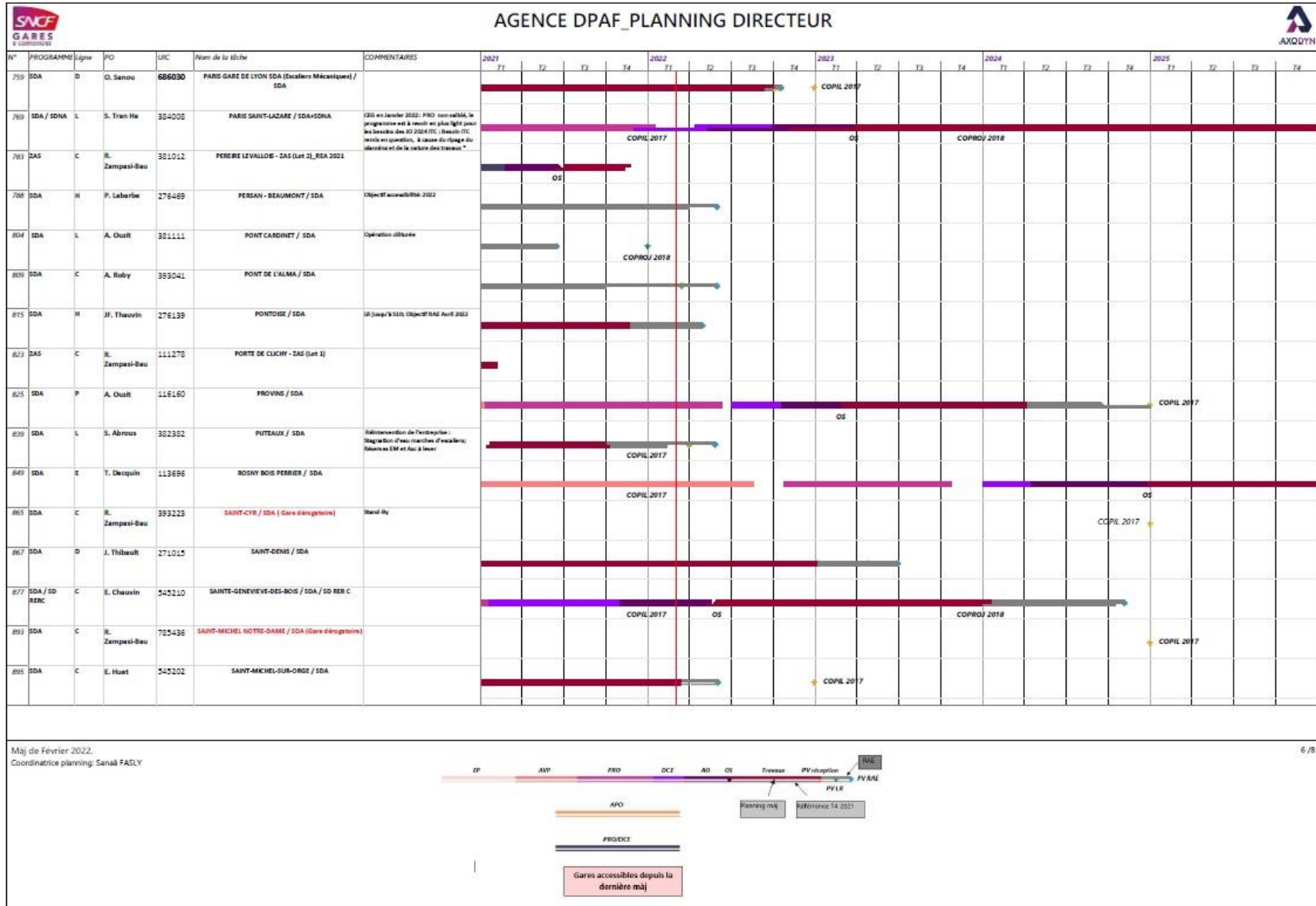


AGENCE DPAF_PLANNING DIRECTEUR

N°	PROGRAMME	Ligne	PO	LIC	Nom de la tâche	COMMENTAIRES	2021				2022				2023				2024				2025								
							T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4					
574	SDA	P	P. Labarbe	116095	NANGIS/ SDA (Gare dérogatoire)		OS																				COPIL 2017	COPROJ 2018			
589	DAG	C	R. Zampesi-Bau	331020	NEUILLY PORTE MARLOT - ZAG_BEA 2022		OS																								
595	SDA	D	F. Le Goff	651348	ORANGIS BOIS DE L'EPINE / SDA		OS																COPIL 2017								
607	SDA	C	E. Huet	546200	ORLY VILLE (gare dérogatoire) / SDA	Stand-by	OS																								
609	SDA	E	P. Labarbe	113209	PANTIN / SDA		EPPH																								
613	SDNA	C	S. Tran Ha	547026	PARIS AUSTERLITZ / SDNA - Marché 1	En attente de MAJ des dates planning: retard de la validation du PDD/POC - Avertissement de planning émis par le planification.	OS																								
625	SDNA	C	S. Tran Ha	547026	PARIS AUSTERLITZ / SDNA - Marché 2	Indefinition de TTC en cours	OS																								
657	SDNA	C	S. Tran Ha	547026	PARIS AUSTERLITZ / SDNA - Marché 3	Indefinition de TTC en cours	OS																								
670	DAG	C	R. Zampesi-Bau	547026	PARIS AUSTERLITZ - ZAG_BEA 2023	CNV planifié pour Juin 2022	OS																								
676	SDNA	D	S. Abrous	606667	PARIS Bercy / SDNA	OS lancé le 17/11/21	OS																								
689	SDA / SDNA	P	S. Tran Ha	113001	PARIS EST Quai 7-8-9 SDA / SDNA		OS																				COPIL 2017	COPROJ 2018			
707	SDA	P	S. Tran Ha	113001	PARIS EST quai 10-11-12 + AGC / SDA		OS																				COPIL 2017	COPROJ 2018			
715	SDA	N	S. Tran Ha	331003	PARIS MONTFARNAISE / SDA		COPIL 2017																								
726	SDNA	D	O. Senou	686030	PARIS GARE DE LYON HALI 1/ SDNA		COPIL 2017																								
736	SDNA	D	O. Senou	686030	PARIS GARE DE LYON HALI 2/ SDNA		COPIL 2017																								
749	SDA	D	O. Senou	686030	PARIS GARE DE LYON SOUTERRAIN / SDA RHQ	Objetif MAJ en février est maintenu.	OS																				COPIL 2017	COPIL 2017			

Maj de Février 2022.
Coördinatrice planning: Samia FASLY

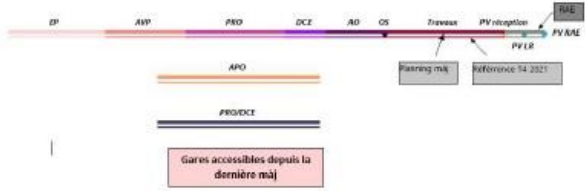




SNCF GARES & CONTRATS		AGENCE DPAF_PLANNING DIRECTEUR																												AXO'DYN				
N°	PROGRAMME	Ligne	PO	LIC	Nom de la tâche	COMMENTAIRES	2021				2022				2023				2024				2025											
							T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4								
906	SDA	H	A. Outil	276105	SAINT-QUENTIN-L'AUMONIE (ITA en cours)	ITA					COPIL 2017																							
909	SDA / SO RERC / IMPACT	N	A. Outil	393843	SAINT-QUENTIN EN YVELINES - MONTIGNY-LE-BRETONNEUX / SDA / SO RERC / IMPACT		[Barre de planification]																											
919	SD	A	S. Abrous	386417	SARTROUVILLE / SO		[Barre de planification]																											
933	SDA	D	O. Sanou	682187	SAVIGNY-LE-TEMPLE - NANDY / SDA		[Barre de planification]																											
943	SDA	C	E. Chauvin	545236	SAVIGNY-SUR-ORGE / SDA	RAI prévu le 7 mars 2022.	[Barre de planification]																											
953	SDA	Provis	A. Zampari-Bou	683003	SENS / SDA (planning à initialiser)		[Barre de planification]																											
954	SDA	S	A. Outil	382341	SEVRES - VILLE-D'AVRAY / SDA	PV RAI signé avec observés intervention février 2022	[Barre de planification]																											
965	SDA	N		393835	TRAPPES / SDA	Tourée accessibilité à prévoir	[Barre de planification]																											
969	SDA	P	A. Outil	116293	VAIRES - TORCY / SDA	PV RAI le 09/11/21. RAI Pour des travaux COP208 + PV de des travaux, mais plus de MOEts	[Barre de planification]																											
980	SDA	E	T. Daloz	113712	VAL DE FONTENAY (Grand Parc) / SDA		[Barre de planification]																											
992	SDA	J	JF. Thauvin	386656	VERNOUILLET VERNEUIL (EOLJ) / SDA		[Barre de planification]																											
995	SDA	D	S. Brocietti	681304	VIGNEUX-SUR-SEINE / SDA		[Barre de planification]																											
998	SDA / SO RERC	C	A. Zampari-Bou	545277	VILLENEUVE-LE-ROI / SO RERC (Gare dérogatoire)		[Barre de planification]																											
999	SDA	R	F. Le Goff	681825	VILLENEUVE ST GEORGES / SDA (Quai + Ouvrage traversant)	SI Passage en CEO de TSP. Certains éléments du programme restent à clarifier pour le passage en AOP (notamment début mai à ce jour)	[Barre de planification]																											
1013	SOMR / IMPACT	R	F. Le Goff	681825	VILLENEUVE-SAINT-GEORGES / SOMR / IMPACT		[Barre de planification]																											
1022	SDA	N	A. Zampari-Bou	393413	VILLEPREUX - LES CLAYES / SDA (gare dérogatoire)	POC validé le 2/09/22	[Barre de planification]																											

Maj de Février 2022.
Coordinatrice planning: Sanaï FASLY

7/8



AGENCE DPAF_PLANNING DIRECTEUR						2021												2022				2023				2024				2025				
N°	PROGRAMME	Signe	PO	LIC	Nom de la tâche	COMMENTAIRES	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4	T1	T2	T3	T4				
1040	SDA	D	F. Le Goff	276220	VILLIERS LE BEL GONESSE ARNOUVILLE SDA (Passerelle) / SDA	Déclairez planning réalisés pour optimiser le planning.	COPIL 2017																											
1060	SDA	D	F. Le Goff	276220	VILLIERS-LE-BEL - GONESSE - ARNOUVILLE RIQ / SDA	RD jusqu'en Mars, RM en Juillet 2022	COPIL 2017																											
1071	SDA	L	F. Labarbe	36387	VROFLAY RIVE DROITE / SDA	Déclaire accessible le 15 décembre 2021	COPROU 2018																											
1070	SDA	C	R. Zampasi-Bau	393215	VROFLAY RIVE GAUCHE / SDA	TS à faire par l'entreprise à partir de Mars 2022	COPIL 2017																											
1080	SDA	C	E. Huet	545293	VITRY-SUR-SEINE / SDA		COPIL 2017																											

Maj de Février 2022.
Coordinatrice planning: Sanaé FASLY

8 / 8

Diagramme de processus de planification :

- IP (Initiation)
- AWP (Analyse de l'impact)
- PRO (Planification)
- DCE (Déclenchement)
- RD (Révision)
- OS (Optimisation)
- Prevue (Prévision)
- PV réajustement (Plan de validation réajusté)
- PV BAL (Plan de validation)
- RM (Révision)
- PV BAL (Plan de validation)

Barres horizontales :

- APO (Analyse de l'impact)
- PRO/DCE (Planification / Déclenchement)

Encadré : Gares accessibles depuis la dernière maj

