

Règlement (UE) n°1300/2014 de la Commission sur les spécifications techniques d'interopérabilité relatives à l'accessibilité du système ferroviaire de l'Union pour les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite

Plan de mise en œuvre

(version en date du 16 décembre 2016)

I - CONTEXTE

I-1 Situation ([faits et chiffres – données sociales – évolution des besoins et des limitations en matière de mobilité](#))

La France compte 9,6 millions de personnes handicapées : 5,18 millions de Français sont en situation de handicap auditif, environ 2,3 millions de personnes ont des déficiences motrices (dont environ 400 000 sont en fauteuil roulant), le handicap visuel touche 1,7 million de personnes et plus de 700 000 personnes souffrent de handicap intellectuel et mental (difficulté de l'apprentissage, du langage ou retards mentaux, autisme, trisomie) auxquelles s'ajoutent les personnes handicapées psychiques (pathologie entraînant des troubles mentaux comme la bipolarité, la schizophrénie...).

Par ailleurs, il est à noter que 15 millions de personnes vivent avec un handicap consécutif d'une maladie invalidante (cancer, diabète, VIH, insuffisance cardiaque ou respiratoire, épilepsie, sclérose en plaque, Alzheimer, Parkinson...).

D'un point de vue démographique, la France est, parmi les pays européens, l'un de ceux qui a le taux de natalité le plus élevé, avec 2 enfants par femme. La France est aussi un pays où l'on vit de plus en plus vieux. Sur 65,4 millions de Français, 9,1 % de la population a plus de 75 ans. En 2050, ce chiffre aura triplé.

Ce panorama confirme à quel point l'accessibilité du voyage en train, notamment pour les personnes handicapées et à mobilité réduite doit être garantie pour répondre aux attentes des citoyens en matière d'égalité des chances et de lutte contre les discriminations.

I-2 Contexte législatif

La loi du 11 février 2005 relative à l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, dite Loi handicap, pose le principe selon lequel tous les types de handicap doivent être pris en compte et que la mise en accessibilité aux personnes handicapées doit englober l'ensemble de la chaîne du déplacement (transports, voirie et cadre bâti).

La loi Handicap fixe une obligation de mise en accessibilité des services de transports collectifs dans un délai de dix ans. À cette fin, la loi prévoit l'élaboration de schémas directeurs d'accessibilité par les autorités organisatrices des transports (AOT), et en cas d'absence d'AOT, par l'Etat. Conformément à ce dispositif, la Société Nationale des Chemins de Fer Français (SNCF) a élaboré en 2008 le Schéma Directeur d'Accessibilité des services ferroviaires d'intérêt national (SDNA) qui programmait la mise en accessibilité des bâtiments voyageurs de 414 gares.

Parallèlement, Réseau Ferré de France (RFF) a finalisé son propre document de programmation en 2009 pour la mise en accessibilité des infrastructures ferroviaires placées sous sa responsabilité. Parmi les infrastructures placées sous la responsabilité de cette entreprise, les travaux de mise en accessibilité concernent principalement les quais.

Les régions ont, quant à elles, élaboré des schémas directeurs régionaux d'accessibilité (SDRA) en leur qualité d'autorité organisatrice des transports (AOT) des trains express régionaux (TER).

La loi Handicap précise également que tout matériel roulant acquis lors d'un renouvellement de matériel ou à l'occasion de l'extension des réseaux doit être accessible aux personnes handicapées et à mobilité réduite.

Face au constat partagé que l'échéance de 2015 ne pourrait être respectée, l'ordonnance n°2014-1090 du 26 septembre 2014, ratifiée par la loi 2015-988 du 5 août 2015, complète la loi de 2005 en instaurant les Agendas d'Accessibilité Programmée (Ad'AP) qui permettent de poursuivre au-delà de 2015 la mise en accessibilité notamment des points d'arrêt ferroviaires. Pour le secteur des transports ferroviaires, un délai supplémentaire de neuf ans, divisé en trois périodes de trois ans, peut ainsi être obtenu à condition de déposer un Schéma Directeur d'Accessibilité – Agenda d'Accessibilité Programmée (SD'AP) avant le 27 septembre 2015 et qu'il soit approuvé par l'autorité administrative compétente.

Il revient à l'État la responsabilité d'élaborer le SD'AP national relatif aux services ferroviaires assurés par les Trains d'Équilibre du Territoire (les TET sont identifiés sous la marque commerciale INTERCITÉS) et les Trains à Grande Vitesse (TGV). Par courrier en date du 1^{er} juin 2015, le secrétaire d'État chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche a sollicité les Présidents de SNCF Mobilités et de SNCF Réseau afin que les établissements ferroviaires préparent le projet de SD'AP national pour le compte de l'État.

La loi portant réforme ferroviaire adoptée à l'été 2014 prévoyait la constitution au 1^{er} juillet 2015 d'un groupe public ferroviaire constitué d'un établissement public dit "de tête" (la nouvelle SNCF) et de deux établissements publics opérationnels, le gestionnaire de l'infrastructure (SNCF Réseau) et l'opérateur de mobilité (SNCF Mobilités). A cette date, la Direction de l'accessibilité a été rattachée au secrétariat général de la SNCF (EPIC de tête) et c'est elle qui a mené le travail de préparation du SD'AP national, en concertation avec SNCF Mobilités et SNCF Réseau.

À la différence des schémas de 2008 et 2009, le SD'AP national est un document unique intégrant les contributions de SNCF Mobilités et de SNCF Réseau.

Le document ainsi élaboré a été approuvé par le secrétaire d'Etat en charge des transports par arrêté du 29 août 2016.

Les régions, autorités organisatrices des trains express régionaux (TER), sont, quant à elles, chargées d'élaborer les SD'AP des services ferroviaires régionaux. Parmi les 12 régions métropolitaines¹, les schémas directeurs de 9 d'entre elles sont aujourd'hui approuvés. Les 3 autres régions (Normandie, Languedoc-Roussillon et Centre) ont obtenu un délai supplémentaire pour finaliser leur document de programmation et ont, depuis, déposé leur SD'AP en préfecture.

¹ La mise en accessibilité du réseau ferroviaire propre à la Corse n'est pas abordée dans le plan de mise en œuvre de la STI PMR en application des dispositions du dernier alinéa du point 2 de l'article 2 du règlement UE n°1301/2014 STI PMR.

Les SD'AP portant sur les services de transport ferroviaire couvrent tout le périmètre de la chaîne du transport ferroviaire, qui inclut l'accès au point d'arrêt et le point d'arrêt en lui-même (le bâtiment voyageurs, l'accès aux quais et les quais). La formation du personnel en contact avec le public aux besoins des personnes handicapées, ainsi que la mise à disposition d'informations relatives au service de transport public d'une manière accessible sont les deux autres piliers des SD'AP. Le matériel roulant ferroviaire est également traité bien que la portée juridique des SD'AP concerne uniquement les points d'arrêt, la formation des agents et l'information aux usagers.

I-3 Méthodologie d'élaboration du plan national de mise en œuvre (associations consultées, autorités de transport local consultées, interface avec d'autres plans nationaux de mise en œuvre, ETC.)

Le plan national de mise en œuvre de la STI PMR découle directement du chantier de mise en place des agendas d'accessibilité programmée (AD'AP) par l'ordonnance n°2014-1090 susvisée. Ce chantier portait à la fois sur la mise en accessibilité des établissements recevant du public et sur celle des réseaux de transports collectifs. La préparation de cette ordonnance et de ses différents textes d'application ont donné lieu à une très large concertation avec l'ensemble des acteurs (Cf liste des participants aux réunions de concertation sur la base desquelles les dispositions législatives de l'ordonnance n°2014-1090 relative notamment aux SD'AP ont été élaborées annexée au plan de mise en œuvre).

Concernant la mise en accessibilité des services de transport ferroviaire nationaux, des instances de concertation dédiées à cette question ont été créées par le groupe public ferroviaire. Dans le cadre d'un protocole d'accord entre 8 associations nationales représentatives de personnes handicapées et le Président de la SNCF, un Conseil Consultatif des Personnes Handicapées et à Mobilité Réduite (CCPHMR²) a été installé. Ce Conseil Consultatif est le partenaire du groupe pour toutes les questions d'accessibilité.

Dans le cadre de la préparation du SD'AP national, la liste des points d'arrêt prioritaires, la liste complémentaire ainsi que le projet de SD'AP ont été présentés, le 7 juillet 2015, par la Direction de l'accessibilité de la SNCF au CCPHMR.

Pour les régions, l'avis d'associations de personnes handicapées et d'usagers choisies par les autorités organisatrices de transport a été sollicité au cours de la phase d'élaboration des SD'AP conformément aux dispositions du décret n°2014-1321 du 4 novembre 2014 relatif au schéma directeur d'accessibilité – agenda d'accessibilité programmée pour la mise en accessibilité des services de transport public de voyageurs.

² Sont membres de ce conseil :

- L'association des paralysés de France (APF),
- L'association française contre les myopathies (AFM),
- La fédération française Handisport (FFH),
- L'association des personnes de petite taille (APPT),
- L'union nationale des associations de parents, de personnes handicapées et de leurs amis (UNAPEI),
- L'union nationale pour l'insertion sociale des déficients auditifs (UNISDA),
- Le comité national des retraités et personnes âgées (CNRPA),
- La confédération française pour la promotion sociale des aveugles et amblyopes (CFPSAA).

II - Situation actuelle

II-1 Aperçu des inventaires : points d'arrêt ferroviaires (gares et haltes)

Le tableau ci-dessous dresse un état des lieux de la mise en accessibilité des points d'arrêt ferroviaires à ce jour.

Le nombre de points d'arrêt actuellement en service y est indiqué. Les gares, à la différence des haltes ferroviaires, sont caractérisées par la présence d'un bâtiment voyageurs et de personnel dédié aux usagers.

L'autorité responsable de la mise en accessibilité des points d'arrêt est également renseignée. Il s'agit soit de l'État, pour les points d'arrêt dont la mise en accessibilité est traitée dans le SD'AP des services ferroviaires nationaux, soit des régions, pour les points d'arrêt dont la mise en accessibilité est traitée dans les SD'AP régionaux. Les données relatives à la région Ile de France font l'objet d'une colonne spécifique compte tenu du nombre important de points d'arrêt présents sur son territoire.

		Autorité responsable de la mise en accessibilité			TOTAL
		Etat	Régions hors Ile de France	Ile de France	
Nombre de points d'arrêt	Gares	160	881	454	3 057
	Haltes ferroviaires	0	1 562		
Déjà accessibles ³	Bâtiments voyageurs	87	112	113	312
	Quais	41	66	113	220

II-2 Aperçu des inventaires : matériel roulant

Depuis 2008, dans le cadre du premier SDNA, la SNCF a mis en œuvre un programme de rénovation de certains matériels roulants et d'acquisition de rames neuves.

Les données présentées ci-dessous sont issues de l'état des lieux de l'accessibilité des matériels roulants ferroviaires réalisé en novembre 2014 par la Délégation à l'accessibilité de la SNCF. L'analyse se fonde à la fois sur des critères établis par la précédente STI PMR (décision 2008/164/CE) et sur des demandes résultant de la concertation avec les associations de personnes handicapées et à mobilité réduite. Une hiérarchisation des 250 critères identifiés a été établie avec les associations, selon leur importance pour les voyageurs concernés et en fonction notamment de la catégorie de handicap. Quatre niveaux sont ainsi définis : essentiel, très important, important et complémentaire. Par souci de simplification, seul le résultat d'analyse sur les critères essentiels est reporté ci-après.

³ Parmi les points d'arrêt déclarés accessibles, certains doivent encore faire l'objet d'une étape de vérification pour lever d'éventuelles non conformités

Tous les matériels roulants n'ont cependant pas pu être analysés. Aussi, le pourcentage de matériel non analysé est précisé pour chaque catégorie présentée.

Liste des critères essentiels vérifiés dans cette analyse :

Pour le handicap visuel :

- portes côté voie bloquées à l'arrêt ;
- signal sonore de fermeture des portes
- système de sonorisation intérieure, manuel ou automatique

Pour le handicap moteur concernant les utilisateurs de fauteuil roulant :

- une place réservée aux personnes utilisant un fauteuil roulant ;
- une porte d'accès extérieur de largeur libre utile supérieure à 800 mm ;
- des ouvertures de porte intérieure menant de l'accès extérieur à l'espace dédié présentant une largeur libre utile d'au moins 700 mm ;
- des couloirs d'accès aux places pour fauteuils roulants d'une largeur minimale de 700 mm en tout point jusqu'à une hauteur minimale de 1450 mm

Pour le handicap moteur autre que celui des personnes utilisant un fauteuil roulant :

- présence d'une main courante pour faciliter la montée et la descente du train ;

Sur la base de ces critères, l'état des lieux de l'accessibilité du matériel roulant était le suivant :

Concernant le parc TGV : cet état des lieux a permis l'analyse de 99 % des matériels roulants

Répartition du parc TGV analysé en 2015 :

Type de TGV	Effectif	Pourcentage de critères essentiels en termes d'accessibilité respectés
TGV Lacroix	165	100 %
TGV Duplex	153	100 %
TGV Euroduplex	55	100 %
TGV Sud Est rénov 2	28	100%
TGV Sud Est rénov 1	8	100%
TGV Lyria	13	100%
TGV Sud-Est rénové New Design	24	100%
Ouigo	4	100%
Effectif total analysé	450	

Concernant le parc INTERCITES : cet état des lieux a permis l'analyse de 30 % des matériels roulants

Répartition du parc INTERCITES analysé en 2015 :

Type d'INTERCITES	Effectif	Pourcentage de critères essentiels en termes d'accessibilité respectés
Trains à réservation obligatoire non rénovés	226	100 % pour le handicap moteur 33,3 % pour le handicap visuel
Trains à réservation obligatoire rénovés	203	
Effectif total analysé	429	

Concernant le parc TER : cet état des lieux a permis l'analyse de 61 % des matériels roulants

Répartition du parc TER analysé en 2015 :

Type de TER	Effectif	Pourcentage de critères essentiels en termes d'accessibilité respectés
AGC	676	100 %
ATER	333	100 %
TER 2N NG	220	100 %
Régiolis	136	100 %
Z2	131	75 % pour le handicap moteur PFR 100 % pour les autres handicaps
XTER	100	100 %
REGIO 2N	85	100 %
TER 2N PG	84	100 %
Tram train	58	100 %
ZTER	57	100 %
Effectif total analysé	1880	

Concernant le parc TRANSILIEEN : cet état des lieux a permis l'analyse de 38 % des matériels roulants

Répartition du parc TRANSILIEEN analysé en 2015 :

Type de TRANSILIEEN	Effectif	Pourcentage de critères essentiels en termes d'accessibilité respectés
Francilien	153	100 %
Z2N : Z 20900	54	50 % pour le handicap moteur PFR 100 % pour les autres handicaps
MI2N	53	100 %
Z2N : Z 5600 et Z 8800 confort 1	51	50 % pour le handicap moteur PFR 100 % pour les autres handicaps
Z2N : Z 5600 et Z 8800 confort 2	24	50 % pour le handicap moteur PFR 100 % pour les autres handicaps
Effectif total analysé	335	

II-3 Aperçu des inventaires : règles d'exploitation

Outre la réalisation des travaux d'aménagement, la mise en accessibilité progressive des points d'arrêt et des matériels roulants s'appuie sur la mise en œuvre de services d'assistance aux voyageurs handicapés, qu'il s'agisse d'une assistance humaine pour permettre aux personnes de cheminer à l'intérieur du point d'arrêt et de monter et descendre de leur train ou d'un transport de substitution vers le point d'arrêt accessible le plus proche.

Par ailleurs, il peut être nécessaire de prévoir cette assistance également lorsque les travaux de mise en accessibilité du point d'arrêt ont été réalisés, notamment lorsqu'il est desservi par du matériel roulant non accessible. On désigne alors cette assistance par l'expression « services complémentaires ».

Les règles d'exploitation du Groupe public ferroviaire prévoient l'accueil et l'accompagnement des voyageurs handicapés en gare et jusqu'à la place dans le train dans les gares où il y a du personnel. En 2015, ce sont 850 000 prestations d'assistance qui ont été réalisées.

En plus de cette prestation de base, un service d'assistance garantie a été lancé en mars 2007. Il s'agit du service Accès Plus pour les services ferroviaires nationaux et d'Accès Plus Transilien et Accès TER pour les déclinaisons régionales qui permettent aux personnes handicapées de réserver gratuitement une aide pour faciliter le voyage depuis sa préparation jusqu'à son aboutissement.

III - Définition d'une stratégie

III-1 Règle de priorité

L'ordonnance du 26 septembre 2014 crée la notion d'arrêt prioritaire au regard de l'obligation de mise en accessibilité et les critères de priorisation sont définis dans le décret n°2014-1323 du 4 novembre 2014. Dans ces conditions, l'obligation de mise en accessibilité des services de transport collectif est respectée si les points d'arrêt identifiés comme prioritaires sont rendus accessibles.

Un point d'arrêt ferroviaire est prioritaire s'il répond au moins à l'une des conditions suivantes :

- La fréquentation y est supérieure à 5 000 voyageurs par jour en Île-de-France et 1 000 voyageurs par jour hors Île-de-France (critère « fréquentation »),
- Il est situé dans un rayon de 200 mètres autour d'une structure d'accueil pour personnes handicapées ou personnes âgées, accueillant au minimum 25 résidents lorsqu'il s'agit d'une structure accueillant des personnes âgées et 20 résidents minimum lorsqu'il s'agit d'une structure accueillant des personnes handicapées (critère « ERP »),

En outre, lorsque l'application des deux conditions ci-dessus ne permet pas de répondre à l'objectif que tout point d'arrêt ferroviaire non accessible se situe à moins de 50 kilomètres, sur la même ligne, d'un point d'arrêt ferroviaire accessible, on détermine un point d'arrêt à rendre accessible afin d'atteindre cet objectif (critère « maillage ») correspondant à la règle par défaut prévue par la STI PMR.

Le tableau ci-dessous indique le nombre de points d'arrêt prioritaires identifiés en application de ces critères.

L'ordonnance du 26 septembre 2014 prévoit par ailleurs qu'une liste de points d'arrêt complémentaire peut être ajoutée dans le SD'AP pour tenir compte de particularités locales. Le nombre de points d'arrêt ainsi identifiés est également renseigné dans le tableau ci-dessous.

	Nombre de points d'arrêt	Points d'arrêt prioritaires			Points d'arrêt complémentaires	TOTAL Points d'arrêt prioritaires et complémentaires
		Critère fréquentation	Critère « ERP »	Critère maillage		
SD'AP Etat	160	145	0	6	7	158
SD'AP des régions hors Ile de France	2 443	160	82	61	49	352
SD'AP de l'Île de France	454	266			0	266
TOTAL	3 057	720			56	776

Le tableau ci-dessous précise, parmi les points d'arrêt identifiés comme prioritaires ou complémentaires, le nombre de ceux déjà accessibles et le nombre de ceux restant à traiter en identifiant la composante du point d'arrêt concernée (bâtiment voyageurs ou quais).

		Autorité responsable de la mise en accessibilité			TOTAL
		Etat	Régions hors Ile de France	Ile de France	
Nombre de points d'arrêt prioritaires et complémentaires		158	352	266	776
Déjà accessibles	Bâtiments voyageurs	87	112	113	312
	Quais	41	66	113	220
Restant à réaliser	Bâtiments voyageurs	71	240	153	464
	Quais	117	286	153	556

Parmi ces points d'arrêt, certains ne pourront cependant pas être mis en accessibilité (tout ou partie) en raison d'une impossibilité technique avérée (ITA). L'ITA se définit comme un obstacle impossible à surmonter sauf à procéder à des aménagements d'un coût manifestement disproportionné.

Cette exception à l'obligation de mise en accessibilité des services de transport collectif est précisée à l'article L 1112-4 du code des transports. Des moyens de transport adaptés doivent alors être mis à disposition des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite au plus tard 18 mois après la validation de la demande de dérogation par l'autorité administrative.

III-2 Modalités selon lesquelles les sous-systèmes sont traités dans le plan

Concernant le matériel roulant :

S'agissant des matériels neufs, la loi de 2005 impose depuis cette date qu'ils soient accessibles. La STI PMR a repris cette même obligation.

S'agissant des matériels en service, l'ordonnance de 2014 a précisé qu'ils pouvaient continuer à être exploités et n'étaient pas soumis à l'obligation d'un renouvellement avant l'échéance de 2015 prévue par la loi de 2005. Pour autant, conformément à la STI PMR, ces matériels doivent être mis en accessibilité dès lors qu'ils font l'objet d'une modification substantielle.

Dans ce contexte, SNCF Mobilités procède à des opérations de rénovation lourde incluant la mise en accessibilité et les matériels roulants arrivés en fin de vie sont systématiquement remplacés par des matériels accessibles.

Concernant les points d'arrêt :

Les points d'arrêt identifiés comme prioritaires, ou inscrits sur une liste complémentaire, ont fait ou feront l'objet d'une mise en accessibilité selon un calendrier précisé dans les SD'AP et limité à 9 ans. Les différents périmètres qui doivent être rendus accessibles dans un point d'arrêt sont les suivants :

- les bâtiments voyageurs ;
- les salons grands voyageurs,
- les guichets avec agents,
- les automates de vente,
- les quais et leurs accès.

Concernant les automates de vente, conformément à la réglementation française (arrêté du 8 décembre 2014 relatif à l'accessibilité aux personnes handicapées des établissements recevant du public situés dans un cadre bâti existant), lorsque le point d'arrêt comprend plus de vingt automates, un automate par tranche de vingt doit être rendu accessible a minima. Si le point d'arrêt est équipé de moins de 20 appareils, un au moins doit être rendu accessible.

S'agissant des points d'arrêt neufs, leur accessibilité aux personnes handicapées et à mobilité réduite est systématiquement prise en compte dès leur conception. C'est le cas par exemple, pour l'Île de France, des gares de Créteil Pompadour (mise en service en 2013) ou de la gare de Rosa Parks (mise en service en 2015).

IV - Moyens techniques et opérationnels

IV-1 Étendue du réaménagement ou du renouvellement des gares et du matériel roulant

Concernant les points d'arrêt :

La mise en accessibilité des points d'arrêt ferroviaires comprend plusieurs composantes :

- le bâtiment voyageur (qui comprend les cheminements extérieurs, les cheminements intérieurs et la signalétique) ;
- les quais (y compris les traversées des voies et les interfaces quai/train) ;

Pour les bâtiments voyageurs et pour les quais, la programmation des travaux de mise en accessibilité est précisée dans « l'aperçu des inventaires : gares » du plan de mise en œuvre de la STI-PMR.

- la billetterie avec agents.

La programmation des travaux, gare par gare et pour chaque composante, est précisée dans les SD'AP.

Concernant le matériel roulant :

La mise en service de nouveaux matériels et la poursuite de programmes de rénovation améliorent l'accessibilité de l'ensemble du parc.

TGV

Le programme de rénovation des 35 rames TGV Sud-Est lancé en 2012 se poursuit. Ce programme représente un investissement de 37 M€ pour la partie aménagements intérieurs et de 50 M€ pour les travaux nécessaires pour permettre l'allongement de la durée de vie commerciale des rames.

Un programme de transformation des toilettes des 165 TGV Lacroix dans les voitures accueillant les personnes en fauteuil roulant est actuellement en cours afin d'en améliorer l'accessibilité. Les études ont été menées depuis 2013, en étroite collaboration avec les représentants d'associations de personnes en fauteuil roulant. 56 rames sont concernées en tranche ferme, et 27 en option. Trois rames ont été équipées en 2015, le programme se poursuivra jusqu'en 2020. Le montant total de cet investissement s'élève à plus de 10,5 M€.

Entre 2017 et 2021, les TGV Duplex vont également bénéficier d'un programme de rénovation lourde, intégrant l'accessibilité. Ce sont 24 rames en tranche ferme, et 18 en option, qui sont concernées représentant un investissement global de 672 M€.

Côté acquisition de matériel roulant neuf conforme à la STI PMR, 10 TGV Euroduplex supplémentaires, livrés par Alstom, ont été mis en circulation en 2015, portant le parc total de TGV Euroduplex à 55 rames.

Par ailleurs, un nouveau marché de plus d'un milliard d'euros a été passé il y a deux ans entre SNCF et Alstom afin d'acquérir 40 TGV Euroduplex 3UFC (la nouvelle version d'Euroduplex) conformes à la STI PMR. Ces nouvelles rames sont mises en circulation progressivement jusqu'en 2019. Innovation notable, l'Euroduplex 3UFC disposera d'un système d'aide au repérage des portes à l'intention des personnes aveugles et malvoyantes.

INTERCITÉS

A partir de 2017, le parc de rames tractées assurant les dessertes de jour sera renouvelé par du matériel moderne conforme à la réglementation européenne. Financé par l'Etat par l'intermédiaire de l'AFITF ce renouvellement du matériel s'inscrit dans les cadres suivants :

- engagé à partir de 2013 pour faire face aux besoins les plus urgents, l'achat d'un total de 64 rames Coradia / Régiolis d'Alstom en deux commandes, la première de 34 rames pour un montant de 510 M€, la seconde de 30 rames pour un montant de 362 M€. Ces nouveaux matériels seront mis en service entre 2017 et 2019 sur différentes lignes Intercités en commençant par la ligne Paris-Troyes-Belfort. Dans le cadre des conventions de reprise de dessertes TET par les régions, 40 rames seront rétrocédées avant 2020 aux régions, les 24 autres continuant à être exploitées sur des lignes Intercités (Nantes-Bordeaux, Nantes-Lyon, Toulouse-Hendaye).

Le matériel Coradia est totalement conforme à la réglementation européenne et va même au-delà des prescriptions en vigueur en intégrant des aménagements étudiés avec les associations de personnes handicapées. Il propose des comble-lacunes quai/train pour faciliter l'accès à bord, des espaces équipés dédiés aux utilisateurs de fauteuil roulant, des toilettes universelles spacieuses avec serrure tactile et boutons d'appel, un plancher bas intégral facilitant les déplacements dans l'ensemble de la rame, des systèmes d'information offrant une meilleure visibilité et audibilité. La structure des sièges est conçue pour que les chiens guides d'aveugle et d'accompagnement puissent trouver place en dessous. Enfin, ces nouvelles rames disposent également du système d'aide au repérage des portes pour faciliter l'accès des personnes aveugles et malvoyantes.

- via des conventions de reprise des dessertes TET par les Régions, l'Etat versera un total de 1 430 M€ aux trois régions de Normandie, Hauts-de-France et Centre-Val-de-Loire pour financer le renouvellement par les régions du matériel roulant des lignes reprises par environ 90 rames Regio2N / Omneo de Bombardier.

- sur les trois lignes du réseau structurant TET (Paris-Limoges-Toulouse, Paris-Clermont-Ferrand, Bordeaux-Toulouse-Marseille) ayant vocation à rester Intercités, le matériel roulant sera également renouvelé d'ici 2025 par des rames automotrices pour un investissement d'environ 1 200 M€.

D'ici la livraison du matériel neuf, l'amélioration de l'accessibilité du parc existant est réalisée lors de la rénovation des voitures. Ainsi, avant 2018, ce sont près de 70 voitures de la ligne Bordeaux-Marseille-Nice qui seront rénovées pour un coût de près de 30 M€.

TER et Transilien

L'acquisition de nouveaux matériels roulants dédiés aux services ferroviaires régionaux est principalement supportée par les régions, autorités organisatrices, par le biais de subventions pouvant représenter jusqu'à 100 % du montant correspondant.

Depuis avril 2014, les nouveaux trains Regiolis, certifiés 100% accessibles en conformité avec la STI PMR, sont mis en circulation. Ces trains sont notamment équipés de comble-lacunes qui permettent aux personnes en fauteuil roulant d'accéder à leur train en toute autonomie.

A ce jour, douze régions⁴ ont commandé ces matériels. Neuf régions ont fait le choix d'un autre matériel, le Regio2N. Il s'agit de trains conçus pour faciliter l'accès aux espaces en salles pour les personnes en fauteuil roulant et disposant, comme les Regiolis, de toilettes universelles.

En Ile-de-France, les nouvelles rames Francilien sont déployées progressivement depuis 2012. Elles présentent la particularité d'être sans cloisons et de disposer d'un grand nombre d'équipements d'accessibilité et d'être accessibles en autonomie notamment grâce à leur équipement en comble-lacunes. Parallèlement, la rénovation des matériels Transilien à deux niveaux se poursuit.

⁴ parmi les vingt-deux régions avant fusion en treize régions au 1^{er} janvier 2016 (en application de la loi n°2015-29 du 16 janvier 2015 relative à la délimitation des régions, aux élections régionales et départementales et modifiant le calendrier électoral)

IV-2 Tous les autres travaux visant à éliminer les obstacles en matière d'accessibilité *qui ne relèvent pas du champ d'application de l'article 20 de la directive 2008/57/CE*

Les travaux réalisés, qu'il s'agisse de travaux majeurs ou de travaux mineurs, sont renseignés dans la section précédente. Aussi, est reporté dans la présente section une description des actions mises en œuvre qui contribuent à éliminer les obstacles en matière d'accessibilité.

La formation des personnels en contact avec le public aux besoins des usagers handicapés

Une formation standard est dispensée aux personnels assurant des missions d'escale (y compris les vendeurs ayant des missions d'escale⁵), aux contrôleurs (agents du service commercial trains ASCT), aux agents de la Surveillance Générale dans le cadre des formations initiales et continues, et à leurs encadrants de proximité dans le cadre de la formation continue.

Une formation spécifique est également prévue pour les vendeurs ne réalisant pas de missions d'escale.

Contenu des formations

La formation spécifique vendeurs comme la formation standard comportent en préambule un volet juridique, pour permettre aux agents de situer leur responsabilité au quotidien, ainsi qu'une information générale sur la politique d'accessibilité du groupe public ferroviaire. L'objectif de ces modules est de former les agents et leur encadrement de proximité aux 5 grands types de handicap (visuel, auditif, moteur, psychique et intellectuel), et aux attentes et besoins spécifiques qui y sont liés, afin d'adapter leur comportement et leur gestuelle.

La formation standard, propice aux échanges entre participants et formateur, a l'avantage de permettre des mises en situation, des jeux de rôle et du partage d'expériences. Regroupant différents métiers, elle rappelle également le rôle et les missions de chacun dans l'accueil et la prise en charge des personnes en situation de handicap.

Le module de formation a été conçu en partenariat avec les associations de personnes handicapées et personnes à mobilité réduite.

L'information relative au service de transport accessible à toutes les formes de handicap

L'information se conjugue sous trois formes : l'information en gare, dans les trains et à distance ou en mobilité.

En complément des normes d'accessibilité décrites dans la STI PMR et la loi française, l'avis des associations de personnes en situation de handicap est régulièrement sollicité pour améliorer l'accessibilité de l'information et la simplifier. Le Groupe public ferroviaire procède à des tests sur ses projets et dispositifs pour valider ses orientations et choix. Cela s'est notamment traduit par la création de la police de caractères « Achemine » pour la

⁵ Les agents d'escale ont notamment comme mission d'orienter, d'informer les voyageurs et de veiller au bon fonctionnement des installations à leur disposition.

signalétique et l'information visuelle dynamique, et le dépôt d'un brevet pour le dispositif de guidage par « flèche sonore ».

Ces dernières années, l'information à distance a pris un véritable essor, facilitée en cela par des outils de communication pratiques et de plus en plus abordables et une technologie digitale toujours plus performante. Les personnes handicapées bénéficient de ces avancées technologiques. Ainsi, par exemple, pour les personnes malentendantes ou malvoyantes, la tablette et le smartphone qui offrent la possibilité de paramétrer à sa convenance l'affichage et les alertes sont des outils incontournables pour gagner en autonomie.

Concernant l'information en gare, des innovations ont permis de faciliter l'orientation des voyageurs. Le positionnement de la signalétique a été travaillé. L'utilisation de pictogrammes et de la police de caractères « Achemine » s'est généralisée. Ces aspects sont essentiels, tout particulièrement pour répondre aux besoins des personnes ayant un handicap mental.

Pour aider les personnes malvoyantes à mieux se repérer, l'une des solutions retenues est la mise en place de balises et de flèches sonores. Ces systèmes d'annonce déclenchés par des télécommandes universelles permettent d'indiquer au voyageur handicapé dans quelle direction se trouvent les services essentiels de la gare (guichets, accueil...) ou les points remarquables de la gare (sortie, quai...).

L'information dynamique visuelle relative au départ ou à l'arrivée des trains (horaire, destination, voie...) et aux informations conjoncturelles (perturbations, travaux, annonces de sécurité...) a également été améliorée sur le plan de l'accessibilité. Des écrans répondant aux exigences de la STI PMR (taille des caractères, contraste, vitesse de défilement) et utilisant la police de caractères « Achemine » ont remplacé les anciens afficheurs. Ces dispositifs, ainsi que les modalités d'affichage, ont été validés par les associations de personnes en situation de handicap. Les travaux se poursuivent pour améliorer en continu ces systèmes d'information.

L'information à bord des trains est également prise en compte. Ainsi, un travail sur la localisation des numéros de place, toujours en concertation avec les associations de personnes en situation de handicap se poursuit pour faciliter l'orientation du plus grand nombre. Le numéro du train, ainsi que sa destination, sont inscrits au niveau des portes d'accès. Ces informations peuvent être statiques ou dynamiques, et peuvent alors préciser les arrêts du train.

De nouveaux dispositifs sont mis en place sur les nouveaux matériels comme le Coradia ou l'Euroduplex 3UFC pour faciliter l'orientation des personnes malvoyantes et non voyantes : un système d'aide au repérage des portes, fonctionnant avec la télécommande universelle, informe le voyageur sur la destination du train et lui permet de localiser les portes d'accès au train.

Tous les trains sont équipés d'une sonorisation permettant au chef de bord de faire des annonces et d'informer les clients sur le déroulé de leur voyage. Ces derniers reçoivent une formation à la prise de la parole : si les annonces « classiques » sont cadrées, il est important que les contrôleurs sachent expliquer avec un vocabulaire simple les incidents et leurs conséquences. Dans certains trains, les annonces sonores sont automatisées et leur composition (choix de la voix, du vocabulaire, de la syntaxe et du rythme) ont fait l'objet d'une attention particulière afin de les rendre audibles et compréhensibles.

Les nouveaux matériels roulants disposent désormais d'un SIVE (Système d'Information Voyageurs Embarqué) visuel et sonore conformément à la STI PMR. Les choix visuels (présentation, contraste, utilisation de pictogrammes...) et le contenu des informations

affichées sont élaborés en collaboration avec les associations de personnes en situation de handicap avec un objectif de simplification de l'information.

Ces dispositifs sont progressivement installés sur le matériel existant lors d'opérations de rénovation. La mise en place d'un SIVE visuel n'étant pas toujours possible, SNCF Mobilités développe un service donnant la possibilité aux personnes malentendantes d'accéder au contenu des informations sonores essentielles diffusées dans leur train.

Dès 2017, l'outil « Mon Assistant Visuel » permettra ainsi aux clients TGV et INTERCITÉS, qui en auront fait la demande, de recevoir directement sur leur téléphone, sous la forme de SMS ou de notification, les annonces faites par les chefs de bord. Ce service est en cours de développement, et sera gratuit.

Les principaux dispositifs numériques publics de la SNCF sont par ailleurs progressivement rendus accessibles.

Ainsi, des informations relatives à l'accessibilité des gares, des trains et des services sont disponibles sur le site www.accessibilite.sncf.com.

Ce site a été conçu pour proposer à tous, quel que soit son handicap, un accès facilité à l'information. Dans cette optique, SNCF s'est engagé à respecter le niveau AA du Référentiel général de l'accessibilité des Administrations (RGAA) et a obtenu en 2016 le label AA (Argent).

IV-3 Déploiement de mesures opérationnelles (assistance) pour compenser le manque d'accessibilité restant

Transports et mesures de substitution obligatoires dans certains points d'arrêt en application de la loi

Pour les gares prioritaires et complémentaires, des moyens de substitution (comprenant le recours à des moyens humains, à des organisations spécifiques et/ou à des dispositifs techniques adaptés) ou un transport de substitution seront proposés pour couvrir les cas de dérogations. Ils seront mis en place dans un délai de 18 mois maximum à compter de la validation du SD'AP, c'est-à-dire pour le mois de mars 2018 au plus tard pour le SD'AP national. Ils permettent de couvrir le service du premier au dernier train.

Pour les autres gares (classées ni prioritaires, ni complémentaires mais faisant partie des établissements recevant du public), des moyens ou transports de substitution sont ou seront mis en place, avant l'achèvement du SD'AP, c'est-à-dire pour le mois de septembre 2025 au plus tard pour le SD'AP national, en fonction des possibilités offertes par les aménagements de la gare, les horaires de présence de personnel, et selon le type d'assistance requise. Ils couvriront le service du premier au dernier train.

Des services complémentaires d'assistance dans les gares

Même si la réglementation est entièrement respectée à la fin des travaux dans les points d'arrêt prioritaires et complémentaires ne faisant l'objet d'aucune dérogation, un service complémentaire d'assistance est nécessaire lorsque l'autonomie totale de la personne handicapée n'est pas atteinte.

SNCF Mobilités fournira ce service pour les personnes handicapées et à mobilité réduite, du premier au dernier train, dans les 158 points d'arrêt prioritaires et complémentaires du SD'AP national.

Il permettra au client d'accéder au train, lorsque le matériel le permet, quelle que soit la hauteur du quai ou de l'embarquement du train. Ce service est également rendu pour cheminer depuis l'entrée de la gare jusqu'au quai pour les personnes handicapées qui le souhaitent.

Des mesures de substitution en fonction du niveau d'accessibilité des trains

- Accès au train

Des moyens de substitution ou transports de substitution peuvent être nécessaires quand l'inaccessibilité est due non pas à la gare mais au matériel roulant. C'est le cas des portes d'accès trop étroites pour une personne en fauteuil roulant, nécessitant l'usage d'une chaise de transfert pour les personnes pouvant se transférer (moyen de substitution), ou le recours à un autre train plus adapté à un autre horaire voire à un autre mode de transport (transport de substitution).

Ces mesures de substitution pour l'accès au train sont à mettre en place au départ et à l'arrivée des points d'arrêt prioritaires et des autres gares ERP, au plus tard à la fin des SD'AP.

- Services à bord

Les services ou facilités qui n'auront pu être rendus accessibles en toute autonomie à bord des trains seront néanmoins pris en compte. Le recours au personnel de bord, à des organisations spécifiques et/ou à des dispositifs techniques adaptés sera mis en place, au plus tard à la fin des SD'AP.

Il en sera par exemple ainsi d'un service de bar, s'il en existe un à bord, pour les personnes ne pouvant se déplacer. Il en est de même pour l'information à un client sourd ou malentendant, en l'absence d'un système d'information visuelle à bord du train

V - Financement

Estimation financière prévisionnelle des travaux à venir pour la mise en accessibilité des points d'arrêt prioritaires et complémentaires (par périmètre, toutes sources de financement, en millions d'euros)

<i>En M€</i>	Gares nationales	Gares régionales hors Ile de France	Gares de la région Ile de France
Bâtiments voyageurs	72	41	260
Quais	805	854	1 181
Total	877	895	1 441

Les précisions apportées ci-dessous sur les contributions financières du Groupe public ferroviaire, de l'Etat, des régions et d'autres collectivités sont des règles théoriques de financement. Des discussions seront à mener pour établir le plan de financement de chaque opération sur cette base et mettre en place les autorisations d'engagement de crédits correspondantes.

I - Règles de financement pour la mise en accessibilité des infrastructures placées sous la responsabilité de SNCF Réseau :

La part de financement apportée par SNCF Réseau pour la mise en accessibilité des gares prioritaires et complémentaires peut représenter jusqu'à 100 % de fonds propres dans la limite d'un plafond de 4 M€ par gare. Il s'agit plus précisément d'un préfinancement, SNCF Réseau répercutant les sommes ainsi engagées sur le montant de la redevance de quai⁶.

Les autres financeurs potentiels sont les Conseils régionaux en tant qu'AOT des TER, l'État, les collectivités locales (pour les projets de pôles d'échanges multimodaux) et les fonds européens.

La participation État est :

- Soit financée dans le cadre des CPER (Contrat de Plan État-Région) selon les clefs de financement qui auront été négociées dans ce cadre ;
- Soit financée hors CPER à partir du budget de l'AFITF (Agence de financement des infrastructures de transport de France). Celui-ci comprend une ligne relative aux travaux de mise en accessibilité. Pour ces opérations, la part État est alors plafonnée à 2 M€ par point d'arrêt, sans dépasser un pourcentage de 25 % pour les gares dites « régionales ».

⁶La redevance de quai est facturée aux entreprises ferroviaires en contrepartie du droit d'usage des gares de voyageurs

II – Règles de financement pour la mise en accessibilité des infrastructures placées sous la responsabilité de SNCF Mobilités :

La part de financement apportée par SNCF Mobilités peut représenter jusqu'à 100 % de fonds propres.

Des financements peuvent également être apportés par d'autres collectivités, principalement par les Conseils régionaux.

VI - Suivi et retour d'informations

VI-1 Mise à jour de l'inventaire des actifs et comparaison avec les objectifs

A l'heure actuelle, le calendrier prévisionnel du comité sur l'interopérabilité et la sécurité ferroviaire (RISC)⁷, prévoit l'adoption, en 2018, du projet de recommandation de l'Agence de l'UE pour les chemins de fer relative à l'inventaire des actifs fixant notamment le délai dont disposent les Etats membres pour effectuer la collecte des données ainsi que la liste des informations à collecter. Par conséquent, la question de la mise à jour de l'inventaire des actifs et de la comparaison avec les objectifs contenus dans le plan de mise en œuvre de la STI PMR est prématurée à ce stade.

VI-2 Mise à jour du plan national de mise en oeuvre

Une évaluation de l'état d'avancement de la mise en œuvre des actions de mise en accessibilité prévues par les SD'AP sera réalisée tous les 3 ans conformément à l'article R 1112-22 du code des transports. En fonction de ce bilan, il sera procédé à la mise à jour du plan national de mise en oeuvre.

Seront notamment prises en compte lors de l'évaluation les modifications intervenues dans les périmètres des services de transport, les modalités d'exploitation des points d'arrêt ferroviaires, la localisation et la taille des pôles d'échanges, des pôles générateurs de déplacement et des structures d'accueil pour personnes handicapées ou pour personnes âgées ainsi que les évolutions démographiques, réglementaires et technologiques. » (Article R 1112-22).

Par ailleurs, si une structure d'accueil pour personnes âgées ou handicapées, autre que 5^{ème} catégorie, est créée durant l'exécution du SD'AP à moins de 200 mètres d'un point d'arrêt qui n'était pas prioritaire, alors ce point d'arrêt deviendra prioritaire. De même, si une structure à moins de 200 mètres voit sa catégorie évoluer pour ne plus être de la 5^{ème} catégorie. À l'inverse, si un point d'arrêt qui serait prioritaire du fait du critère de proximité d'une telle structure voit cette structure fermée ou reclassée en 5^{ème} catégorie, alors le point d'arrêt sera réexaminé.

La création ou la suppression de points d'arrêt sera également à prendre en compte, car ils influent sur le critère « maillage ».

Dans tous les cas où un point d'arrêt perdrait son caractère prioritaire du fait de ces évolutions, il sera nécessaire d'évaluer l'intérêt de poursuivre la mise en accessibilité.

⁷Le comité RISC, présidé par la Commission européenne assistée par l'Agence de l'UE pour les chemins de fer, et composé des représentants des Etats membres de l'UE, est chargé notamment de se prononcer sur les projets relatifs à la sécurité ou l'interopérabilité du système ferroviaire

ANNEXE

Liste des participants aux réunions de concertation sur la base desquelles les dispositions législatives de l'ordonnance n°2014-1090 relative notamment aux SD'AP ont été élaborées

Associations d'élus et de leurs techniciens

AMF – Association des maires de France

Madame Élisabeth LAMURE
Monsieur Sylvain BELLION
Madame Florence MASSON
Madame Marion NASSIF

AMRF – Association des maires ruraux de France

Monsieur Cédric SZABO

AdCF – Assemblée des communautés de France

Monsieur JeanMarc NICOLLE
Monsieur Nicolas PORTIER
Monsieur Olivier CREPIN
Madame Apolline PRETRE

ADF – Assemblée des Départements de France

Monsieur Philippe HERSCU
Madame AnneMarie FREDERIC

ARF – Association des régions de France

Monsieur Patrick LARIBLE
Monsieur Daniel BEURDELEY
Monsieur Augustin FERTE
Monsieur Didier FLEURET
Monsieur Olivier DEROSAIS
Monsieur Romain GUSTAVE
Madame Julie GALHAUT

GART – Groupement des autorités responsables de transport

Monsieur Denis LEROY
Monsieur Guy Le BRAS
Monsieur Benoît CHAUVIN
Monsieur Benjamin MARCUS
Madame Chloé DIAMEDO

ADSTD – Association des directeurs des services techniques départementaux

Monsieur Christian GONSON
Monsieur Pierre LASCABETTES

AITF – Association des ingénieurs territoriaux de France

Monsieur JeanPaul MALTERRE
Monsieur Luc SATIAT

Associations de personnes handicapées

APAJH – Association pour adultes et jeunes handicapés

Monsieur Albert PREVOS
Madame Monique BEYSSEN

Madame Charlotte HEMERY

APF – Association des paralysés de France

Monsieur Alain ROCHON
Monsieur Pascal BUREAU
Monsieur Nicolas MERILLE

CFPSAA – Confédération française pour la promotion sociale des aveugles et amblyopes

Monsieur Philippe CHAZAL
Monsieur Thierry JAMMES
Monsieur Gabriel REEB
Monsieur Philippe LAGUILLIEZ

FFAIMC – Fédération française des associations des infirmes moteurs cérébraux

Madame Martine SIGUIER

FNATH – Fédération nationale des accidentés de la vie

Monsieur Arnaud de BROCA

UNAFAM – Union nationale des amis et familles de malades psychiques

Monsieur Jean DYBAL

UNAPEI – Union nationale des associations de parents, de personnes handicapées mentales et de leurs amis

Monsieur JeanJacques TROMBERT
Madame MarieChristine LEGROS
Madame Sandrine PANIEZ

UNISDA – Union nationale pour l'insertion du déficient auditif

Monsieur Cédric LORANT

Acteurs économiques

APCMA – Assemblée plénière des chambres des métiers et d'artisanat

Madame Valérie FOBE
Madame Sarah TRIPON

CCI France – Chambres de commerce et d'industrie

Monsieur JeanPaul PIPON
Monsieur Aurélien TOUZE

CGAD – Confédération générale de l'alimentation de détail

Madame Sandrine BIZE
Madame Isabelle FILLAUD

CGPME – Confédération générale des petites et moyennes entreprises

Monsieur Philippe CHOIGNARD
Madame Amélie JUGAN

FCD – Fédération des entreprises du commerce et de la distribution

Monsieur JeanMarie ROUECHE
Madame Isabelle VERGNAUD

GNC – Groupement national des chaînes

Madame Anne CLERC

Perifem – Agence technique du commerce

Monsieur Franck CHARTON

Monsieur Philippe DUFFAU

SNARR – Syndicat national de l'alimentation et restauration rapide

Monsieur Dominique Philippe BENEZET

Monsieur Alain VELUT

SNRPO – Syndicat National de la Restauration Publique Organisée

Monsieur Gérard PLOMION

Monsieur Enrique PLA

SNRTC – Syndicat national de la restauration thématique et commerciale

Madame Delphine BARBIEUX

Synhorcat – Syndicat National des Hôteliers Restaurateurs Cafetiers Traiteurs

Madame Michèle LEPOUTRE

Madame Émilie BONO

UMIH – Union des métiers de l'industrie de l'hôtellerie

Madame Nathalie BAUDOUIN

Monsieur Bertrand LECOURT

Madame Véronique GAULON

Madame Julie BESSE

UNAPL – Union nationale des associations de professions libérales

Monsieur Dominique PICARD

Monsieur François BLANCHECOTTE

UNPS – Union nationale des professionnels de la santé

Monsieur Pierre LEVY

UPA – Union professionnelle de l'artisanat

Monsieur Gabriel DESGROUAS

USH – Union sociale pour l'habitat

Monsieur Jacky DAVID

Acteurs du secteur des transports

ANATEEP – Association nationale pour les transports éducatifs de l'enseignement public

Madame Martine DUVAL

Monsieur Eric BRETON

Monsieur Christophe TREBOSC

FFTP – Fédération nationale des taxis de province

Monsieur Gérard GABET

FNTI – Fédération nationale des taxis indépendants

Monsieur André ALOGNA

FNTV – Fédération nationale des transports de voyageurs

Monsieur Eric RITTER

Madame Laurence COUR

G7 Taxis

Monsieur Patrice JAY

GESCOP Alpha Taxis

Monsieur Gilles BOULIN

RATP – Régie autonome des transports parisiens
Madame Betty CHAPPE

RFF – Réseau ferré de France
Monsieur Denis CAUCHOIS

SNCF – Société nationale des chemins de fer français
Monsieur Didier DEVENS
Monsieur Jacky DISTEL
Madame Brigitte RIGAUD

UTP – Union des transports publics
Madame Anne MEYER

Experts techniques

Cabinet Norma Concept
Monsieur Gilles GARITTE
Monsieur JeanBaptiste SAGOT

CEREMA –Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement
Monsieur Guy MARCHAND

CINOV – Fédération des syndicats des métiers de la prestation intellectuelle du conseil, de l'ingénierie et du numérique
Monsieur Philippe MONMARCHE

Administrations d'État

DGCIS – Direction générale de la compétitivité, de l'industrie et des services
Monsieur Pierre BRUNHES
Madame MarieOdile BEAU
Monsieur Luc THULLIEZ

DGCL – Direction générale des collectivités locales
Monsieur Stéphane MONET
Monsieur Sylvain WATTEBLED

DGCS – Direction générale de la cohésion sociale
Madame Nathalie CUVILLIER
Monsieur Yvan DENION
Madame Marie GOLHEN

DGITM – Direction générale de l'infrastructure, des transports et de la mer
Monsieur Bruno DICIANNI
Monsieur Benjamin CROZE
Madame MarieClaire MUZARD

DHUP – Direction de l'habitat, de l'urbanisme et des paysages
Monsieur Florent MORETTI
Monsieur Antoine CRETINMAITENAZ
Madame Ghislaine MUNOZ