





# CLARIFIER LES PÉRIMÈTRES ET LES RÔLES

RFF ET GARES & CONNEXIONS :  
PÉRIMÈTRES, RÔLES ET RESPONSABILITÉS

MAI 2013

Le 13 décembre 2011, l'AMF, Réseau Ferré de France et Gares & Connexions ont signé la charte « **construire ensemble la gare durable de demain et son quartier** », visant à renforcer la coopération entre collectivités et acteurs ferroviaires pour la réalisation de projets aux abords des gares.

Sur cette base, un Comité national de partage tripartite a été mis en place au début de l'année 2012, composé de membres élus de l'AMF, de représentants de RFF et de Gares & Connexions. Au cours de ses premiers mois d'existence, ce comité a souhaité donner une portée concrète et didactique aux engagements de la charte. Il en résulte la présente boîte à outils, fruit d'une rédaction concertée entre les signataires de la charte.

En fonction des évolutions institutionnelles prochaines, des mises à jour et des adaptations pourront être apportées au contenu de la boîte à outils.

Ce document a pour but de définir et de clarifier les périmètres, les rôles et les responsabilités de chacun des acteurs intervenant sur le périmètre des gares.

▶ Rappel du cadre juridique .....	p. 3
▶ Répartition du patrimoine des acteurs ferroviaires .....	p. 4
▶ Les missions respectives .....	p. 6
▶ La répartition des périmètres d'intervention pour les projets de gares .....	p. 8
▶ Organisation de l'exploitation des gares .....	p. 10
▶ Zoom sur GÉOPRISM et GÉO-IMMOSIS .....	p. 11
▶ Zoom sur la politique d'accessibilité .....	p. 13

# RAPPEL DU CADRE JURIDIQUE

## Article L. 2141-1 du code des transports: missions dévolues à SNCF

► « Gérer de façon transparente et non discriminatoire les gares de voyageurs qui lui sont confiées par l'État ou d'autres personnes publiques et percevoir à ce titre auprès des entreprises ferroviaires toute redevance. »

► Article L. 2123-1 du code des transports: « À compter du 1<sup>er</sup> janvier 2011, la gestion des gares, lorsqu'elle est effectuée par SNCF, fait l'objet d'une comptabilité séparée de celle de l'exploitation des services de transport. Aucune aide publique versée à l'une de ces activités ne peut être affectée à l'autre. »

► Article L. 2123-3 du code des transports: « Un décret en Conseil d'État précise pour les gares et toutes autres infrastructures de service, la nature des prestations minimales ou complémentaires dont toute entreprise ferroviaire autorisée à réaliser des services de transport peut demander la fourniture et les principes de tarification applicables à ces prestations. »

## Article L. 2111-9 du code des transports: missions de RFF

► « RFF a pour objet l'aménagement, le développement, la cohérence et la mise en valeur du réseau ferré national, conformément aux principes de service public et dans le but de promouvoir le transfert ferroviaire en France dans une logique de développement durable. Il est le gestionnaire du réseau ferré national. »

## Article 5 de la loi du 13 février 1997: répartition des biens entre RFF et SNCF (et son décret d'application n° 97-445 du 5 mai 1997 portant constitution du patrimoine initial de RFF)

### Décret n° 97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions et statuts de RFF

► Article 3: « Sous réserve des dispositions prévues par le décret n° 2006-1534 du 6 décembre 2006, RFF est le maître d'ouvrage des opérations d'investissement sur le réseau ferré national. »

► Article 47: « Conformément à ses missions, RFF procède aux acquisitions, échanges, et prises en location dans les conditions prévues par le décret du 14 mars 1986. Il procède à l'aliénation de ses biens et plus généralement à tous actes de gestion de son patrimoine immobilier, sous réserve des observations des articles 51 et 52. Il peut également accorder des autorisations d'occupation de son domaine public. »

### Décret n° 2003-194 modifié relatif à l'utilisation du réseau ferré national, notamment son titre III: dispositions relatives aux gares de voyageurs

### Décret n° 2012-70 du 20 janvier 2012, relatif aux gares de voyageurs et autres infrastructures de services du réseau ferroviaire

► Il précise les conditions dans lesquelles les entreprises ferroviaires ont accès aux infrastructures de service sur le réseau ferré (parmi lesquelles les gares de voyageurs).

► Il définit les conditions d'exploitation des gares de voyageurs et institue, au sein de SNCF, une direction autonome chargée de la gestion des gares de voyageurs, à savoir Gares & Connexions.

► Il met en place dans les gares une redevance pour le périmètre RFF et une convention de gestion avec Gares & Connexions sur ce périmètre, dite convention de service en gare (CSG).

→ Voir Orientations n° 5 et 6

# RÉPARTITION DU PATRIMOINE DES ACTEURS FERROVIAIRES

La répartition du patrimoine ferroviaire, conformément à l'art. 5 de la loi du 13 février 1997 et du décret n° 97-445 du 5 mai 1997, est achevée depuis 2006. Elle se concrétise par un arrêté du 27 novembre 2006 portant approbation de la liste des biens établie en application du décret n° 97-445 portant constitution du patrimoine initial de RFF, lequel renvoie à des listes et des plans de délimitation.

La répartition du patrimoine entre RFF et SNCF est connue et peut être résumée ainsi :

- ▶ **pour RFF**, les biens constitutifs de l'infrastructure et les biens non affectés à l'exploitation des services de transport (voies, postes d'aiguillage, halles marchandises, bureaux, bâtiments techniques, terrains);
  - ▶ **pour SNCF**, les biens appartenant à l'État et liés à l'exploitation des services de transport (bâtiments voyageurs, gares de marchandises en activité...).
- Voir le schéma de principe d'un site ferroviaire ci-après.**

Ce partage est effectif à 99 % : toutefois, il n'a pas été procédé à l'arbitrage de la propriété de certains terrains situés devant le bâtiment voyageurs dits « cours de gares » et qui sont au nombre de 552.

Ces terrains sont dits « non-arbitrés » entre SNCF et RFF. Cependant, un processus de répartition de ces cours de gare a été acté entre les deux établissements et peut être mis en œuvre à l'occasion des projets. RFF et Gares & Connexions élaborent ainsi sur ces espaces des montages contractuels conjoints (autorisation de travaux, transfert de gestion/convention d'occupation temporaire [COT], cession à la collectivité...) pour permettre la mise en œuvre des projets.

## COMMUNICATION ET INFORMATION DES TIERS SUR LE PATRIMOINE DES GARES

Cet arbitrage des propriétés de 2006 entre SNCF et RFF n'a pas encore fait l'objet d'une publicité foncière globale : le fichier immobilier et le cadastre n'ont donc pas été mis à jour et la grande majorité des parcelles y apparaît comme une propriété SNCF ou État, même lorsqu'elles sont propriétés RFF.

Pour connaître la situation exacte dans les sites des gares, il est donc nécessaire de se rapprocher de RFF et de Gares & Connexions.

**→ Voir Engagement n° 3**

	NATURE DE L'INFORMATION RECHERCHÉE	
	PROPRIÉTÉ DES FONCIERS	CARACTÉRISTIQUES DES BÂTIMENTS CONSTITUANT LA GARE VOYAGEURS
Structure à qui s'adresser	RFF	Gares & Connexions
Modalités de demande	Demande adressée au directeur régional de RFF	Demande adressée au directeur d'agence gares de Gares & Connexions
Délais de réponse	1 mois <sup>1</sup>	1 mois <sup>1</sup>
Base de données utilisée	GÉOPRISM <sup>2</sup>	GÉO-IMMOSIS <sup>2</sup>
Nature livrable	Plans	Plans

(1) À condition que les informations dans les bases de données soient à jour.

Sur certains sites, les informations communiquées au tiers nécessiteront une mise à jour préalable.

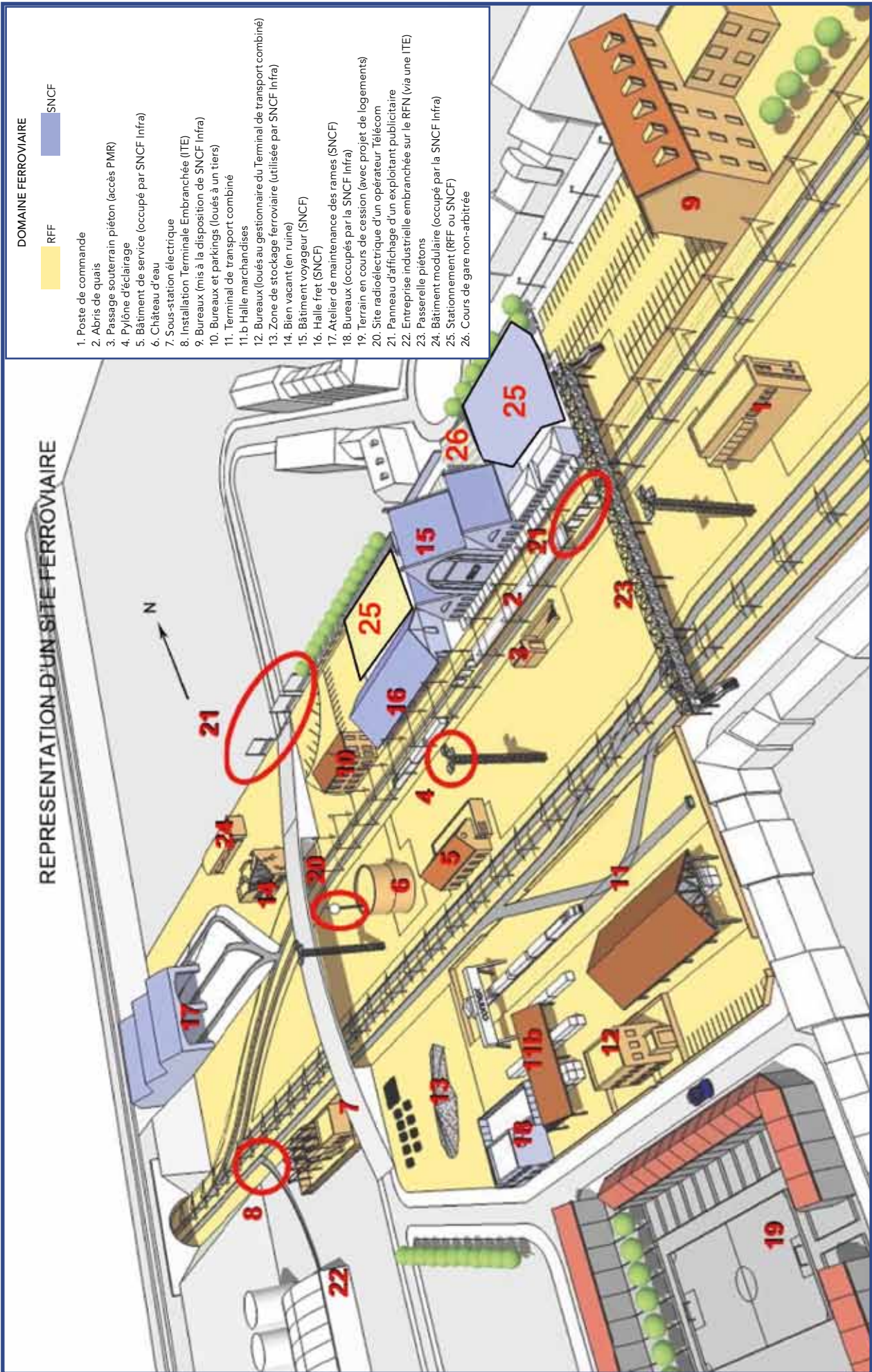
(2) Voir présentation de GÉOPRISM et GÉO-IMMOSIS pages 11 et 12.



# REPRESENTATION D'UN SITE FERROVIAIRE

DOMAINE FERROVIAIRE  
 RFF  
 SNCF

1. Poste de commande
2. Abris de quais
3. Passage souterrain piéton (accès PMR)
4. Pylône d'éclairage
5. Bâtiment de service (occupé par SNCF Infra)
6. Château d'eau
7. Sous-station électrique
8. Installation Terminale Embranchée (ITE)
9. Bureaux (mis à la disposition de SNCF Infra)
10. Bureaux et parkings (loués à un tiers)
11. Terminal de transport combiné
- 11.b Halle marchandise
12. Bureaux (loués au gestionnaire du Terminal de transport combiné)
13. Zone de stockage ferroviaire (utilisée par SNCF Infra)
14. Bien vacant (en ruine)
15. Bâtiment voyageur (SNCF)
16. Halle fret (SNCF)
17. Atelier de maintenance des rames (SNCF)
18. Bureaux (occupés par la SNCF Infra)
19. Terrain en cours de cession (avec projet de logements)
20. Site radioélectrique d'un opérateur Télécom
21. Panneau d'affichage d'un exploitant publicitaire
22. Entreprise industrielle embranchée sur le RFN (via une ITE)
23. Passerelle piétons
24. Bâtiment modulaire (occupé par la SNCF Infra)
25. Stationnement (RFF ou SNCF)
26. Cours de gare non-arbitrée



# LES MISSIONS RESPECTIVES

## LES MISSIONS DE RFF

### RFF, gestionnaire du réseau ferré national

Créé en 1997, Réseau Ferré de France développe, modernise et commercialise l'accès au réseau ferré dans une logique de solidarité du territoire aux échelles européenne, nationale et régionale.

Deuxième investisseur public français, RFF pilote un plan de modernisation du réseau sans précédent de 13 milliards d'euros sur la période de 2008-2015. La valorisation du patrimoine foncier et immobilier contribue pour 20 % au financement de la modernisation du réseau.

Fort d'un actif industriel de 30 000 km de lignes, RFF organise à l'attention de l'ensemble de ses clients, entreprises ferroviaires de transport de voyageurs et de fret, un accès équitable et performant au réseau ferré français.

### RFF, propriétaire foncier

Conformément à l'engagement 19 du contrat de Performance signé avec l'État en 2008, RFF développe sur ses 103 000 ha de terrains une stratégie foncière et immobilière active, au service des enjeux ferroviaires et des objectifs d'aménagement urbain (contribution notamment au programme national de mobilisation de terrains publics pour le logement, à la construction de logements et à des opérations d'aménagement durable). Sur quinze ans, l'objectif est de libérer 4 000 ha sur un potentiel de 10 000 ha. Pour gérer ce patrimoine, RFF fait appel à des prestataires qui sont Nexity et Yxime.

→ Voir Orientations n° 3 et 4

## RFF, acteur de la gestion des gares

### ► Pour les gares existantes

RFF doit assurer l'accès à la gare et aux trains. À ce titre, RFF est impliqué dans la mise en œuvre de l'intermodalité et est en charge de l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite sur son périmètre.

Les 250 gares qui devaient être mises en accessibilité dans le cadre du Contrat de performance 2008-2012 ont été traitées. Par ailleurs, un vaste plan de mise en accessibilité de 207 gares en Ile-de-France a fait l'objet d'une convention-cadre entre la Région Ile-de-France, le STIF, SNCF et RFF pour un montant de 1,4 milliard d'euros.

RFF a pour mission l'aménagement et la gestion des infrastructures de gare qui lui appartiennent : voies, quais, accès aux quais, voies de service ainsi que terrains situés aux abords. Aujourd'hui, RFF s'implique en tant que (co-)maître d'ouvrage dans 600 projets dont 550 sur des gares existantes de niveau régional (les 50 autres étant des gares nouvelles).

### ► Pour les gares nouvelles

RFF est, en plus des responsabilités exercées pour les gares existantes, directement responsable de la conception des gares nouvelles à travers la maîtrise d'ouvrage des projets. Ainsi, la localisation des gares relève des missions de RFF dans le cadre de sa fonction de gestionnaire du réseau. Les dimensions ferroviaires, multimodales, commerciales et urbaines sont prises en compte par RFF dans la programmation de la gare.

RFF confie ensuite la gestion des gares nouvelles à Gares & Connexions.

## LES MISSIONS DE GARES & CONNEXIONS

Créée en avril 2009, Gares & Connexions, 5<sup>e</sup> branche de SNCF, est, par affectation du domaine public ferroviaire, en responsabilité des 3000 gares de voyageurs du réseau français. Il lui est confié la mission de les développer et de les aménager, d'y déployer les services aux voyageurs, d'en réaliser la gestion et la valorisation du patrimoine. Gares & Connexions est une branche autonome de SNCF, dont la mission est d'assurer la gestion transparente des gares de voyageurs.

### Principales missions

#### ► La gestion de l'accès des gares aux entreprises ferroviaires

Dans chaque gare, Gares & Connexions offre un certain nombre de prestations aux entreprises ferroviaires : d'une part, une prestation de base constituée d'un socle de services et d'équipements communs définie dans l'annexe 9 partie C du *Document de référence du réseau (DRR)* publié annuellement par RFF et, d'autre part, des prestations complémentaires (art. 4 du décret n° 2012-70).

#### ► La gestion des biens en gares de SNCF et de RFF

Gares & Connexions assure la gérance du patrimoine immobilier des gares et assure le maintien et l'entretien des biens et équipements dédiés à la gare. Dans les gares existantes, Gares & Connexions assure cette mission sur les biens de RFF via la convention relative aux services en gare de voyageurs (CSG).

→ Voir Orientations n° 5 et 6

#### ► Le développement et la valorisation du patrimoine gares sur les biens de l'État affectés à SNCF

Gares & Connexions définit la stratégie de développement patrimonial et assure le management des projets de développement et de valorisation pour les projets de gares.

→ Voir Orientations n° 3 et 4

## LES MISSIONS DE LA DIRECTION DE L'IMMOBILIER DE SNCF

La direction de l'Immobilier de SNCF (DI) porte la politique immobilière de l'entreprise. Celle-ci se décline en trois objectifs :

- accompagner le développement des activités SNCF et occuper un parc adapté aux seuls besoins ;
- maîtriser les coûts liés à l'immobilier (achat, location, rénovation, entretien) et réduire les risques de propriétaire-occupant ;
- donner de la valeur à son patrimoine et céder la part qui n'est plus utile, dans les meilleures conditions.

Cette stratégie se conjugue avec les besoins ferroviaires et doit également tenir compte des attentes des collectivités territoriales. SNCF, propriétaire de vastes terrains en cœur de ville, est un acteur important du développement urbain. Ainsi la DI est-elle en relation étroite avec les collectivités territoriales pour imaginer et concevoir l'avenir des emprises foncières ferroviaires.

*La réforme ferroviaire, initiée fin 2012 par le ministre délégué aux Transports, vise à rassembler les fonctions de gestion de l'infrastructure (RFF, la direction de la Circulation ferroviaire et SNCF Infra) dans un gestionnaire d'infrastructure unifié (GIU), rattaché à SNCF au sein d'un pôle public unifié (PPU). Sans attendre la mise en œuvre de cette réforme RFF et SNCF ont décidé de créer des plateformes communes, notamment pour la réalisation de certains projets d'aménagement ou de cessions ferroviaires.*



# RÉPARTITION DES PÉRIMÈTRES D'INTERVENTION POUR LES PROJETS DE GARES

## LES GARES EXISTANTES

Gares & Connexions assure la maîtrise d'ouvrage (MOA) des projets portant sur l'aménagement et l'extension de gares existantes, y compris à l'occasion de la construction de lignes nouvelles.

GARES EXISTANTES	
RFF	GARES & CONNEXIONS
<p>MOA de RFF sur son périmètre de propriété propre (notamment voies et quais).</p> <p>Le périmètre de MOA de RFF repose sur :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– les quais ;</li> <li>– les accès aux quais (souterrains et passerelles, escaliers mécaniques et ascenseurs du quai à la passerelle ou au passage souterrain) ;</li> <li>– la signalétique de sécurité ferroviaire ;</li> <li>– les grandes halles et les couvertures de quais ;</li> <li>– les voies à quais ;</li> <li>– les voies de service ;</li> <li>– les accès routiers aux gares ;</li> <li>– les cours de gares, propriété de RFF ;</li> <li>– les terrains situés aux abords.</li> </ul> <p>Cela implique des responsabilités à travers le traitement :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– du graphique d'occupation des voies (GOV) et de l'avant gare ;</li> <li>– du programme d'accessibilité ;</li> <li>– de l'offre de services sur les quais ;</li> <li>– des travaux de rénovation de ses infrastructures.</li> </ul>	<p>MOA de Gares &amp; Connexions assurée sur le périmètre de la gare, propriété de l'État affectée à SNCF.</p> <p>Le périmètre de MOA de Gares &amp; Connexions repose sur :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– les bâtiments voyageurs ;</li> <li>– les ascenseurs et escaliers fixes et mécaniques intégrés aux bâtiments voyageurs ;</li> <li>– les parvis situés sur du foncier SNCF ;</li> <li>– les stationnements situés sur du foncier SNCF ;</li> <li>– l'ensemble des dispositifs d'information voyageurs, y compris sur les quais ;</li> <li>– le mobilier situé sur les quais : bancs, sièges, abris, panneaux ;</li> <li>– la signalétique sur l'ensemble du site hormis la signalétique de sécurité ferroviaire.</li> </ul>

## LES GARES NOUVELLES

RFF assure la maîtrise d'ouvrage (MOA) des projets portant sur l'aménagement et la construction de gares nouvelles, y compris lorsqu'elles sont réalisées sur le réseau existant.

GARES NOUVELLES	
RFF	GARES & CONNEXIONS
<p>Le périmètre de MOA de RFF est étendu à l'ensemble du périmètre du pôle d'échanges, à savoir :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– le périmètre évoqué pour les gares existantes ;</li> <li>– le terminal des voyageurs et ses équipements techniques et de confort ;</li> <li>– les équipements d'exploitation ferroviaire ;</li> <li>– les espaces de l'intermodalité dont les parkings tous modes ;</li> <li>– les locaux annexes pour les EF ;</li> <li>– les ouvrages d'accès à l'équipement.</li> </ul>	<p>Gares &amp; Connexions peut se voir confier une mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage en phase de conception en sa qualité de futur gestionnaire de la gare.</p>

## L'ACCESSIBILITÉ EN GARE

L'art. 41 de la loi du 11 février 2005 pour « l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées » dispose que le propriétaire d'un établissement recevant du public (ERP) doit assurer l'accessibilité de ses installations à l'horizon 2015.

S'agissant des services de transport collectifs, l'art. 45 de la loi confère aux autorités organisatrices des transports (AOT) la responsabilité de l'élaboration des schémas directeurs d'accessibilité (SDA), assortis d'une planification pour rendre l'ensemble des ERP gares accessibles à l'horizon 2015.

La mise en place du schéma directeur national d'accessibilité (SDNA) des gares dans lesquelles des trains non-conventionnés circulent relève de la responsabilité de SNCF qui assure la fonction d'autorité organisatrice par délégation de l'État.

En ce qui concerne les schémas directeurs régionaux d'accessibilité (SDRA), il appartient aux autorités organisatrices des transports (conseils régionaux et STIF en Ile-de-France) de les élaborer.

Ce SDNA traite à la fois de la réalisation des équipements et aménagements, de leur entretien, de leur maintenance et de leur exploitation.

Il concerne 168 gares existantes accueillant des services nationaux et internationaux et 1 250 gares existantes (dont 400 en Ile-de-France) utilisées essentiellement par les services régionaux de voyageurs.

Les gares dans lesquelles aucune présence humaine n'est proposée, appelées dans le monde ferroviaire haltes ou points d'arrêt non gérés (PANG), sont soumises aux Spécifications techniques d'interopérabilité (STI), mais ne sont pas considérées comme des établissements recevant du public (ERP) au regard de la loi française relative à l'accessibilité.

Les haltes ou PANG doivent faire l'objet d'un service de substitution et non d'un service d'assistance assuré à la demande, sous réserve des points suivants :

- que la halte ou PANG soit desservi par un train national ;
- que la halte ou PANG soit prévu dans le SDRA (dans ce cas le service de substitution est financé par la région) ;
- que la gare accessible la plus proche soit située à une distance supérieure à 30 km.

**Voir zoom accessibilité en fin de document p. 13 et 14.**

# ORGANISATION DE L'EXPLOITATION DES GARES

Gares & Connexions assure pour le compte de RFF et via la convention de service en gare (CSG) des missions d'entretien des biens de RFF en gare de voyageurs, à savoir :

- le nettoyage des quais et des accès aux quais. Le nettoyage des voies et des talus relève des missions de SNCF infra ;
- le déneigement et le déglçage permettant l'accès à la gare et au train ;
- la gestion et la fourniture d'électricité et des autres fluides ;
- la surveillance des ouvrages d'art (passages souterrains, passerelles, couvertures de quais) ;
- la maintenance et les petits travaux (opérations < 15 k€) ;
- l'entretien des ascenseurs et escaliers mécaniques ;
- les gros travaux (opérations > 15 k€).

Par ailleurs, RFF confie la gestion de ses prestations dites non régulées (publicité, distributeurs, commerces...) à des prestataires externes (Nexity et Yxime) ou, le cas échéant, à Gares & Connexions.

Afin d'assurer une cohérence dans la conception et la réalisation d'investissements en gare, les projets concernant le domaine de RFF et celui de SNCF peuvent être menés sous maîtrise d'ouvrage unique confiée à Gares & Connexions.

## ZOOM SUR GÉOPRISM ET GÉO-IMMOSIS

*GÉOPRISM, un outil RFF de visualisation de l'état du patrimoine foncier*

GÉOPRISM permet de localiser et d'obtenir des informations détaillées et géoréférencées (plans, données):

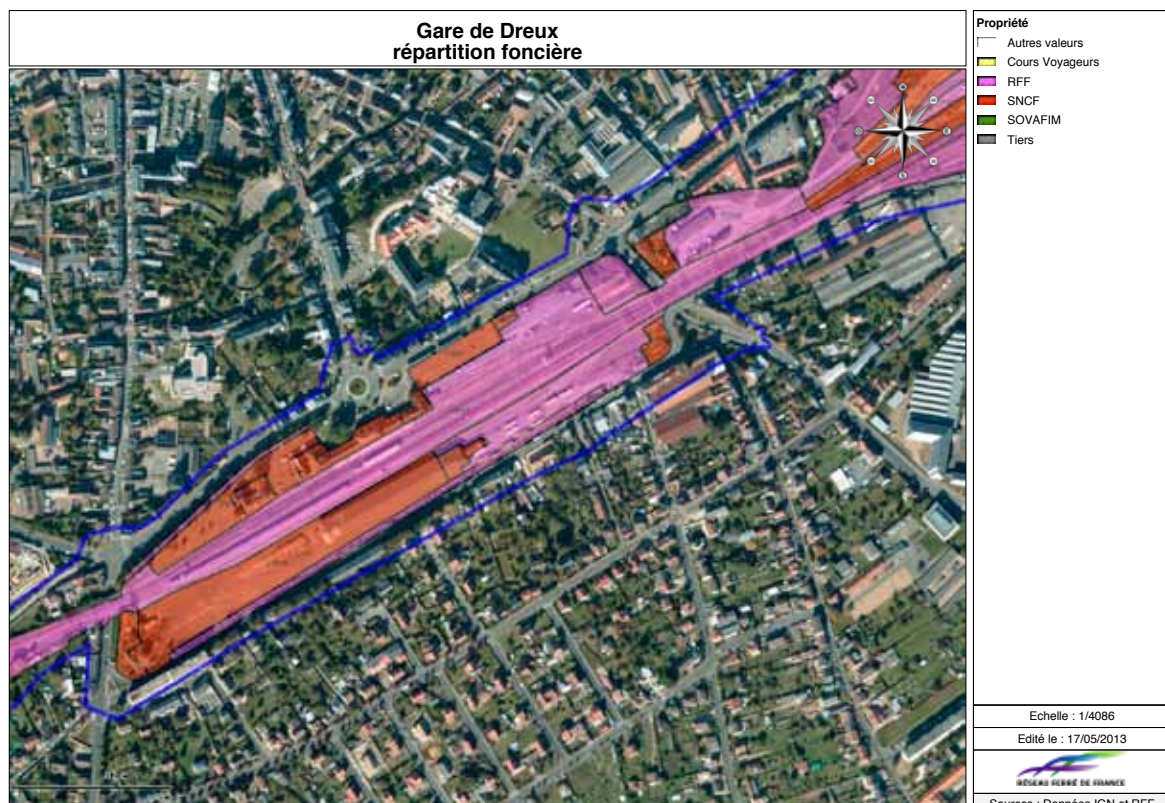
- sur les biens qui composent le patrimoine de RFF (sites, propriétés, bâtiments, installations non bâties, locaux, parcelles ferroviaires);
- sur l'occupation de ces biens (contrats, emplacements), ainsi que sur les projets de valorisation du patrimoine (projets de cession, etc.).

L'application permet également de croiser les informations du patrimoine avec les données sur le réseau ferré ainsi que des données de contexte comme les données cadastrales, la base des parcelles ferroviaires, les photos aériennes, les scans 100 et France Raster (cartes IGN & Cartosphere) et les fonds de plans PTB (plan terrain bâtiment).

Toutes ces informations sont organisées par couches et regroupées sous divers thèmes:

- propriétés foncières RFF (informations à jour);
- propriétés foncières SNCF (informations datant de 2006).

*Exemple d'un plan de répartition GÉOPRISM: gare de Dreux*

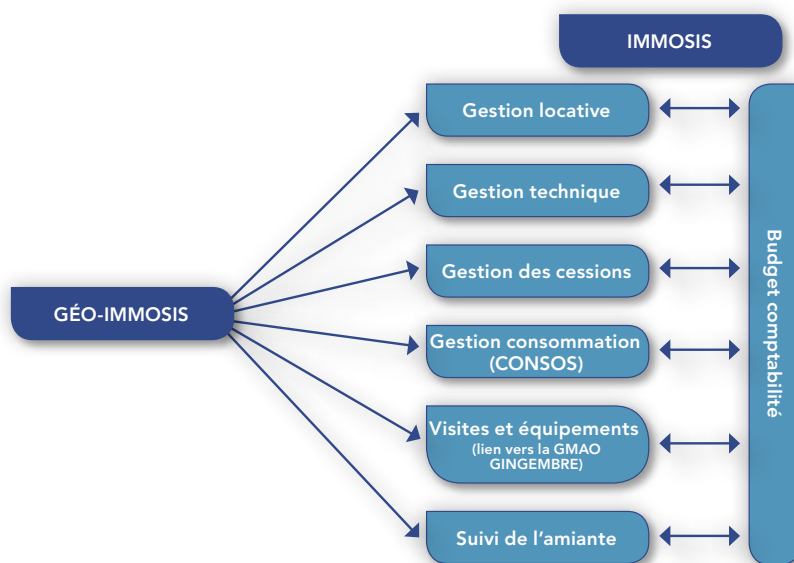


### GÉO-IMMOSIS, un outil de gestion du référentiel immobilier SNCF

GÉO-IMMOSIS est un module d'IMMOSIS qui permet à ses utilisateurs internes de SNCF un accès simplifié à l'information :

- des biens qui composent le patrimoine de SNCF et de ses propriétaires internes (gares, propriétés, bâtiments, terrains, installations foncières, locaux, parcelles cadastrales et ferroviaires) ;
- de l'occupation de ces biens (contrats, emplacements) ainsi que les projets de valorisation du patrimoine (projets de cession, etc.).

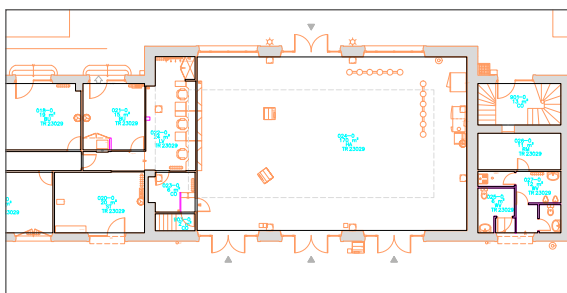
GÉO-IMMOSIS est le socle partagé, optimisé et cohérent qui permet aux acteurs de SNCF d'avoir accès aux fonctionnalités suivantes d'IMMOSIS :



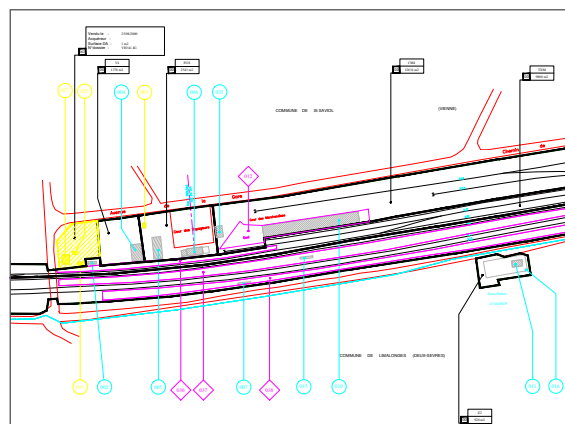
GÉO-IMMOSIS permet d'obtenir un niveau fin d'informations depuis le site global jusqu'au local.

Les données peuvent être extraites, imprimées, géo-localisées (avec Google Maps).

Les plans contenus dans GÉO-IMMOSIS, au format AUTOCAD, sont référencés par site (plans de terrains et de bâtiments) ou par bien (plan d'un étage de bâtiments avec ses locaux).



Exemple de plan d'un bâtiment  
(gare de Saint-Chamond)



Exemple de plan de terrains et bâtiment  
(gare de Saint-Saviol)

## ZOOM SUR LA POLITIQUE D'ACCESSIBILITÉ

### *SNCF et RFF ont écrit un référentiel en commun*

En 2007, SNCF et RFF ont rédigé un référentiel en commun portant sur l'accessibilité.

Ce référentiel revêt deux vocations :

- s'assurer que tous les aménagements et équipements contribuant à la mise en accessibilité des gares seront réalisés à partir d'un document unique, afin d'assurer une cohérence sur l'ensemble des gares ;
- s'assurer que les aménagements et équipements mis en place par SNCF et par RFF sont les mêmes.

En 2008, le Schéma directeur national de l'accessibilité (SDNA) a été approuvé par le ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire.

Ce schéma permet également de définir un planning de mise en œuvre de l'accessibilité.

RFF a ensuite bâti son planning de déploiement en concertation avec SNCF.

### *Assurer la gouvernance de l'accessibilité*

Avec l'AFNOR, dans le cadre d'un groupe de travail portant sur l'accessibilité du domaine bâti, SNCF et RFF ont proposé d'appréhender la problématique de la chaîne de l'accessibilité. Il en ressort un guide de bonnes pratiques à destination des maîtres d'ouvrage pour une mise en accessibilité concertée d'une gare et de ses abords. Ces principaux objectifs sont :

- faciliter le respect de la chaîne de l'accessibilité sur toutes les étapes du déplacement, avec la meilleure qualité d'usage possible ;
- optimiser les investissements financiers à mener par les différents partenaires ;
- proposer des solutions de gestion de projets adaptées ;
- définir un planning directeur de l'ensemble du projet ;
- aider les maîtres d'ouvrage à identifier les points de vigilance spécifiques à un tel projet.

Ce guide aborde les principales étapes d'un projet de mise en accessibilité : définition du besoin, concertation, financement, programmation, planification, conception, réalisation, utilisation et maintenance. Il propose pour chaque étape des principes et des exemples de mise en œuvre.

Il a été rédigé en concertation avec la délégation ministérielle à l'accessibilité (DMA), RFF, RATP, ville de Paris, Aéroports de Paris, différentes associations de représentants des différentes familles de handicap. À titre d'exemple, ce guide propose des schémas montrant l'importance de la coordination de la chaîne de l'accessibilité. Il est publié par l'AFNOR.

### *Les équipements majeurs de l'accessibilité en gare*

#### ► Pour la traversée des voies en gare

- Ouvrage dénivelé (passerelles ou souterrains) :
  - adaptation des passerelles (revêtement de sol) et souterrains (revêtement de sol, éclairage) existants ;
  - adaptation des escaliers fixes (peinture des premières et dernières contremarches en contrasté, double lisse, nez de marches antidérapants, bandes d'éveil à la vigilance podotactiles en haut de chaque volée de marches).



- Création ou adaptation des rampes d'accès aux souterrains existants (double lisse, pente, revêtement de sol, affichage des consignes de sécurité en gros caractères), le cas échéant.
- Création ou adaptation d'ascenseurs aux ouvrages dénivelés existants, le cas échéant.
- Affichage des consignes de sécurité en gros caractères.

Dans l'état actuel des aménagements mis en œuvre, leur utilisation en sécurité par les personnes aveugles et les personnes utilisant des fauteuils roulants nécessitent souvent un accompagnement humain.

#### ► Sur les quais

- Mise en place de bandes d'éveil à la vigilance en bordure sur la longueur utile des quais.
- Reprise de revêtement de sol.
- Adaptation du niveau d'éclairage.
- Adaptation des équipements pour garantir des largeurs de cheminement suffisantes.

Des recherches sont en cours pour améliorer le guidage et l'information des personnes aveugles sur les quais.

#### ► À l'interface quai/train

- Dans les gares avec du personnel, accueillant des trains non accessibles du fait de lacunes par rapport aux quais, avec des fréquentations non critiques : acquisition d'élévateurs-translateurs ou de rampes légères s'il n'y en a pas.
- Rehaussement de quai, total ou partiel, en fonction de l'accessibilité du matériel roulant (marche mobile) et de la fréquentation de la gare.

