



Dossier de candidature pour le
« Recueil des belles pratiques et bons usages en matière
d'accessibilité de la Cité »

Acte de candidature

A – Vos coordonnées :

Nom de l'organisme candidat (collectivité territoriale, entreprise, association, etc.) :

.....

Catégorie à laquelle appartient le candidat :

Maître d'ouvrage, autorité organisatrice

Maître d'œuvre avec l'accord du maître d'ouvrage

Gestionnaire, exploitant ou opérateur

Nom et fonction du responsable de la candidature :

.....

Adresse :

.....

.....

Code postal : Ville :

Tél. : Portable :

Fax : Courriel :

Adresse de la réalisation :

.....

.....

B – Les thématiques proposées :

Souhaite présenter la réalisation dans la thématique suivante (1 seule thématique par dossier) :

Logement

ERP

Transport

Voirie, espaces publics

Date et signature

J'accepte que mon dossier soit présenté devant le comité national (si sélection au niveau départemental) et que tous les éléments produits fassent l'objet d'une diffusion et d'une reproduction. Je m'engage également à fournir tous éléments supplémentaires permettant sa publication détaillée au « recueil des belles pratiques et des bons usages ».

Éléments constitutifs du dossier

A – Présentation de la réalisation (obligatoirement achevée, livrée et mise en exploitation)

Présentez en une page maximum votre réalisation en spécifiant les familles de handicap concerné.

La réalisation porte sur la mise en accessibilité de la gare d'Evry-Courcouronnes. Ainsi, dans le cadre de la politique de mise en accessibilité développée par la SNCF, cette gare prend en compte tous les types de handicaps. La volonté de la SNCF est donc de pouvoir assurer un cheminement accessible à tous en toute autonomie depuis les différents points d'entrées de la gare (dépose minute, taxis, bus...) jusqu'à un point d'accueil. Ce principe est également repris sur l'ensemble des gares du territoire, afin d'offrir une continuité de repères d'une gare à l'autre, d'un point de départ à un point d'arrivée.

Le pôle d'échanges d'Evry-Courcouronnes est le nœud de transport le plus important au centre du département de l'Essonne et constitue un des points d'entrée majeurs de l'agglomération Evryenne.

Suite au diagnostic préalable, mené dans le cadre d'un comité de pôle animé par le STIF, de nombreux dysfonctionnements avaient été repérés en 2002 :

- des accès peu mis en valeur et peu lisibles,
- un bâtiment principal fermé sur la ville et peu identifiable,
- des façades dégradées,
- des terrasses extérieures et des descentes d'eaux pluviales en mauvais état,
- des équipements techniques vieillissants et parfois hors service,
- un hall central démesuré, sans chaleur et à l'ambiance dégradée,
- des couloirs peu engageants,
- des cheminements piétons mal signalés et inconfortables,
- des commerces mal adaptée aux services des voyageurs.

La gare avait été inaugurée en 1973 pour une ville de 300 000 habitants alors que l'agglomération en compte 110 000 aujourd'hui. A l'image de la « lente dégradation de la ville nouvelle » la gare été surdimensionnée et ces espaces mal articulés, notamment le hall principal et les façades. Le cœur de la gare été avant la réhabilitation, un lieu froid et peu confortable, souffrant surtout de la mauvaise connexion entre les accès et son environnement. Par ailleurs, la ville d'Evry a lancé une démarche de renouvellement urbain et souhaitait que le pôle d'échanges assure mieux sa place centrale en cœur de ville. Sa rénovation était donc nécessaire. Le réaménagement du pôle d'échanges Evry Centre Essonne a été inscrit dans le cadre du plan de déplacements urbains (PDUIF) par la Région Ile-de-France. Un comité de pôle a été installé le 2 octobre 2001 par le préfet de l'Essonne et la démarche de rénovation a été lancée en décembre 2002.

Un projet d'ensemble a été développé, et les travaux ont essentiellement portés sur :

- la rénovation de la gare ferroviaire, de la gare routière urbaine et de la gare interurbaine,
- la modernisation de l'éclairage, de la signalétique et des dispositifs d'information,
- la mise aux normes de l'accessibilité, notamment par la rénovation et la création d'escaliers mécaniques et d'ascenseurs,
- le réaménagement des accès,
- la mise en place de dispositifs et d'aménagements innovants destinés à faciliter les correspondances et renforcer les qualités d'intermodalité du pôle,

- la sécurisation des espaces, avec le renforcement de la vidéo-protection et la modernisation du PC de régulation et de sécurité du réseau de bus TICE,
- la création d'un centre de gestion technique du bâtiment (TGB) pour contrôler les réseaux d'alimentations, de sécurité incendie et d'alarme de la gare,
- l'aménagement d'une agence de mobilité : l'Agence Bus Centre Essonne,
- le réaménagement des espaces publics extérieurs, avec notamment la réalisation de deux véritables places de la gare, côté sud, et côté ouest,
- l'amélioration des conditions d'accès des espaces publics aux abords du pôle,
- la réorganisation des espaces de stationnement de surface autour du pôle,
- la clarification de la gestion du pôle.

B – Spécifications techniques de la réalisation

Précisez en trois pages maximum en quoi votre réalisation répond aux critères listés ci-après.

1. Qualité d'usage :

- **Détaillez comment l'accessibilité à tout et pour tous (notamment différents types de handicap) a été pensée et mise en œuvre, en application de la réglementation issue de la loi du 11 février 2005 et mettez en évidence les éventuels « plus » ajoutés aux prescriptions réglementaires d'accessibilité pour faciliter l'usage**

Depuis février 2006, la SNCF a mis en place un conseil consultatif des personnes handicapées ou à mobilité réduite, regroupant 8 associations nationales relatives à tous les types de handicap (Association des Paralysés de France, Association Française contre les myopathies, Fédération Handisport, CFPSAA, UNISDA, Association des personnes de petite taille, UNAPEI, CNRPA). Dans le cadre de cette instance, des réunions de travail animées par la Délégation à l'Accessibilité de la SNCF ont lieu tous les mois au cours desquelles ont été abordés différents sujets. Cette instance étudie, conçoit et met également aux point différents aménagements et équipements répondant réellement aux besoins des usagers.

Au-delà l'aspect juridique, ces réunions permettent à la SNCF de mieux comprendre et appréhender les besoins des usagers et de les appliquer à la spécificité que représente une gare ou un pôle d'échanges.

- **Expliquez comment la sécurité a été garantie pour l'ensemble des usagers**

L'accessibilité est liée à la prise en compte des flux des voyageurs, mais également à la sécurisation des arrivées en gare depuis les différents modes de transports et types de dépose, tant par les équipements que par la l'implantation de ces fonctions.

Pour cette raison le projet a pris en compte la libération des espaces gare, mettant en cohérences « l'intérieur et l'extérieur gare ».

La refonte totale de la signalétique au niveau de l'ensemble du pôle (les deux gares routières et gare SNCF) a été réalisée pour faciliter les déplacements et assurer la sécurité du site.

Les disfonctionnements dus aux mauvais échanges des flux voyageurs et les transformations successives durant ses trente premières années d'existence, ont créé des zones d'ombres et des recoins, des espaces non gérés, permettant le développement de commerces et activités non adaptés aux services voyageurs (voire illicites).

Les travaux ont donc permis de requalifier les commerces pour les adapter au service des voyageurs. Un nouveau poste de contrôle de régulation et de sécurité du réseau TICE a été implanté à l'intérieur du pôle.

Disposant de technologies de pointe et d'un personnel expérimenté, il gère en temps réel l'ensemble du réseau 20 heures sur 24. Il est en contact permanent avec les conducteurs,

les équipes de contrôle et de médiation, les équipes SNCF et au besoin les forces publiques d'intervention.

La vidéo-protection a également été renforcée avec la mise en place d'un centre GTB (Gestion Technique du Bâtiment), chargé de la gestion des différents réseaux d'alimentation de la gare, y compris la sécurité incendie et les alarmes associé à une présence humaine.

○ Précisez comment l'interface entre votre réalisation et les autres maillons de la chaîne du déplacement (bâtiments voisins, espaces publics et voirie environnants, systèmes de transport en commun locaux selon les cas) a été traitée.

La SNCF est présente dans plusieurs instances institutionnelles, et a notamment animé un groupe de travail pour l'AFNOR qui vient de s'achever par la parution d'un référentiel de bonnes pratiques, portant sur la gouvernance de la chaîne de l'accessibilité. C'est dans cet esprit que SNCF - Gares & Connexions s'attache à travailler sur les interfaces mais surtout à s'assurer que l'ensemble de la chaîne de l'accessibilité est bien respectée.

- Signalez les éventuels points forts de la réalisation sur les items suivants :
- image et sens (impressions ressenties sur les espaces, adéquation de ces impressions par rapport à la représentation du lieu, de l'institution ou du service, image de la réalisation dans la Cité),

La nouvelle façade sud de la gare constituée d'une grande baie vitrée, d'un parvis couvert et de la tour de l'horloge, permet d'identifier la gare et de marquer l'accès sud comme l'accès institutionnel et principal. La gare s'ouvre sur la ville : « une gare agora », un continu spatial et urbain avec l'Esplanade des Droits de l'Homme pour accueillir les voyageurs et les autres institutions : la Mairie, l'Université, la Cathédrale de la Résurrection, la Préfecture.

Confort d'ambiance (acoustique, lumineux, thermique) ;

Le réaménagement du hall voyageur à travers la réfection interne de mise en peinture claire de la toiture, les revêtements de sol en granit, les nouveaux espaces commerciaux plus dégagés, donnent une nouvelle ambiance intérieure à la gare. L'espace intérieur du hall plus clair et la luminosité accrue, par la création de la façade vitrée, participe à l'impression générale de qualité et de générosité de l'espace de l'intégration urbaine avec les bâtiments publics adjacents. La nuit, le hall de la gare est une grande « lanterne éclairée » qui guide les voyageurs.

Mode d'occupation de l'espace et son potentiel d'évolution (dimensions et formes par rapport à l'usage attendu, disposition des mobiliers et équipements, capacité de l'espace à évoluer),

La gare d'Evry-Courcouronnes a fait l'objet d'un projet de mise aux normes de l'accessibilité, pour mieux adapter les espaces aux déplacements des personnes à mobilité réduite (PMR), et aux voyageurs avec poussettes ou bagages.

Dans le bâtiment voyageur, les points forts de la réalisation concernent :

- la suppression de tous les obstacles susceptibles de gêner les flux,
- la mise en place de portes automatiques,
- la mise en place de rampes PMR,
- la rénovation de l'éclairage pour faciliter les déplacements des voyageurs,
- la révision de la sonorisation, des alarmes, du système de désenfumage,
- la modernisation des escalators d'accès à la gare routière et aux quais,

- la mise aux normes des escaliers fixes (dalles d'éveil, pose de doubles rampes, nez de marches contrastés, contremarches).

2. Qualité urbanistique et esthétique : Indiquez les éventuels points forts de la réalisation sur les thèmes suivants :

- o inscription de la réalisation dans la ville (lien avec les équipements ouverts au public, la voirie, les espaces publics, les systèmes de transport, etc.),

La gare d'Evry-Courcouronnes est aujourd'hui une « entrée de ville » agréable et vivante qui contribue au projet de redynamisation du centre-urbain mené par la Ville d'Evry. Ce lieu de centralité des transports est aussi une réalisation exemplaire en matière d'intermodalité, grâce à une coordination des différents modes de transport, qui facilite la mobilité des voyageurs et leur offre des correspondances faciles et rapides. Le point fort du projet est de faire évoluer au cœur de la ville « 60 000 voyageurs par jour sur une surface de 1 500 m² » du hall principal, soit un terrain et demi de football.

Le pôle d'échanges comprend sur 3 niveaux :

- une gare SNCF desservie par la ligne D du RER (192 trains par jour),
- deux gares routières desservies par 23 lignes de bus et de cars (plus de 1 700 départs par jour),
- un parking de 600 places, une station de taxis, une aire de dépose minute, une station vélos,
- des services liés au transport, des commerces de proximité qui accompagnent les voyageurs.

Trois réseaux de transport public le desservent :

- la ligne D du RER exploitée par Transilien SNCF. En semaine, elle est desservie chaque jour par 192 trains, avec 8 trains par heure dans chaque sens aux heures de pointe (34 000 voyageurs par jour).
- le réseau urbain de bus géré par la société d'économie mixte TICE, qui dessert les 5 communes de l'agglomération d'Evry Centre Essonne, ainsi que 20 communes du Centre Essonne (20 000 voyageurs par jour).
- le réseau de transport interurbain de l'Essonne, géré par le Conseil Général de l'Essonne (6 000 voyageurs par jour).

1

Le pôle d'échanges est desservi par un site propre bus intégral de 17 kilomètres. Ces chaussées protégées permettent une circulation rapide et fiable des bus dans l'ensemble de l'agglomération. Cette infrastructure originale, conçue dès la création de la ville nouvelle d'Evry, fait du pôle d'Evry-Courcouronnes le carrefour de deux axes lourds de transports, l'axe RER D et l'axe bus en site propre.

Evry Courcouronnes sera le terminus de la future liaison de tram-train Massy – Evry. Ce projet se caractérise par une longueur de 20 km, effectués en 32 minutes, avec 14 stations. Le projet de liaison Massy-Evry doit aboutir à une mise en service effective en 2017, avec 30 000 voyageurs/jour attendus (études en cour).

- o intégration paysagère et architecturale du projet,

La façade sud constituée d'une baie vitrée, d'un auvent couvrant le parvis et de la tour de l'horloge, permet d'identifier la gare et de marquer l'accès sud comme l'accès institutionnel et principal. Ce projet permet ainsi une liaison visuelle directe entre la gare et le parvis de la place des Droits de l'Homme et la Cathédrale. Dans un souci d'intégration et d'harmonisation des matériaux présents dans la ville, la terre cuite est largement utilisée dans le projet comme

matériau de façade, notamment pour le soubassement de la gare, la tour de l'horloge et l'accès ouest.

La façade ouest est marquée par la mise en place d'une nouvelle marquise et une mise en valeur de l'entrée (terre cuite) permettant ainsi une identification de l'accès comme entrée de gare.

Pour les façades est et nord, les mêmes principes de traitement des accès sont appliqués en vue de donner à la gare un aspect plus fédérateur et intégrer le bâtiment gare à son environnement.

La signalétique a été unifiée Plus simple et pratique, elle utilise un langage graphique commun à tous les modes de transport présents sur le site.

- **perception esthétique de la réalisation par les riverains, les usagers,**

Le réaménagement du hall voyageur à travers la signalétique, les escalators, les revêtements de sol et les espaces commerciaux donne une nouvelle ambiance à la gare. La luminosité accrue, par la création de la façade vitrée, participe à l'impression générale de qualité et de générosité de l'espace, ainsi qu'à l'intégration urbaine avec les bâtiments publics adjacents.

La façade sud totalement vitrée permet une meilleure visibilité depuis le hall voyageur des bâtiments publics comme la Cathédrale et la Mairie. Le nouveau diapositif d'aménagement du hall favorise une ouverture sur la ville et des cheminements plus sûrs pour les voyageurs aient une meilleure visibilité des espaces, avec une visibilité lointaine, mieux éclairé de jour comme de nuit.

Le grand hall voyageurs réaménagé avec des nouveaux commerces et services, permet aujourd'hui d'autres utilisations tels que concerts ou spectacles, ce qui traduit bien la nouvelle ambiance et l'appropriation des espaces, son adaptabilité. Et sa bonne perception vis-à-vis des usagers est réelle : on va à la gare pour prendre le train, le bus, mais aussi pour se rencontrer.

- **autre,**

Des formations internes, spécifiques aux différents « acteurs » de la construction (modules « conception », « pilotage », « exploitant »), ont été mises en place. Pour les architectes, l'intérêt de ces formations est de leur faire prendre conscience de la nécessité d'intégrer l'accessibilité, dès la faisabilité d'une opération, ainsi que les notions de conception universelle pour la réalisation du projet.

3. Qualité environnementale : Signalez les éventuels points forts de la réalisation en matière de :

- **atteinte d'un objectif de performance thermique,**

Dans la réhabilitation du bâtiment voyageurs un « attention particulière » a été portée sur le fonctionnement bioclimatique du cœur de gare : le hall voyageurs.

Une étude spécifique de l'ensoleillement a permis d'exploiter l'orientation du bâtiment et de sa façade sud pour installer une grande verrière afin d'attendre deux objectifs :

- ouvrir la gare sur la ville et faciliter les échanges,
- récupérer de l'énergie solaire pour chauffer l'air l'hiver et favoriser la ventilation d'été.

Le jour, la façade sud totalement vitrée permet de capter les rayons du soleil quand ils sont très bas l'hiver et de chauffer naturellement le hall voyageur (sol en granit). L'été quand les rayons du soleil sont plus hauts, la couverture de l'auvent située sur le parvis permet telle une « casquette » de mieux réguler la température en agissant comme brise-soleil. La mise en place de grandes lucarnes vitrées en toiture, s'ouvrant électriquement, permet à l'air de remonter en créant une ventilation naturelle.

- [obtention d'un label,](#)
 - la gare d'Evry-Courcouronnes a été baptisée "Transilien". Ce label indique que la gare a une « information voyageurs performante » et qu'elle est plus propre, plus pratique avec des agents présents jusqu'au dernier train.
 - l'Agence de mobilité Centre Essonne est la première agence de bus à être certifiée NF Service AFNOR en Ile-de-France.
- [démarche d'évaluation de l'empreinte, environnementale,](#)
 - le réseau de bus TICE a reçu deux importantes récompenses : la certification qualité AFNOR pour quatre de ses lignes et un label vert pour ses efforts en faveur de l'environnement.
 - la gare est reliée au réseau de chauffage urbain. La production est centralisée, le transport et la distribution de chaleur pour le chauffage des locaux et la production d'eau chaude est régulée, avec la mise en place d'un centre GTB (Gestion Technique du Bâtiment), chargé de la gestion des différents réseaux d'alimentation de la gare.
- [utilisation de systèmes d'énergies renouvelables,](#)
- [valorisation des déchets, etc.](#)
 - Transilien a mis en place un système de tri sélectif pour le ramassage des déchets en gare. Un nouveau local a été mis à disposition des 8 commerces. Les poubelles en gare et sur les quais sont prédisposées pour ce tri sélectif.

En général, SNCF - Gares & Connexions s'efforce d'intégrer l'accessibilité à ses opérations, aussi bien en termes d'aménagement que d'équipement, afin de répondre aux exigences de qualité d'usage et de conception universelle. Par conséquent, l'accessibilité est traitée implicitement dans une démarche de qualité environnementale, qui est par ailleurs une démarche dans laquelle s'implique totalement la SNCF.

4. [Innovation](#) : Signalez, le cas échéant, toute approche innovante de la prise en compte de l'accessibilité, toute utilisation de technique innovante, etc.

La plupart des équipements mis en place par SNCF - Gares & Connexions sont issus des réflexions menées conjointement avec les associations nationales de personnes handicapées, dans le cadre du Conseil Consultatif des personnes handicapées ou à mobilité réduite de la SNCF (mentionnées plus haut).

Les aménagements et équipements remarquables sont :

- La flèche sonore (pour aider les personnes déficientes visuelles à se déplacer en gare).
- Les bande de guidage double (reconnaissable et sécurisante pour les associations de personnes handicapées visuelles ou de personnes handicapées mentales ou cognitives).
- Les rampes variant aux alentours de 10 % qui favorisent les personnes à mobilité réduite, encombrées de valises ou de poussettes. Elles permettent aussi un report de ces usagers vers ces rampes et libèrent par conséquent les ascenseurs pour les personnes en fauteuil roulant.
- Le personnage virtuel, Jade, qui traduit en langue des signes française les annonces sonores en gare.

A Evry-Courcouronnes, le traitement de l'intermodalité est l'élément innovant des échanges :

- une signalétique coordonnée, à l'initiative commune de la SNCF, du Transporteur TICE et de la Communauté d'agglomération Evry Centre Essonne,
- des tables d'orientation dans le hall principal pour orienter et guider les voyageurs,
- des écrans d'information dans les bus du réseau TICE donnant les heures de départ des prochains trains à l'approche des gares, et des écrans dans la gare SNCF donnant les heures de départ des prochains bus.

Cette mutualisation de l'information entre le réseau Transilien SNCF, TICE (et les autres transporteurs routiers) a été rendue possible par la mise en place de bases de données partagées.

C'est une première à cette échelle au niveau français :

- une borne internet multimodale implantée dans le hall d'échanges pour préparer le voyage sur le réseau IDF,
- des totems, supports d'information,
- la réalisation d'un guide de l'intermodalité pour les agents. Celui-ci recense l'ensemble de l'offre transport sur le pôle (lignes, horaires, localisation des arrêts, etc.) et permet d'orienter et de renseigner les clients
- le partage d'information entre les personnels de la SNCF du réseau TICE, par des séminaires de formation communs et la mise en place de bases de données partagées.

C – Modalités retenues pour la conception et la mise en œuvre de la réalisation

1. Quels partenariats avez-vous tissés ? Quelle concertation avez-vous mise en place ?

Expliquez le choix de ces partenaires et les modalités pratiques de ces partenariats, coopération et concertation (détails de la démarche projet notamment) retenues (30 lignes maximum).

Outre la concertation avec les associations nationales de personnes handicapées, la réussite de la politique d'intermodalité résulte de la qualité de la concertation entre tous les acteurs concernés, depuis l'élaboration du projet jusqu'à la gestion du pôle : équipes du réseau TICE, du groupe SNCF, du STIF, de RFF, des collectivités locales et de la direction régionale de l'équipement d'Ile-de-France (DREIF). La mise en place d'un comité de pôle PDU animé par le STIF a permis l'élaboration d'un projet de réaménagement associant tous les partenaires.

2. Quelle information, auprès de quel(s) acteur(s) ou public(s) ? selon quels moyens ? a été portée à chaque stade du processus, de la conception à la mise en exploitation ? (20 lignes maximum)

Souhaitée par l'ensemble des interlocuteurs de la maîtrise d'ouvrage (L'Etat, la Région Ile-de-France, les Conseil Général de l'Essonne, la Ville d'Evry, l'Agglomération Evry Centre Essonne, RFF, SNCF, TICE, DDE), la majeure partie des travaux ont été réalisés entre mai 2007 et décembre 2008, sous cinq maîtrises d'ouvrage : 7 années de préparation pour 2 ans de travaux. En 2009 est achevé la gare annexe, coté Préfecture.

- Des revues de conception de projet, en interne aux équipes SNCF - Gares & Connexions, de la phase d'esquisse à la validation de l'avant-projet (AVP) en

comité de pôle, avec l'ensemble des décideurs et l'animation de l'autorité organisatrice de transport STIF.

- Les échanges incessants avec les autres maîtrises d'œuvre, TICE, RFF, DDE, la Ville pour assurer la bonne interfacs des différents projets, et la présentation aux diverses instances institutionnels dans les « délais nécessaires » pour communiquer sur l'avancement des études et les validations du projet.

3. Quels organismes financeurs ont été mobilisés ? Précisez, le cas échéant, le tour de table financier (10 lignes maximum). Indiquez le coût global de la réalisation

Les travaux ont coûté 14 millions d'euros au total, dont 8 millions financés par la Région Ile-de-France et le STIF, le reste étant apporté par l'Etat, le Conseil Général de l'Essonne, la Communauté d'Agglomération Evry Centre Essonne, la Société d'Economie Mixte gestionnaire du réseau de bus TICE, RFF et la SNCF.

La difficulté majeure a été de gérer la rétrocession du bâtiment gare, par l'AFTRP (Agence Foncière Territoriales de la Région Parisienne) propriétaire des lieux jusque en 2003, à la SNCF repreneur.

D – Avantages et gains pour le maître d'ouvrage, l'exploitant, les usagers...

1. Explicitez l'analyse coût/avantages en termes de fonctionnement et d'investissement pour l'exploitant et/ou le maître d'ouvrage. Des solutions alternatives limitant l'impact financier ont-elles été identifiées et mises en œuvre ? (20 lignes maximum)

Chaque solution mise en place est étudiée dans le cadre d'un coût global, y compris par rapport à l'exploitation qu'elle génère. Par conséquent, les solutions proposées sont étudiés en comparant le coût de l'aménagement ou d'un équipement par rapport à la compensation humaine. C'est ainsi que différents aménagements ou équipements ont pu apporter des économies de projets ou d'exploitation, comme par exemple :

- Dans une grande gare, le fait d'avoir pu rapprocher la dépose dédiée PMR du point d'accueil, a permis au service de prise en charge de réduire considérablement le temps de la prestation.
- La rampe de 10 % environ permet un report considérable des personnes avec poussettes et valises vers cet aménagement et libère ainsi les ascenseurs. En cas de panne de l'ascenseur, cette rampe avec l'aide d'une assistance humaine (dédiée), devient une mesure compensatoire pour les personnes en fauteuil roulant.
- L'étude menée sur les plans en relief installés en gare, a permis de constater que ce principe était trop complexe et non adapté aux gares. Cet équipement ne répond pas aux attentes des déficients visuels et un investissement par conséquent non réalisé. On se dirige donc plutôt sur des solutions de plan en relief et contrastés individuels.

2. Indiquez les bénéfices révélés et non attendus au moment de la conception (10 lignes maximum)

On remarque que l'ensemble des équipements et aménagements mis en place, favorisent l'ensemble des usagers, et pas seulement les personnes dites PMR. En effet, ces aménagements bénéficient aussi aux personnes âgées, aux personnes distraites, aux personnes étrangères et aux enfants... mais également la compréhension, le repérage, la sécurité et l'ensemble des notions mentionnées au titre de la qualité d'usage.

3. Quels indicateurs ont été retenus pour s'assurer de la bonne appropriation de la réalisation par les usagers ?

A ce jour SNCF Gares & Connexions n'a pas mis en place d'indice permettant de mesurer l'impact de nos équipements. En revanche les retours fréquents des associations et de nos clients nous poussent à maintenir nos investissements et recherches en matière d'accessibilité.

Ainsi, quelques bonnes pratiques ont été révélées par les associations, notamment la bande de guidage façon « couloir », mais également la flèche sonore qui ne cesse de faire évoluer les fabricants de balises sonores.

E – Difficultés rencontrées et points de vigilance

1. Quels sont les obstacles qui ont dû être surmontés ? (20 lignes maximum)

Les principaux obstacles sont de deux ordres :

- Les textes juridiques sont souvent sujets à des interprétations qui peuvent mener à des avis défavorables lors de demandes de permis de construire ou d'autorisations de travaux. Lorsque ces interprétations ne sont pas fondées, elles génèrent par conséquent des retards dans le démarrage des travaux et peuvent amener à remettre en cause la date.
- Le manque de cohérence entre les associations nationales et les associations régionales.

2. Quels sont les points de vigilance pour une telle réalisation ? (20 lignes maximum)

Notre expérience nous montre que la concertation préalable est la meilleure réponse à ces obstacles.

Un point de vigilance majeur est le choix d'un équipement : il est primordial qu'un nouvel équipement ait une vraie valeur ajoutée pour pouvoir être déployé nationalement, compte tenu de l'investissement nécessaire.

3. Quels sont les facteurs et les conditions de la réussite pour mener à son terme un tel projet ? (20 lignes maximum)

La politique d'accessibilité menée par la SNCF s'appuie sur des bases solides, liées à de nombreux retours d'expérience, d'échanges et de concertations avec les associations. La réussite pour la SNCF n'est pas de mettre en place l'accessibilité dans une gare, mais bien de s'assurer que la même politique, les mêmes principes, les mêmes repères seront retenus d'une gare à l'autre, d'une région à une autre. La réussite est liée à la conviction d'assurer cohérence, concertation et continuité. Ce à quoi s'implique la SNCF à différents niveaux.

Conclusion

Ecrivez en quelques lignes la présentation de votre réalisation que vous voudriez voir retenue dans « le recueil des belles pratiques et des bons usages en matière d'accessibilité de la Cité »

La gare d'Evry-Courcouronnes est devenue aujourd'hui plus accueillante et permet des échanges plus simples et plus confortables entre les différents modes de transport : RER, bus urbains, cars interurbains, voitures particulières, vélos, cheminements piétons. La signalétique a été unifiée dans l'ensemble du pôle par AREP, bureaux d'étude d'architecture de SNCF - Gares & Connexions. Plus simple, pratique, elle utilise un langage graphique commun à tous les modes de transport présents sur le site.

La gare d'Evry-Courcouronnes est aujourd'hui accessible à 100 %. Ainsi, un usager en fauteuil roulant peut y prendre aussi bien son train que son bus. Dans le hall central, les obstacles susceptibles de gêner les flux ont été supprimés pour permettre aux personnes

à mobilité réduite (PMR) d'atteindre plus facilement les rampes d'accès et les ascenseurs. Dans son ensemble, « l'accessibilité globale gare et ville » a été améliorée.

La gare d'Evry-Courcouronnes est aujourd'hui une « entrée de ville » agréable et vivante qui contribue au projet de redynamisation du centre-urbain mené par la Ville d'Evry. Ce lieu de centralité des transports est aussi une réalisation exemplaire en matière d'intermodalité, grâce à une coordination des différents modes de transport, qui facilite la mobilité des voyageurs et leur offre des correspondances faciles et rapides. Le point fort du projet est de faire évoluer au cœur de la ville « 60 000 voyageurs par jour sur une surface de 1500 m² » du hall principal.

Ce lieu de transports évoluera avec l'arrivée à Evry-Courcouronnes avec la future liaison de tram-train Massy – Evry. Le projet de réhabilitation a été pensé de l'origine pour pouvoir s'adapter à d'autres évolutions et cela confirme l'importance du pôle d'échanges Evry Centre Essonne qui a été inscrit dans le cadre du système de transport la Région Ile-de-France.

Pièces à joindre au dossier de candidature :

- photos (au maximum 10, sauf si réalisation d'envergure, de résolution 300 dpi)
- plans : 1 ou plusieurs si cela permet une meilleure compréhension

