

NOMAD

RÉSEAU DE MOBILITÉ
NORMAND

PLAN GARES NORMAND

NIVEAUX DE SERVICES PROJETÉS
DANS LES GARES ET HALTES FERROVIAIRES



RÉGION
NORMANDIE

NOMAD.NORMANDIE.FR



ÉDITO

Depuis 2016 et la réunification de la Normandie, la Région mène une politique volontariste pour développer le ferroviaire et en faire un mode de transport fiable et efficace. Avant 2016, les voyageurs, tant réguliers qu'occasionnels, faisaient le constat d'une situation profondément insatisfaisante avec une ponctualité très en dessous de la normale, principalement due à la vétusté du matériel roulant et au manque de régénération des infrastructures.

Première Région française à obtenir le transfert de l'État des lignes Intercités en 2020, la Région Normandie a décidé de consentir un effort sans précédent visant à moderniser son réseau ferroviaire et améliorer durablement les conditions de transport des voyageurs. Avec près de 2,5 milliards d'euros mobilisés en ce sens pour l'acquisition de 67 nouveaux trains OMNEO dotés d'un très haut niveau de confort, la réalisation de travaux massifs sur les voies les plus vétustes, la relocalisation de la maintenance de nos trains en Normandie, la remise en service de nombreuses lignes du quotidien (Bréauté-Fécamp en 2016, Abancourt-Le Tréport en 2020 et Serqueux-Gisors en 2021) et l'augmentation progressive de l'offre ferroviaire de 20% tout au long de la journée, la Normandie dispose aujourd'hui, et d'avantage encore lorsque l'ensemble des travaux seront achevés, d'un réseau ferroviaire durablement amélioré et conçu pour accueillir de la meilleure des manières l'ensemble des voyageurs.

Ces efforts considérables et l'engagement remarquable des collaborateurs de la Région portent leurs fruits. En 2022, 95% des trains intrarégionaux étaient à l'heure et 90% s'agissant des liaisons entre la Normandie et Paris, soit 11 points de plus qu'avant le transfert des lignes Intercités à la Région en 2019. La mobilisation de la Région Normandie sur ce sujet se traduit également par une nette amélioration de la satisfaction des voyageurs : 90% en 2022 (+7 points par rapport à 2020).

Au-delà de ces investissements massifs, la Région se mobilise pour aménager et améliorer la qualité de service des 101 gares et haltes ferroviaires normandes. Depuis 2016, la Région a ainsi consacré près de 100 millions d'euros pour y rénover les bâtiments d'accueil voyageurs, les rendre accessibles aux personnes à mobilité réduite ou encore renouveler le système d'information en gare.

Attentive à la qualité du service offert aux usagers des gares normandes, la Région poursuit ses investissements à un rythme soutenu pour renforcer l'attractivité du transport ferroviaire normand dans sa globalité tant pour les usagers du quotidien, que pour les touristes ou les voyageurs occasionnels. Concernant la modernisation et l'accessibilité des gares, 40 millions d'euros sont prévus à cet effet d'ici à 2030. En parallèle, la Région continue d'investir en faveur de sujets majeurs tels que l'intermodalité, l'information voyageurs, le confort en gare et la vente de titres de transports.

A l'écoute des voyageurs, élus, associations et collectivités locales, ce Pan Gares est le résultat d'une longue période de concertation qui a notamment réuni les comités de vie des gares et mis en place une large consultation citoyenne durant l'année 2022. La stratégie régionale retenue s'inscrit dans un cadre volontariste allant au-delà des obligations réglementaires, pour offrir aux usagers des services de qualité, adaptés aux territoires et à leurs populations. Elle constitue la base des échanges que nous menons avec nos interlocuteurs privilégiés que sont SNCF Gares & Connexions, les transporteurs en préparation de l'ouverture à la concurrence, les collectivités locales et les associations d'usagers.

Hervé MORIN, Président de la Région Normandie

Editeur : Région Normandie

Directeur de publication : Hervé Morin, Président de la Région Normandie

Conception graphique et mise en page : Agence DBCOM

Rédaction : Service communication de la Région Normandie, Direction Mobilités et Infrastructures, Egis

Crédits photo : Région Normandie, Métropole Rouen Normandie

NO M A D
RÉSEAU DE MOBILITÉ
NORMAND

SOMMAIRE

1 - LA RÉGION NORMANDIE ET SES GARES	p.4
1.1 - La Région Normandie, autorité organisatrice de la mobilité	p.4
1.2 - Un réseau de 101 gares et haltes composent le réseau ferroviaire normand	p.5
1.3 - Les différents acteurs.....	p.5
1.4 - La Région investit fortement pour le train et les services en gare	p.6
2 - QU'EST QUE LE PLAN GARES ?	p.10
2.1 - Mieux prendre en compte les spécificités normandes.....	p.10
2.2 - Le Plan Gares, une feuille de route partenariale	p.11
2.3 - La classification « normandisée » des gares	p.12
3 - LA FEUILLE DE ROUTE DE LA RÉGION NORMANDIE POUR LES SERVICES DANS LES GARES ET HALTES NORMANDES	p.16
3.1 - Une politique volontariste et un budget maîtrisé	p.16
3.2 - Le Plan Gares composé de services variés et centrés sur les besoins « transport »	p.16
3.3 - Des services essentiels à généraliser	p.17
3.4 - Des services complémentaires en fonction de la typologie des gares et haltes	p.18
3.5 - Les partenariats au services des voyageurs et des territoires	p.19
3.6 - Synthèse des services projetés	p.20
3.7 - Les principaux axes d'investissement.....	p.22
3.8 - Un suivi annuel Plan Gares.....	p.23
4 - ANNEXES	p.24
4.1 - Tableau détaillant les préconisations par service sur les abords des gares	p.24
4.2 - Acronymes.....	p.24

1

LA RÉGION NORMANDIE ET SES GARES



1.1 La Région Normandie, autorité organisatrice de la mobilité

La Région Normandie, autorité organisatrice de la mobilité (AOM), entend faciliter les déplacements des Normands et renforcer l'attractivité des territoires.

Elle a en charge les transports scolaires, ferroviaires et routiers de voyageurs, de même qu'un service de covoiturage. Tous sont réunis sous une seule bannière : NOMAD, le réseau de mobilité normand.

Elle est également responsable de l'achat de matériel roulant, de l'amélioration des dessertes, de la rénovation et de l'accessibilité des gares. C'est également elle qui finance les investissements en gare réalisés par SNCF Gares et Connexions.

La Normandie est depuis 2020 l'une des seules régions françaises à être "mono-transporteur", c'est-à-dire que la quasi intégralité de l'offre ferroviaire est assurée par le réseau NOMAD Train. La Région est la première collectivité en France à avoir pris la gouvernance des grandes lignes suivantes, anciennement Intercités :

➤ Paris-Rouen-Le Havre

➤ Paris-Caen-Cherbourg/Trouville-Deauville

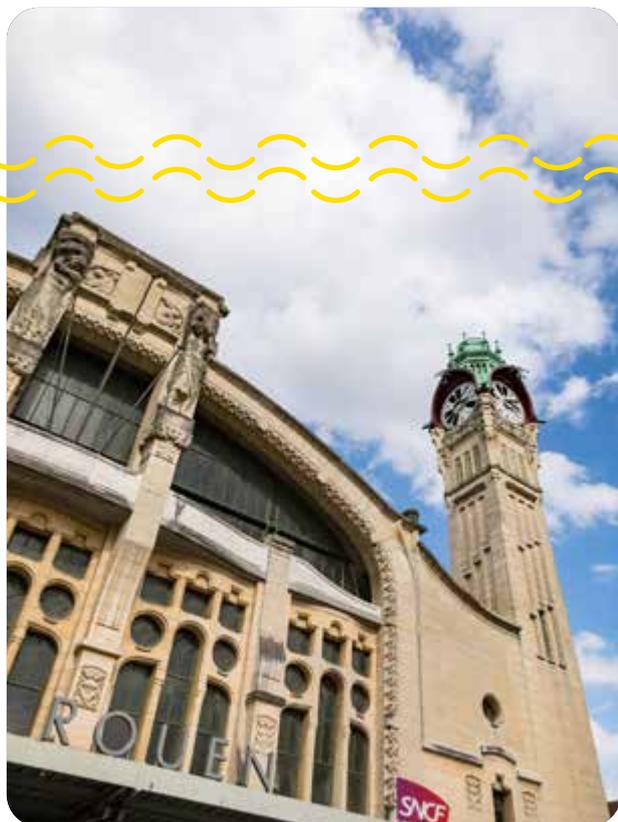
➤ Paris-Granville

➤ Paris-Evreux-Serquigny

➤ Caen-Le Mans-Tours

Le réseau Nomad, c'est une offre de transport fondée à la fois sur l'arrivée de trains neufs pour un confort comparable à celui des TGV, sur une offre de transports et des tarifs répondant aux nouveaux besoins de mobilité. C'est aussi un réseau plus cohérent, avec des équipements et des infrastructures modernisés et une meilleure complémentarité des modes de transport.

La Région souhaite continuer à investir dans les gares afin de mieux en maîtriser les coûts d'exploitation et de proposer un service de qualité aux usagers.



1.2 Un réseau de 101 gares et haltes composent le réseau ferroviaire normand

La Région Normandie compte **101 gares et haltes** ouvertes aux voyageurs.



1.3 Les différents acteurs

La Région Normandie est l'Autorité Organisatrice de la Mobilité compétente pour l'organisation des services de transport ferroviaire de voyageurs d'intérêt régional

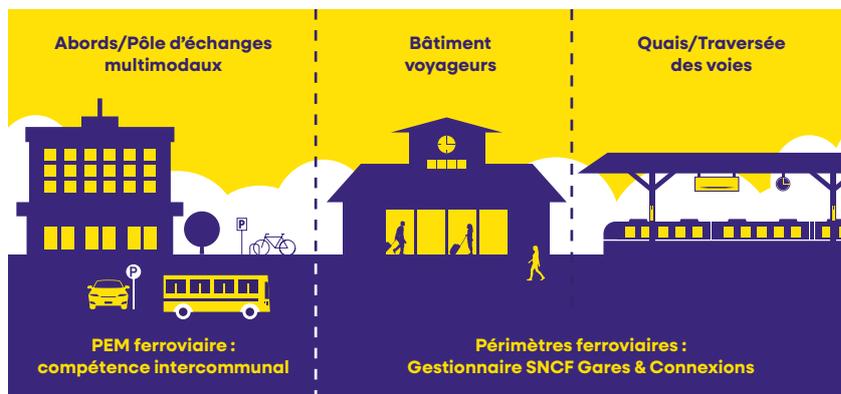
L'Etat est propriétaire des gares et participe au financement des aménagements, notamment dans les gares dites "nationales".

SNCF Gares & Connexions est le gestionnaire de gares pour le compte de l'Etat et donc le maître d'ouvrage pour les travaux. La Région n'est donc ni propriétaire des gares, ni maître d'ouvrage des travaux en gare.

SNCF Voyageurs est aujourd'hui le seul transporteur ferroviaire de la Région Normandie.

Les collectivités locales sont autorités organisatrices de la mobilité sur leurs territoires y compris sur les abords des gares et haltes.

Une gare se découpe en trois périmètres relevant de compétences différentes :



- Les abords d'une gare et ses aménagements, appelé Pôle d'échanges multimodal (PEM), relèvent de la compétence intercommunale.
- Quant au périmètre ferroviaire composé d'une part du bâtiment voyageurs (BV) et d'autre part des quais et des traversées des voies, c'est SNCF Gares & Connexions qui en est le gestionnaire.

En tant que cheffe de file de l'intermodalité, la Région Normandie met en oeuvre l'offre de mobilité NOMAD et accompagne les études et investissements concourant ainsi à faciliter les déplacements dans tous les territoires. La Région propose par exemple un dispositif financier d'accompagnement dédié aux collectivités locales qui souhaitent s'engager dans la création de Pôles d'Echanges Multimodaux (PEM), portes d'entrée du réseau ferroviaire.

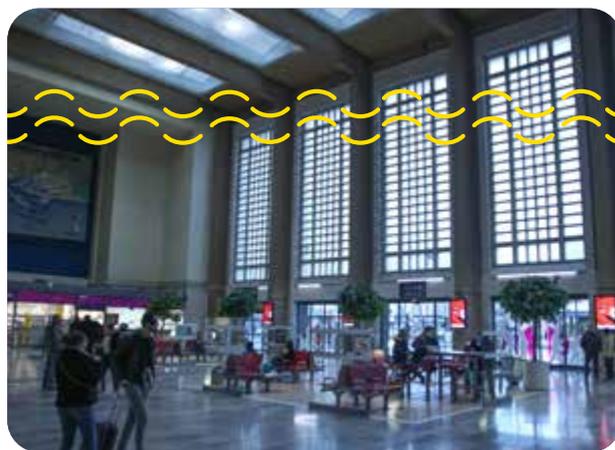
Les PEM ferroviaires facilitent l'intermodalité en assurant la connexion entre différents modes de transport : trains, bus/cars, tramway, voitures, vélos, services de taxi, covoiturage, etc. Ils constituent de véritables nœuds de correspondance et facilitent l'usage des transports en commun, incitant les automobilistes à abandonner leur voiture. Pour développer l'intermodalité, la Région s'appuie également sur le syndicat mixte Atoumod, dont elle est membre et principal financeur. Atoumod a mis en place une tarification disponible sur l'appli MTicket qui permet aux usagers de voyager en illimité pour des trajets incluant plusieurs réseaux de transport public (NOMAD, Astuce, Twisto, Lia, Cosibus,...). Aujourd'hui, 77% des réseaux de transport urbain normands ont déjà adhéré au syndicat Atoumod. Atoumod développe également un système d'assistant personnel de mobilité (MaaS) à l'échelle régionale, déclinable par territoire.

1.4 La Région investit fortement pour le train et les services en gare

1.4.1 - Les grands axes de la politique régionale sur la mobilité

La Région souhaite :

- faire évoluer la mobilité pour lutter contre le changement climatique,
- faciliter les mobilités en contribuant au développement des transports du quotidien, au service des habitants et de l'économie,
- conforter le maillage du territoire,
- développer le tourisme sans voiture,
- privilégier l'innovation et l'expérimentation,
- accompagner les mutations sociodémographiques en anticipant notamment les effets du vieillissement de la population.



1.4.2 - Finaliser la mise en accessibilité des gares

Dans le cadre du transfert de la compétence des lignes Intercités de l'Etat vers la Région au 1^{er} janvier 2020, un « plan Marshall » des trains normands a permis d'investir à la fois dans l'amélioration du matériel roulant, les infrastructures, les ateliers de maintenance, les gares, les services aux usagers...

- Investissement d'1,25 milliard d'euros dans le parc de matériel roulant pour le rendre complètement accessible en 2025, confortable et robuste,
- 300 millions d'euros sur les ateliers et systèmes de maintenance en Normandie,
- 680 millions d'euros sur les infrastructures dont 120 millions pour l'aménagement des gares et pôles d'échanges multimodaux et 104 millions pour la modernisation de la ligne Serqueux-Gisors,
- 130 millions d'euros pour la rénovation et la remise en service des lignes ferroviaires du quotidien de Bréauté-Fécamp, Abancourt-Le Tréport et Serqueux-Gisors.
- À cela s'ajoutent les soutiens régionaux dédiés à l'aménagement des gares et des services.

Entre 2016 et 2022, la Région a engagé en moyenne **7,7 M€/an en investissement pour l'aménagement des gares**. La Région investit également dans des projets globaux d'amélioration de la qualité des services en gare. Ainsi, dès 2021, elle a lancé un plan ambitieux de renouvellement et de mise en place d'une information dynamique des voyageurs performante, qualitative et moderne dans la majorité des gares et haltes. Cela représente un investissement de 5,9 M€ (1,54 M€ de la Région et 4,36 M€ de l'Etat).

La Région finance au titre de la redevance ferroviaire gares, dans le cadre de la convention avec le transporteur ferroviaire, SNCF Voyageurs, plus de **19 M€/an en fonctionnement pour l'exploitation des services en gare**.



1.4.3 - Finaliser la mise en accessibilité des gares

La Région coordonne également les acteurs de l'accessibilité. Un document cadre, le Schéma Directeur d'Accessibilité Normand – Agenda d'Accessibilité Programmée - Sd'AP), approuvé par arrêté préfectoral du 30 Juin 2017, liste les gares à rendre accessibles aux personnes à mobilité réduite. Dans le cadre de la programmation du Contrat de Plan Etat Région (CPER), la Région et l'Etat financent la mise en accessibilité des gares en lien avec SNCF, en suivant la programmation du SD'AP estimé lors de son élaboration à 148,7 millions d'euros.

Depuis le dépôt du SD'AP, le travail a été engagé avec un rythme soutenu. La Région a investi également en dehors de son périmètre, sur des points d'arrêt dits « gares nationales » (Caen, Rouen rive droite...).

38 points d'arrêt sur les 101 gares et haltes ouvertes aux voyageurs ont été retenus pour être mis en accessibilité :

- 30 gares sont dites “prioritaires” car elles répondent à au moins 1 des 3 critères suivants de l'ordonnance n°2014-1090 du 26 septembre 2014 :
 - fréquentation de + 1 000 voyageurs/jour,
 - maillage à 50 kilomètres,
 - proximité d'un établissement recevant du public (200 m).

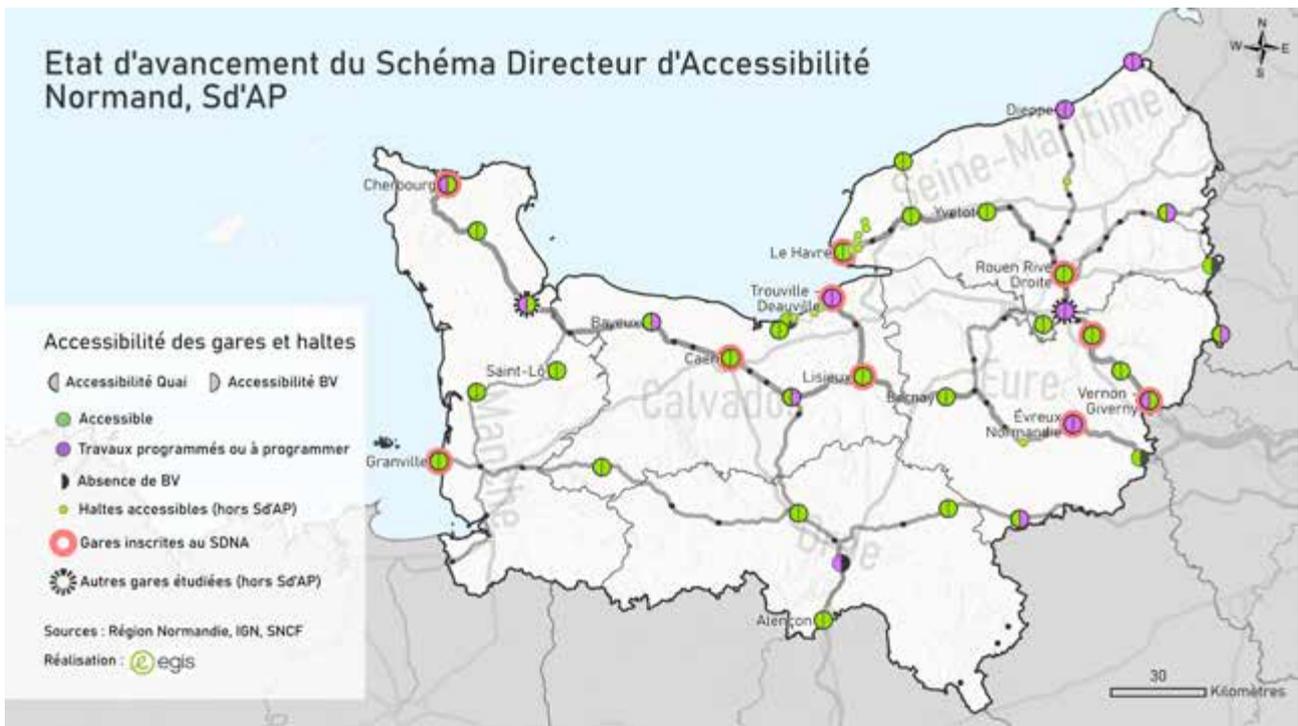
➔ Parmi celles-ci 10 sont inscrites également dans le Schéma Directeur National d'Accessibilité, SDNA dont le chef de file est l'Etat : Caen, Cherbourg, Evreux Normandie, Granville, Le Havre, Lisieux, Rouen rive droite, Trouville-Deauville, Val-de-Reuil, Vernon-Giverny.

- 8 gares ont été ajoutées en raison de leur rôle dans le réseau ferroviaire et pour compléter le maillage du territoire. Elles sont soumises aux mêmes obligations que les gares prioritaires.

Ces 38 gares inscrites dans le SD'AP sont représentées sur la carte ci-après. Parmi celles-ci :

- 25 gares ont bénéficié des travaux sur les deux périmètres ferroviaires pour une mise aux normes pour les personnes à mobilité réduite ;
- 31 gares ont bénéficié des travaux de mise aux normes PMR sur le périmètre “quais” et 23 sur le périmètre “bâtiment voyageurs”. A noter qu'unique-ment 32 gares sur les 38 disposent d'un bâtiment voyageurs ;
- les travaux sont déjà programmés dans les autres gares.

Mi-2023, 66% des gares inscrites dans le Sd'AP sont complètement accessibles sur les périmètres ferroviaires. Ce pourcentage est similaire aux autres Régions comme Grand Est (66%) ou Bourgogne Franche-Comté (67%).

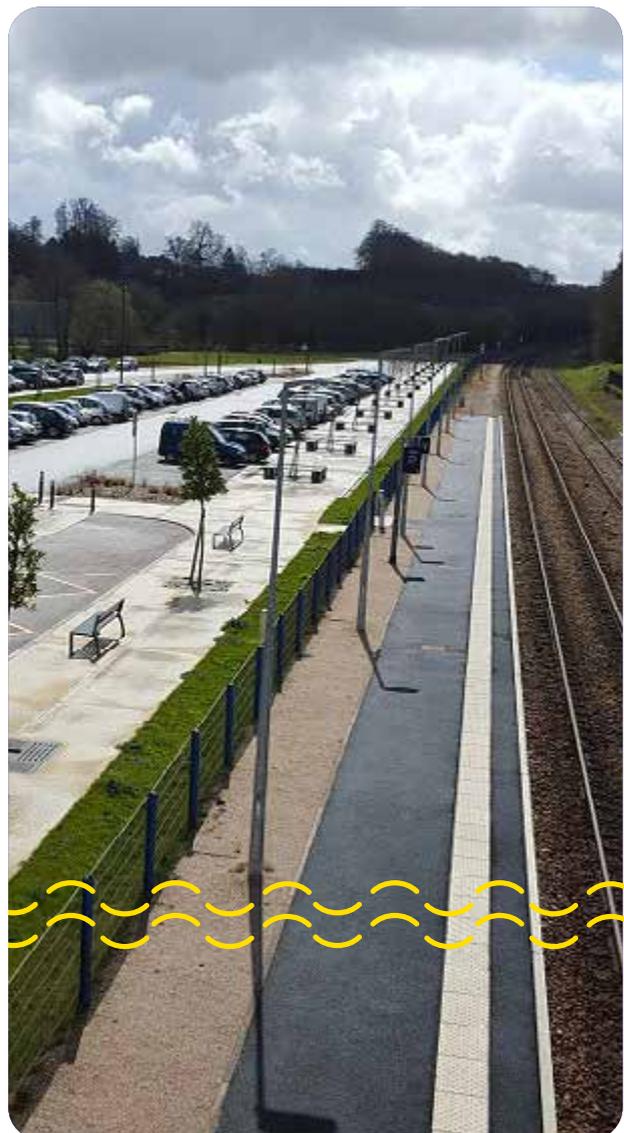


1.4.4 - La Région finance les pôles d'échanges ferroviaires multimodaux (PEM)

La Région accompagne les collectivités locales dans l'aménagement des PEM ferroviaires via le dispositif régional de financement dédié.

- Ces financements sont prévus dans le cadre des négociations Région/collectivités locales et inscrits dans les Contrats de Territoires signés entre la Région et les intercommunalités. Ces contrats sont garants de la cohérence des projets pour améliorer l'intermodalité et l'attractivité du train.
- Ils prévoient un taux d'intervention de 50 à 75% sur un montant total plafonné à 1,5 M€.
- Les dépenses éligibles vont de l'acquisition foncière aux études et aux travaux.

→ En complément, les collectivités peuvent obtenir une aide du FEDER (Fonds Européen de Développement Régional). En Normandie, le programme pour les années 2021-2027 est en cours avec un mécanisme d'appels à projets.





Par ailleurs, la Région finance une partie des places de stationnement de vélos sécurisés mentionnés par le décret d'application de la LOM (Loi d'Orientation des Mobilités) 2021-741 du 8 juin 2021, via le financement des pôles d'échanges multimodaux et la dotation régionale d'investissement attribuée en 2020 par l'État. Ce décret fixe pour 37 gares normandes un nombre de places d'abris vélos sécurisés à mettre

en œuvre avant le 1^{er} janvier 2024. Au total, 1003 nouvelles places sont financées par l'État, la Région et les collectivités locales, dans le cadre d'un accord global permettant d'augmenter le nombre d'emplacements offerts dans 37 gares normandes. 270 places ont déjà été aménagées avant la LOM grâce à l'intervention régionale.

2

QU'EST-CE QUE LE PLAN GARES ?



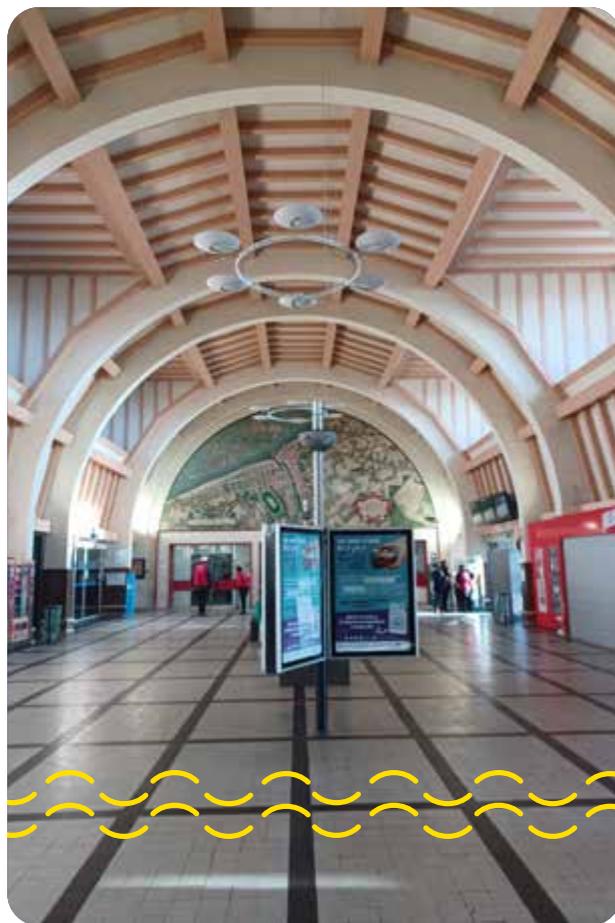
2.1 Mieux prendre en compte les spécificités normandes

Via notamment les comités de vie des gares et l'enquête auprès des voyageurs de 2022, la Région a écouté et pris en compte les attentes des voyageurs, des élus, des associations et collectivités locales.

La Région souhaite mieux répondre aux spécificités du réseau NOMAD composé de nombreuses gares intermédiaires.

Quelques constats sur la situation actuelle :

- des services hétérogènes en gare et une absence de cadre régional de référence,
- une classification nationale des gares inscrites dans le Document de Référence des Gares (DRG) qui ne répond pas suffisamment aux spécificités locales,
- une classification nationale des gares en constante évolution, (le nombre de gares dites "nationales" varie chaque année en Normandie),
- des besoins de services pour répondre à la fois aux enjeux du transport du quotidien et de la desserte touristique,
- un réseau ferroviaire étendu avec un maillage des gares et haltes desservant notamment un nombre important de villes moyennes,
- la volonté avec les territoires de développer des Services Express Régionaux Métropolitains,
- des documents sectoriels (SD'AP, convention NOMAD pour la desserte ferroviaire régionale) qui ne constituent pas une stratégie régionale globale en matière de services en gare.



De ces constats a émergé la nécessité de disposer d'un cadre global pour décider des investissements en gare et des services à offrir par les transporteurs, dans le contexte d'ouverture à la concurrence (OAC) exigée par l'Union Européenne. La Région Normandie, attentive aux niveaux de service dans ses gares, doit en effet mieux définir leur politique de déploiement, y compris dans les gares dites "nationales". Aujourd'hui, l'Etat décide pour les gares nationales mais demain, par un investissement guidé par le Plan Gares, la Région sera actrice des services proposés sur son territoire.

2.2 Le Plan Gares, une feuille de route partenariale

Le Plan Gares est un document cadre, définissant la typologie des gares et haltes et le niveau de services, Il répond à 3 enjeux principaux :

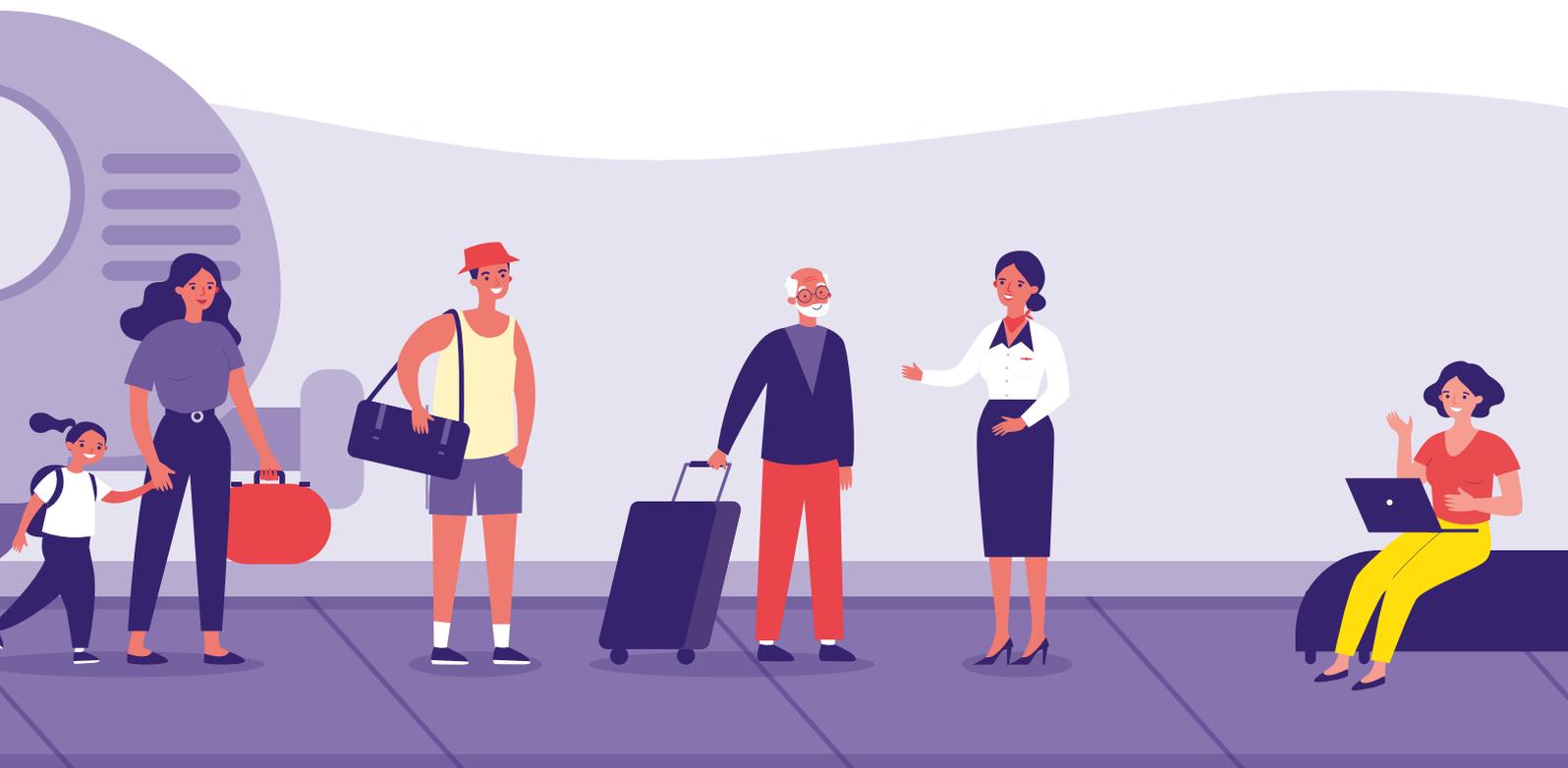
- 1 définir un service adapté par typologie de gare et sur le long terme,
- 2 mettre en cohérence les politiques sectorielles pour une vision globale des services proposés aux usagers,
- 3 instituer un cadre de référence comme base d'échanges avec :
 - SNCF Gares & Connexions, pour alimenter le Contrat de Performance,
 - les transporteurs, pour obtenir des réponses contractuelles à hauteur des besoins dans le cadre de l'ouverture progressive à la concurrence,
 - les associations d'usagers, pour préciser les services offerts,

- avec les collectivités locales pour les impliquer davantage dans le développement des services intermodaux, pour optimiser les moyens d'exploitation de ces services, et pour contribuer à faire des gares des lieux de vie.

Il faut néanmoins tenir compte des nécessités d'adaptation dans le temps pour des gares en constante évolution, et ne pas se substituer au gestionnaire des gares dans ses responsabilités.

Le Plan Gares est un document :

- concerté, car il est le fruit de nombreux dispositifs de concertation qui ont associé notamment via les comités de vie des gares et l'enquête auprès des voyageurs de 2022 les acteurs directement concernés par la mobilité en Normandie : habitants, usagers du territoire, associations...
- institutionnel, soumis au vote de l'assemblée régionale.



La classification « normandisée » des gares

Le maillage des points d'arrêt ferroviaires confronté aux besoins spécifiques des territoires a conduit à définir une typologie de services par catégorie de point d'arrêt.

Le classement des gares/haltes par catégorie a été réalisé après une analyse objective des réseaux de transport (offre NOMAD cars et trains, offre de transports urbains), des potentiels de développement des gares (densité de population et d'emplois, flux domicile-travail, etc.), de l'attractivité touristique et du maillage territorial.

L'enjeu est aussi d'assurer une bonne répartition des gares par catégorie pour proposer un équilibre sur le territoire normand et assurer un niveau de service en adéquation avec leurs spécificités.

Cette classification a été établie selon 2 priorités :

- faciliter la mobilité du quotidien
- développer les usages touristiques

Elle doit permettre de :

- donner plus de lisibilité aux services souhaités sur le long terme en gare et bien afficher la stratégie régionale,
- mieux prendre en compte les réflexions de Services Express Régionaux Métropolitains (SERM), afin de déployer un niveau de services dans les haltes qui bénéficieront d'une offre ferroviaire renforcée et cadencée,
- conforter le maillage du territoire, facilitant l'accès aux services pour les usagers du train,
- identifier les gares « portes d'entrée touristiques », justifiant d'y développer des services spécifiques et saisonniers.



2.3.1 - Une typologie normande pour faciliter les déplacements quotidiens

Les déplacements du quotidien sont en grande majorité des déplacements domicile-travail et domicile-études. Ils concernent également les déplacements professionnels ou encore pour des motifs de loisirs. Les services présents dans les gares doivent être adaptés à l'utilisation quotidienne de ces gares, utilisation différente en fonction de l'emplacement sur le territoire et sur le réseau ferroviaire.

La Région met en place une typologie des gares et haltes en 4 catégories :

Catégories 1 et 2 : 31 gares

Les 15 gares de catégorie 1, au rayonnement national et/ou régional, doivent structurer le territoire normand et être accessibles au plus grand nombre. Cette répartition répond aux enjeux de déplacements du quotidien. Les 16 gares de catégorie 2 viennent compléter le maillage territorial.

La classification normande va au-delà de la classification du DRG et élargit le nombre de "grandes gares", de 8 gares nationales en 2023 à 15 "grandes" gares de catégorie 1.

Les gares de catégories 1 et 2 répondent aux grands enjeux de déplacements du quotidien entre les

grands pôles normands, en particulier Rouen, Caen, Le Havre et vers l'Île-de-France.

Catégorie 3 : 25 haltes

Cette catégorie de points d'arrêt, principalement des haltes, couvre les périmètres des aires métropolitaines du Havre, de Rouen et de Caen. Elles ont pour vocation d'accueillir des trains du quotidien, destinés aux déplacements pendulaires, domicile-travail et domicile-études.

Sur les aires de Rouen et Caen, cette catégorie de points d'arrêt devra prendre en compte les réflexions, actuellement en cours, concernant les Services Express Régionaux Métropolitains.

La ligne Le Havre-Rolleville ne figure pas dans cette catégorie, car elle sera substituée par une ligne de tramway gérée par la Communauté urbaine Le Havre Seine Métropole à partir de 2027.

Catégorie 4 : 45 haltes

Cette catégorie regroupe les haltes locales, permettant une desserte de proximité et de rabattement sur les grands pôles, bien utile pour les déplacements du quotidien. Elles permettent les liaisons régionales, désenclavant une partie des territoires ruraux.



2.3.2 - Un maillage des gares facilitant l'accès aux services

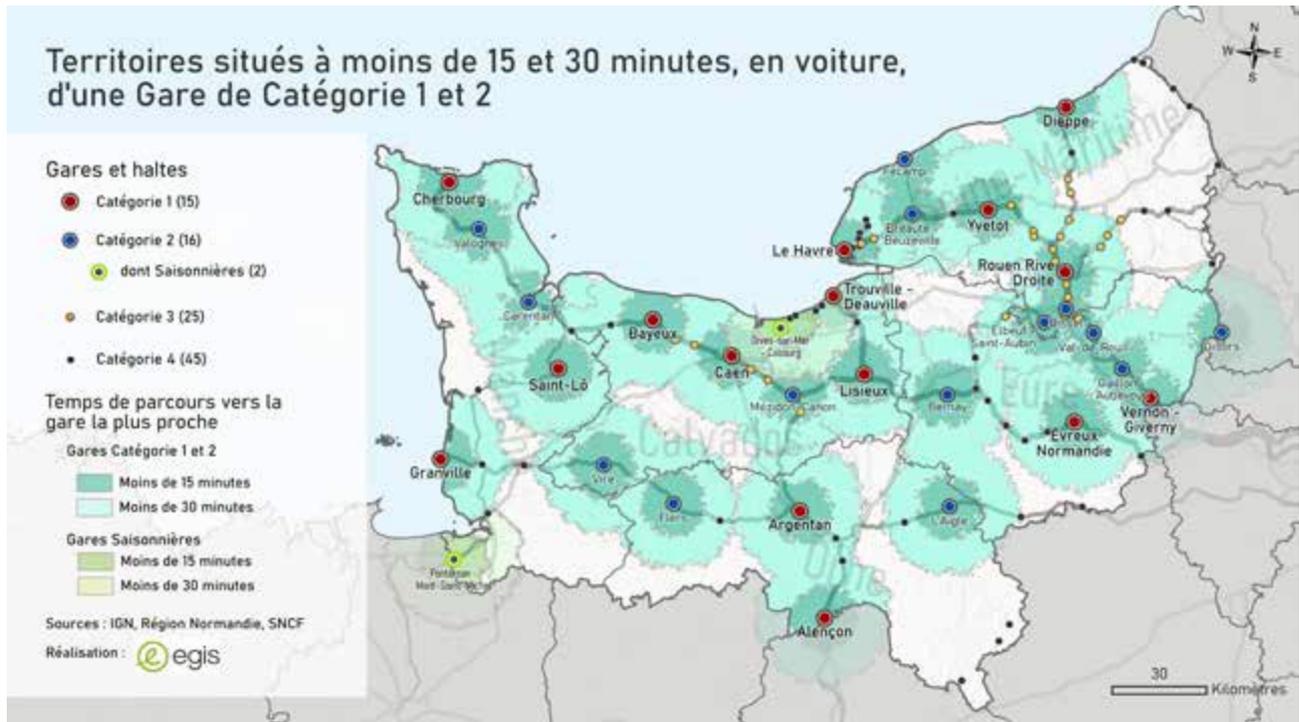
Cette typologie répondant à la fois aux enjeux de déplacement du quotidien et de desserte touristique, a permis de répartir harmonieusement les 4 catégories de haltes/gares sur le territoire.

La cartographie ci-dessous et son analyse croisée avec les bassins de population permet d'affirmer que :

➤ Près de 9 Normands sur 10 habitent à moins de 30 minutes en voiture d'une gare de catégorie 1 et 2

➤ 1 Normand sur 4 réside à moins de 15 minutes à vélo d'une gare de catégorie 1 et 2

Ainsi, plus de 2,8 millions d'habitants sont à moins de 30 minutes en voiture d'une gare de catégorie 1 et 2. A cela s'ajoute, en période estivale, près de 36 000 personnes habitant à moins de 30 minutes de la gare de Pontorson-Mont-Saint-Michel.



2.3.3 - Une typologie mettant en valeur les 17 gares « portes d'entrée touristiques » normandes

Ses paysages variés, son patrimoine architectural, culturel, historique et environnemental font de la Normandie une des régions françaises les plus visitées. La Région Normandie a à cœur de promouvoir l'accessibilité ferroviaire à ces sites et d'offrir des services touristiques spécifiques en gare.

Certaines gares du territoire, identifiées comme « porte d'entrée touristique » permettent l'accès à une offre touristique mais également à une économie

touristique (hébergements, restauration, activités de loisirs). Les seules exceptions sont Briouze et Bréauté-Beuzeville. Ces deux gares permettent, grâce à une offre de transport porte à porte (train+car), l'accès à Bagnoles sur l'Orne et Etréat, deux sites touristiques majeurs de Normandie.

L'identification de ces gares touristiques a comme objectif de mieux intégrer cette dimension dans les échanges avec les collectivités locales, dans le cadre des contrats opérationnels de mobilité.

Gares Porte d'entrée touristique de Normandie

Gares et haltes

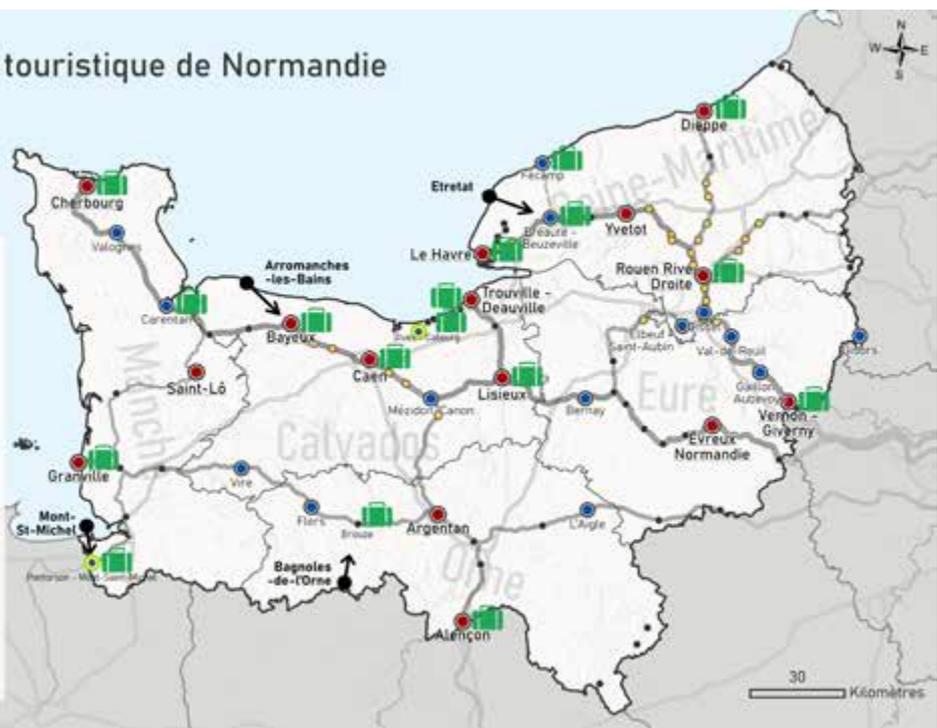
- Catégorie 1 (15)
- Catégorie 2 (16)
 - dont Saisonnières (2)
- Catégorie 3 (25)
- Catégorie 4 (45)

■ Porte d'entrée touristique

➔ Sites touristiques

Sources : Région Normandie, IGN, SNCF

Réalisation :  egis



3

LA FEUILLE DE ROUTE DE LA RÉGION NORMANDIE POUR LES SERVICES DANS LES GARES ET HALTES NORMANDES



Les services intégrés dans le Plan Gares se situent sur le périmètre ferroviaire (bâtiment Voyageurs et/ou quais) principalement sous maîtrise d'ouvrage SNCF Gares & Connexions, et sur les abords de gares sous maîtrise d'ouvrage des collectivités locales (communes, intercommunalités). La Région souhaite ainsi clarifier ses attentes vis-à-vis des maîtres d'ouvrage bénéficiant des deux dispositifs de financements régionaux pour l'aménagement des gares en vigueur depuis le 6 février 2017 : "Modernisation des Espaces Gares" et "Aménagement des Pôles d'Echanges Multimodaux".

3.1 Une politique volontariste et un budget maîtrisé

La stratégie régionale en matière des services en gares et haltes, s'inscrit dans un cadre volontariste allant au-delà des obligations réglementaires. L'objectif est d'offrir aux usagers des services de qualité, adaptés aux territoires et à leurs habitants.

La Région souhaite continuer à investir à un rythme soutenu pour moderniser ses gares et les rendre plus attractives, tout en maîtrisant son budget établi à 40 M€ sur la période 2024-2030.

3.2 Le Plan Gares composé de services variés et centrés sur les besoins « transport »

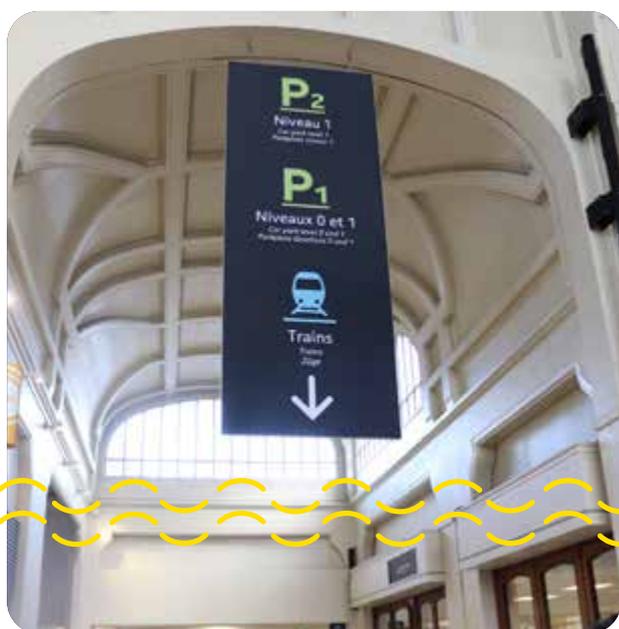


Les services relèvent de 5 catégories résultant notamment de la concertation réalisée en 2022 auprès de 1050 usagers (enquête, micro-trottoir, ateliers). Les 5 catégories sont les suivantes :

- **l'information voyageurs** pour informer et accompagner les voyageurs dans leurs parcours. Cela regroupe les services suivants : informations statiques (affichages, totems, signalétiques, plans du quartier, plans du réseau NOMAD, signalétique orientant vers les points d'intérêt), informations en temps réel, horloges, informations touristiques, annonces sonores, jalonnements pour les piétons, les vélos et les voitures permettant de faciliter l'accès à la gare.
- **l'attente et le confort** : pour attendre confortablement et sereinement en gare. Cela comprend

les services suivants : espaces d'attente (au sein d'un bâtiment voyageurs et/ou sur les quais – abris, bancs, sièges), éclairage, poubelles, sanitaires, commerces « automatisés » (à titre d'exemple distributeur de boissons, de colis ou de légumes), wifi, fontaine à eau, défibrillateur. Pour simplifier et améliorer le quotidien des voyageurs et habitants : il s'agit aussi du développement dans la mesure du possible de services « humanisés » (commerces, location vélos, crèches, etc...).

- **l'intermodalité** : le service d'information dynamique multimodale, c'est-à-dire une information en temps réel relative aux réseaux de transport desservant le point d'arrêt ferroviaire, l'organisation du rabattement en voiture, en transport en commun et en modes actifs : dépose minute, taxi, parking, arrêt(s) de bus, arceaux vélos, abris vélos sécurisés, bornes de recharge de véhicule et de vélos, compteurs vélos/voitures permettant de mieux suivre l'usage des aménagements.
- **La vente de titres** pour accompagner les voyageurs dans l'achat de leurs titres de transport : espace de vente de titres de transport et automates/distributeur de billets régionaux.
- **l'accessibilité** pour favoriser l'accès de tous les usagers. En plus d'une mise en accessibilité réglementaire « Sd'AP » (rehaussement de quais, installation d'ascenseurs, etc.), des aménagements plus souples sont prévus pour faciliter le parcours des voyageurs (à titre d'exemple, revêtement des quais, bandes podotactiles, rampes, ...), service d'accompagnement pour les personnes à mobilité réduite et des aménagements adaptés pour répondre aux handicaps spécifiques (malvoyants, handicaps mentaux).



3.3 Des services essentiels à généraliser

Le niveau de service projeté se compose des services essentiels à mettre en place dans toutes les gares et haltes et de services complémentaires modulables.

Il convient d'apporter un niveau de service essentiel, autrement dit minimal, pour faciliter le parcours du voyageur du parvis jusqu'au train.



3.3.1 - Les services essentiels sur le périmètre ferroviaire

Sur le périmètre ferroviaire sous maîtrise d'ouvrage SNCF Gares & Connexions, c'est-à-dire sur les quais et dans le bâtiment voyageurs, les services essentiels concernent notamment les services liés à l'information voyageurs et à l'attente.

L'information voyageurs doit être composée a minima d'éléments tels que : plan du réseau NOMAD, informations essentielles relatives à l'offre de transport et à la gare où on se trouve, une signalétique adaptée et horloge.

3.3.1 - Les services essentiels aux abords de la gare

Concernant les pôles d'échanges ferroviaires sous maîtrise d'ouvrage des collectivités locales, il est nécessaire de renforcer les services liés à l'information voyageurs, à l'intermodalité, à l'attente et au confort ainsi qu'à l'accessibilité.

Les abords des gares doivent avoir une signalétique permettant de se rendre facilement à la gare quel que soit son mode de transport ainsi qu'une information claire sur les services et offre de transport disponibles.

Les services liés à l'intermodalité regroupent essentiellement l'organisation du rabattement en voiture qui sera adapté au tissu urbain et à la morphologie du territoire, en fonction de la desserte en transport en commun, de l'aménagement des arrêts de bus avec

abris et bancs, ainsi que des stationnements vélos et des bornes de recharge pour véhicules électriques.

Pour les cyclistes et les piétons, des cheminements identifiés et accessibles doivent être prévus. L'éclairage adapté, la présence de poubelles et la végétalisation des espaces contribuent à améliorer le confort des usagers.

Ces services sont détaillés dans la première annexe (cf. "Tableau détaillant les préconisations par service aux abords de gares").

3.4 Des services complémentaires en fonction de la typologie des gares et haltes

Il convient de moduler l'offre de services en fonction de la typologie des points d'arrêt ferroviaires.

A l'heure où la digitalisation de notre société impose des évolutions profondes, notamment sur la vente de titres et l'information voyageurs, la Région est sensible à maintenir l'accès à des services humanisés pour préserver l'accès de certaines populations. Cette nécessité est régulièrement évoquée par le défenseur des droits.

3.4.1 - Les services complémentaires sur le périmètre ferroviaire

Catégories 1 et 2 : des services renforcés pour un maillage des gares avec un niveau de service élevé

La Région Normandie souhaite qu'à minima les gares de catégories 1 et 2 disposent de personnel en contact client pour assurer trois services utiles aux voyageurs :

- l'information voyageurs « humanisée » (conseil, orientation),
- la vente de titres "humanisée",
- un service d'accompagnement pour les personnes à mobilité réduite.



Pour les gares dépourvues aujourd'hui de personnel, des solutions seront recherchées à moyen terme, notamment en lien avec l'ouverture progressive à la concurrence de l'offre ferroviaire.

Ces gares disposent d'une information voyageurs en temps réel (télésonorisation/annonces sonores, panneaux d'affichage dynamique).

La majorité de ces gares ont déjà été mises aux normes pour les personnes à mobilité réduite. Des études et des travaux éventuels seront prévus dans les autres gares.

L'information dynamique "multimodale" permettant l'affichage en temps réel des lignes de transport en commun à disposition sur le pôle d'échanges devra être présente en gare, ainsi que des sanitaires.

Les gares de catégorie 1 et les gares portes d'entrée touristiques de catégorie 2 bénéficieront à minima d'un affichage touristique et culturel en gare.

LES PARTICULARITÉS DES GARES DE CATÉGORIE 1

De plus, les gares de catégorie 1 devront proposer un repérage des quais (alphabétique) pour identifier la composition des trains, du Wifi, des fontaines à eau, des défibrillateurs.

La catégorie 1 expérimentera des services pour faciliter l'accès vélos aux quais, notamment pour les gares « porte d'entrée touristique », des innovations pour les PMR, notamment pour les personnes malvoyantes et en situation de handicap mental, ainsi que des services "humanisés" de type conciergerie/bagagerie et/ou liés aux mobilités actives.

Catégorie 3 : renforcement des services pour dynamiser la mobilité quotidienne

Les haltes de catégorie 3 sont les haltes dédiées aux déplacements du quotidien pour les Normands habitant dans les 3 aires métropolitaines rouennaise, caennaise et havraise. Les services spécifiques à disposition dans ces haltes sont similaires à ce que l'on trouve dans des stations de métro ou tramway : une information voyageurs en temps réel (annonces sonores/télésonorisation, panneau d'affichage en temps réel) et des aménagements facilitant le parcours voyageurs.

Les équipements des haltes seront améliorés pour faciliter le parcours voyageurs (cheminements et rampes d'accès, revêtements des quais, bandes podotactiles, etc.) allant jusqu'à leur mise en conformité

pour les personnes à mobilité réduite. Sur ce dernier point, les choix se feront en fonction des partenariats financiers qui seront mis en œuvre dans le cadre des réflexions sur les projets de Services Express Régionaux Métropolitains.

En complément, les aménagements des espaces d'attente du bâtiment voyageurs, l'achat des titres via un automate et l'information dynamique multimodale permettant l'affichage en temps réel de toutes les lignes de transport seront étudiés au cas par cas.

Catégorie 4 : des services essentiels pour prendre le train en toute sérénité

Les haltes de catégorie 4 posséderont le socle commun minimum de services essentiels.

Dans le souci de faciliter le parcours voyageurs, certaines haltes disposent déjà d'une information dynamique (panneaux d'affichage en temps réel) et d'annonces sonores (télésonorisation). Selon les cas, d'autres services pourront être étudiés comme par exemple des locaux d'attente. Enfin, certaines gares de correspondances bénéficieront d'une attention particulière, notamment en ce qui concerne le service d'accompagnement PMR.

3.4.2 - Les services complémentaires aux abords des arrêts ferroviaires

Les abords des arrêts ferroviaires voient converger de nombreux modes de transport. Il convient d'ajuster le niveau de service de ces pôles d'échanges à la typologie régionale des gares et haltes.

Catégories 1 et 2 :

Une information voyageurs dynamique est obligatoire. L'information dynamique multimodale indiquant à la fois les départs des trains et des autres transports en commun est obligatoire uniquement dans les gares de catégorie 1.

Ces gares sont dotées ou en cours d'équipement d'abris vélos sécurisés.

Un certain nombre de gares de catégories 1 et 2 sont également des « portes d'entrée touristiques » de la Normandie. Les services suivants sont obligatoires dans ces gares : plan de quartier, totem directionnel des points d'intérêt et cadre avec l'affichage des informations culturelles et touristiques.

Catégorie 3 :

Compte tenu du fort potentiel de report modal de ces haltes, les parvis devront disposer a minima, en plus des services essentiels déjà évoqués, de l'information dynamique permettant d'avoir les horaires des transports en commun en temps réel mais aussi

d'abris vélos sécurisés.

Autres services dans les catégories 1, 2, 3 et 4

Plusieurs services ne sont pas obligatoires mais sont éligibles à un financement dans le cadre du dispositif régional pôle d'échanges, à savoir notamment les bornes de recharge électriques pour les vélos, les fontaines à eau et les sanitaires.



3.5 Les partenariats au service des voyageurs et des territoires

L'ambition de proposer un bon niveau de service sur l'ensemble du territoire normand, notamment au travers des catégories 1 et 2, ne pourra aboutir qu'avec des solutions multi partenariales entre la Région, SNCF Gares & Connexions mais également avec :

- les collectivités locales pour alimenter l'affichage touristique et culturel en gare, pour valoriser les espaces libres et proposer de nouveaux services permettant de faire des gares des lieux de vie. Pour ces collectivités, l'enjeu consistera également à communiquer auprès de leurs administrés sur les services offerts, comme les abris vélos sécurisés.
- les différents transporteurs gérant les réseaux de transport (NOMAD Train, NOMAD Car, transport urbain) et le syndicat mixte Atoumod pour développer au maximum une vente multimodale des titres de transport.

Pour les gares de catégorie 2, la présence humaine pourrait également être assurée en gare via un partenariat avec les collectivités locales et des innovations pourraient émerger pour assurer des services tels que

l'accompagnement des personnes à mobilité réduite.

L'attente au sein des bâtiments voyageurs notamment dans les haltes de catégories 3 et 4, pourra se faire par exemple grâce à des partenariats avec les collectivités locales et avec des systèmes d'ouverture programmée.

Pour développer l'intermodalité aux abords des gares ferroviaires, la Région souhaite continuer à prendre appui sur les collectivités locales, autorités organisatrices des mobilités sur leur territoire. Elle souhaite que les collectivités locales anticipent et programment leurs projets de pôles d'échanges

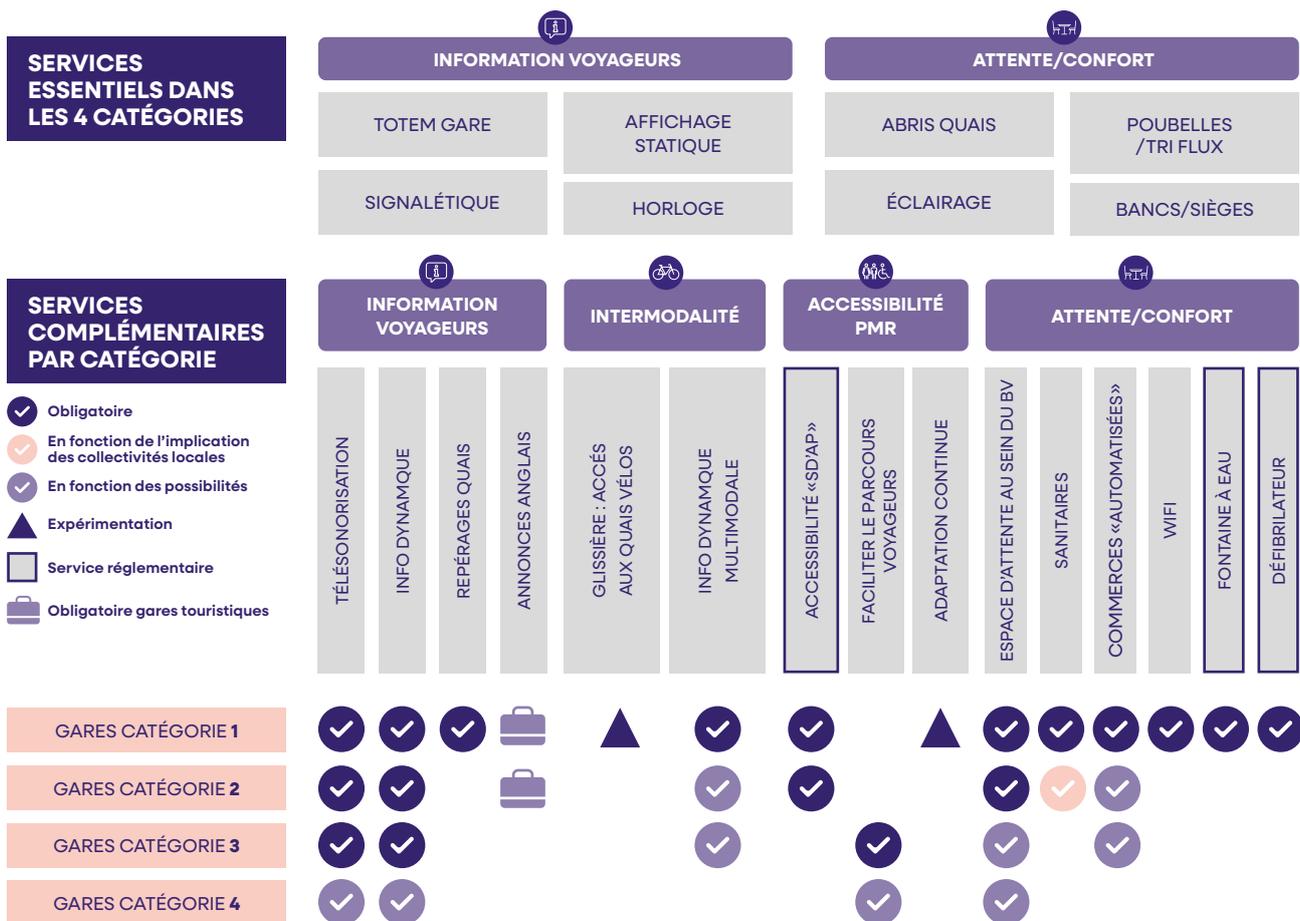
dans les contrats de territoire signés avec elle et co-construisent leurs projets avec les différents acteurs (Région Normandie, SNCF Gares & Connexions, transporteurs, Offices de tourisme...).

Pour conclure, il apparaît indispensable d'associer et d'impliquer les collectivités au développement des services liés à l'intermodalité, afin d'optimiser les moyens et les ressources pour l'exploitation des services en gares et aux abords, ainsi que pour contribuer à faire des gares des lieux au service des voyageurs.

3.6 Synthèse des services projetés

Les différents schémas présentés ci-après récapitulent les niveaux de services attendus en fonction des périmètres et des acteurs concernés.

3.6.1 - Sur le périmètre ferroviaire sous maîtrise d'ouvrage SNCF Gares & Connexions



3.6.2 - Sur le périmètre ferroviaire sous maîtrise d'ouvrage multi-partenaire (à définir)

SERVICES COMPLÉMENTAIRES PAR CATÉGORIE	INFORMATION VOYAGEURS	VENTE DE TITRES		INTERMODALITÉ		ATTENTE/CONFORT			ACCÈS-SIBILITÉ	
	INFORMATION TOURISTIQUE	ESPACE D'INFORMATION ET DE VENTE DE TITRES	AUTOMATE	RÉFLEXION MOBILITÉ ACTIVE/ QUARTIER GARE	JALONNEMENT TOUS MODES	EXPOSITIONS	OUVERTURE BÂTIMENT VOYAGEURS	SERVICES « HUMAINISÉS »	RÉFLEXION BAGAGERIE/ CONCIERGERIE	ACCOMPAGNEMENT PMR
GARES CATÉGORIE 1	✓	✓	✓	▲	✓	✓	✓	✓	▲	✓
GARES CATÉGORIE 2	👜	✓	✓		✓	✓	✓	✓		✓
GARES CATÉGORIE 3			✓		✓		✓			
GARES CATÉGORIE 4	👜	✓	✓		✓		✓			

3.6.3 - Aux abords des gares sous maîtrise d'ouvrage des collectivités locales

SERVICES ESSENTIELS (OBLIGATOIRES) DANS LES 4 CATÉGORIES	INFORMATION VOYAGEURS		INTERMODALITÉ		ATTENTE/CONFORT		ACCÈS-SIBILITÉ
	JALONNEMENT TOUS MODES (RÉFLEXION)	AFFICHAGE STATIQUE SIGNALÉTIQUE	ORGANISER LE RABATTEMENT VOITURE/2RM	ARRÊT(S) DE BUS BORNES VÉHICULES ÉLECTRIQUES	ABRI BUS BANC ÉCLAIRAGE	ACTIONS POUR ÉVITER LES ÎLOTS DE CHALEUR	ORGANISER LES ACCÈS ET LES CHEMINEMENTS VÉLOS
GARES CATÉGORIE 1	👜	👜	✓	✓	✓	✓	✓
GARES CATÉGORIE 2	👜	👜	✓	✓	✓	✓	✓
GARES CATÉGORIE 3	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
GARES CATÉGORIE 4	👜	👜	✓	✓	✓	✓	✓

SERVICES COMPLÉMENTAIRES PAR CATÉGORIE	INFORMATION VOYAGEURS				INTERMODALITÉ			ATTENTE/CONFORT			ACCESSIBILITÉ	
	PLAN QUARTIER	TOTEM DE DIRECTION	INFO DYNAMIQUE	INFO TOURISTIQUE	ABRI VÉLOS SÉCURISÉ	INFO DYNAMIQUE MULTIMODALE	RECHARGE VÉLO	COMPTEUR(S) VÉLOS/VOITURE	ESPACE D'ATTENTE	SANITAIRES	FONTAINE À EAU	ADAPTATION FINE (MESSAGES SONORES MALVOYANTS,...)
GARES CATÉGORIE 1	👜	👜	✓	👜	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
GARES CATÉGORIE 2	👜	👜	✓	👜	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
GARES CATÉGORIE 3	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
GARES CATÉGORIE 4	👜	👜	✓	👜	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

3.7 Les principaux axes d'investissement

En réponse aux enjeux des politiques régionales (lutter contre le changement climatique, développer les transports au service de l'économie et des habitants, conforter le maillage territorial, développer le tourisme sans voiture, privilégier l'innovation et l'expérimentation), le Plan Gares est décliné en 6 axes de travail et en plusieurs leviers prioritaires pour la période 2024 -2030.

Pour cette première temporalité, toutes les catégories de gares et haltes sont concernées.

Politique régionale		Axes de travail Plan Gares	Catégorie des gares	Leviers prioritaires 2024-2030
Objectif transversal	Objectifs			
Accompagner les mutations socio-démographiques	Lutter contre le changement climatique	1. Créer les conditions d'une intermodalité efficace	1, 2, 3, 4	Poursuivre le conventionnement de l'aménagement des PEM ferroviaires sous MO collectivités locales.
		2. Améliorer l'accessibilité des habitants au sein des territoires les plus denses	3	Faciliter le parcours voyageurs et conforter l'information voyageurs et l'attente
	Contribuer au développement des transports au service des habitants et de l'économie	3. Améliorer la qualité de service	1, 2, 3, 4	Conforter l'information voyageurs dans toutes les gares et haltes : totem réseau NOMAD, affiche informations essentielles, plan du réseau NOMAD.
	Conforter le maillage du territoire	4. Harmoniser et conforter le niveau de services proposés et favoriser la transformation des gares en lieux de vie	1, 2	Conforter les services en gare et poursuivre la mise en accessibilité des gares. Accompagner l'installation des projets en cohérence avec les politiques régionales tout en veillant à ne pas créer de la concurrence localement.
	Développer le tourisme sans voiture	5. Développer le tourisme en train	1, gares touristiques	Réaliser un modèle régional de carte touristique. Mettre en place du mobilier pour une information touristique et culturelle en gare
	Privilégier l'innovation et l'expérimentation	6. Expérimenter et innover dans la gouvernance	1	Poursuivre les expérimentations pour développer de nouveaux services en gare





3.8 Un suivi annuel Plan Gares

Le suivi annuel de la stratégie régionale permettra à la fois de faire le bilan de l'avancement de sa mise en œuvre et des partenariats, des investissements réalisés et de l'évolution de l'attractivité des gares. La qualité des services sera également mesurée dans ce cadre (propreté, fonctionnement des services...).

Les indicateurs suivants seront analysés chaque année :

INDICATEURS	NATURE DE L'INDICATEUR
Nombre gares modernisées par an, par catégorie et par type de services	Réalisation
Nombre de pôles d'échanges créés ou modernisés par an, par catégorie et par type de services	Réalisation
Taux de gares modernisées	Résultat
Taux de pôles d'échanges créés ou modernisés	Résultat
Taux d'évolution annuel de la fréquentation pour les gares et haltes (nombre de voyageurs/ jour, nombre d'utilisateurs de la gare y compris les non usagers, nombre d'occasionnels) concernées par des travaux en distinguant les investissements par service et par périmètre (BV, quais et/ou PEM)	Résultat
Evolution de la note de satisfaction clients pour les gares concernées par des travaux	Résultat

Le suivi annuel permettra également de dresser un bilan des réalisations en fonction de critères techniques et économiques.

Ce bilan permettra aussi une adaptation régulière du Plan Gares en fonction des innovations, de l'évolution de la réglementation et de l'émergence de projets d'envergure régionale.

Le déploiement du Plan Gares sera partagé par la Région notamment avec SNCF Gares & Connexions, ainsi qu'avec les collectivités locales et associations lors notamment des instances de concertation telles que les comités de vie des gares.

4

ANNEXES



4.1 Tableau détaillant les préconisations par service aux abords des gares

Thématique	Service	Condition du dispositif	Préconisations par catégorie de gare
Transversale	Conception projet : conditions d'éligibilité du projet et obligations pour la collectivité	Obligatoire	<p>La collectivité s'engage à :</p> <ul style="list-style-type: none"> - inscrire au préalable son projet dans le Contrat de territoire, - favoriser l'intermodalité tous modes, - associer à la conception du projet, en tant que partenaire, à minima la Région et SNCF ; Les transporteurs (cars, bus) devront être associés pour prendre en compte les besoins d'accès des cars/ bus et notamment prévoir des aménagements adaptés à la giration des cars/bus, - entretenir les services développés dans le cadre du PEM, - inscrire l'aménagement du PEM dans le cadre d'une politique de mobilité à l'échelle de l'agglomération pour travailler notamment la sécurisation et l'aménagement des cheminements modes actifs, - pour les gares les plus touristiques, associer à la conception du projet le CRT et les OT locales, - communiquer régulièrement sur les services présents sur le PEM et leur fonctionnement (ex. AVS), - étudier l'optimisation et la mutualisation des services proposés au sein du PEM (abris voyageurs, bancs, stationnement vélo/voiture) même en cas d'absence de correspondances cars NOMAD/train, en étudiant systématiquement la possibilité d'un rapprochement de l'arrêt de car. <p>Dépenses éligibles : études et travaux liés au service du PEM, Périmètre concerné : abords (400 m) + accès (1 km), Éligibilité du projet : les projets devront être portés par les EPCI et à défaut par les communes avec l'appui de leur EPCI ; le projet devra être inscrit au préalable dans le Contrat de territoire.</p>
Intermodalité	Organiser le rabattement en voiture	Obligatoire	<p>En fonction de la configuration de la gare et du tissu urbain, prévoir :</p> <ul style="list-style-type: none"> - parking, dépose minute, places réservées au covoiturage, station taxi. Plus la gare est en zone dense, plus la capacité des parkings doit être réduite pour privilégier les rabattements à pieds, à vélo et en transport urbain ; - pour les gares de catégorie 3 prendre en compte les recommandations qui seront issues des études SERM ; - borne d'appel pour les taxis ; - places PMR (2% des places de parking) ; - de privilégier des parkings arborés et sans enrobés pour la perméabilité des sols ; - de matérialiser des places de parking pour optimiser leur capacité. <p>Les parkings de la gare pourront être mutualisés uniquement avec des usages complémentaires comme le stationnement résidentiel (nuit). Le stationnement du PEM doit permettre de privilégier et faciliter le stationnement des usagers du train et des cars NOMAD. Pour éviter les conflits d'usage en zone urbaine, celui-ci pourrait être réglementé.</p>

Thématique	Service	Condition du dispositif	Préconisations par catégorie de gare
Intermodalité	Organiser les accès et les cheminements piétons, vélos	Obligatoire	Accès piétons/vélos doivent être lisibles, confortables, accessibles pour les personnes à mobilité réduite et sécurisés ; les liaisons de ces cheminements avec les pôles générateurs de déplacements (notamment centre-bourg) doivent être recherchées. Accès lisibles et jalonnés.
Intermodalité	Abris Vélos Sécurisés - AVS	Obligatoire (sauf catégorie 4)	Si absence d'AVS existant, prévoir d'installer à minima 10 places. Positionnement du stationnement vélo à moins de 70 mètres des accès aux quais. Permettre l'accès gratuit aux abonnés et aux voyageurs occasionnels avec un billet de train. Permettre l'accès avec la carte Atoumod ; affiche obligatoire avec le fonctionnement de l'AVS.
Intermodalité	Stationnement vélo abrité de type arceaux vélo	Obligatoire	A minima 10 places soit 5 arceaux pour les gares et haltes de cat 4, 30 places soit 15 arceaux pour les gares et haltes de catégorie 2 et 3 et 50 places soit 25 arceaux pour la catégorie 1. Positionnement du stationnement vélo à moins de 70 mètres des accès aux quais. Chaque place vélo doit disposer d'au moins 2 points d'attache; Tant que possible, les arceaux vélos devront disposer d'un abri.
Intermodalité	Arrêt de bus / pôle bus	Obligatoire	Obligatoire si desserte en transport en commun urbain, car, navette. Privilégier le rabattement des navettes locales vers la gare. Etude avec les services de la Région sur le rapprochement de l'arrêt de car NOMAD de la gare pour donner plus de visibilité à l'offre de transport régional.
Intermodalité	Bornes de recharge voiture	Obligatoire	Obligatoire si le parking fait plus de 20 places, sauf si sur délibération, les collectivités compétentes répartissent les infrastructures de recharge dans les parcs de stationnement de leur territoire pour prendre en compte les besoins des usagers, les difficultés techniques d'implantation ou les coûts d'aménagement. Dans ce cas, le respect des règles relatives au nombre de points de charge par tranche de vingt emplacements est apprécié sur l'ensemble des parcs concernés par cette répartition.
Intermodalité	Bornes de recharge vélo	Eligible	
Intermodalité	Compteurs vélos/voiture	Eligible	
Parcours voyageurs	Jalonnement / signalétique pour accéder à la gare	Obligatoire	Mettre en place, ou conforter, une signalisation adaptée pour accéder à la gare pour les piétons, les cyclistes et les automobilistes notamment depuis le centre-bourg.
Parcours voyageurs	Signalétique pour accéder aux quais / pour se repérer au sein du PEM	Obligatoire	
Parcours voyageurs	Plan / totem direction avec les points d'intérêt	Obligatoire unique-ment catégorie 1	Plan de quartier ou touristique selon environnement. Signalétique déplacements/ signalétique services. Plan touristique permettant de promouvoir les itinéraires cyclotouristiques et les sites incontournables à visiter. Totem directionnel pour accès aux équipements publics.
Attente / confort	Poubelle y compris de tri	Obligatoire	
Attente / confort	Bancs	Obligatoire	
Attente / confort	Abri bus	Obligatoire	Si arrêt TC à proximité, essayer de les mutualiser avec les besoins des voyageurs du train pour les gares et haltes de cat 3 et 4.
Attente / confort	Sanitaire	Éligible sous conditions	Condition : absence de sanitaire public dans un rayon de 200 m ; l'entretien sera géré par la collectivité.
Attente / confort	Actions pour éviter les îlots de chaleur	Obligatoire	Exemples : végétalisation du parvis et du parking s'il existe, ombrières photovoltaïques sur les parkings.
Attente / confort	Espace d'attente confortable	Eligible	Un espace d'attente plus confortable pourra être aménagé pour les gares disposant notamment d'arrêts de bus à proximité. Ces espaces pourront servir également aux chauffeurs des cars et bus mais ne devront pas leur être dédiés exclusivement.

Thématique	Service	Condition du dispositif	Préconisations par catégorie de gare
Attente / confort	Eclairage du parvis	Obligatoire	Eclairage adapté des espaces et à minima du 1er au dernier train / car/ transport urbain.
Attente / confort	Fontaine à eau	Éligible sous conditions	Condition : ne pas avoir de fontaine à eau dans un rayon de 200m. L'entretien sera géré par la collectivité.
Information Voyageur	Information voyageur (statique)	Obligatoire	Seulement s'il y a un arrêt de transport ; obligatoire si absence d'information dynamique.
Information Voyageur	Info voyageur multimodale (statique)	Obligatoire	Seulement s'il y a un arrêt de transport.
Information Voyageur	Info voyageur dynamique	Obligatoire (sauf catégorie 4)	Seulement s'il y a un arrêt de transport et des accès réseau SAEIV.
Information Voyageur	Info voyageur dynamique multimodale	Obligatoire uniquement catégorie 1	Seulement s'il y a un arrêt de transport et des accès réseau SAEIV.

4.2 Acronymes

AOM – Autorité Organisatrice des Mobilités

AVS – Abri vélos sécurisé

BV – Bâtiment voyageurs

CPER – Contrat de Plan Etat Région

CRT – Comité Régional du Tourisme

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

DRG – Document de référence des gares

ERP – Etablissement Recevant du Public

GES – Gaz à effets de serre

LOM – Loi d'Orientation des Mobilités

MaaS – Mobility as a Service

MOA – Maîtrise d'Ouvrage

OT – Office du Tourisme

PEM – Pôles d'Echanges Multimodaux

PMR – Personne à mobilité réduite

SAEIV – Systèmes d'Aide à l'Exploitation et à l'Information Voyageurs

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

SDNA – Schéma Directeur National d'Accessibilité

SERM – Service Express Régional Métropolitain

SRADDET – Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires

TC – Transport collectif

NOMAD
RÉSEAU DE MOBILITÉ
NORMAND



CONTACT

RÉGION NORMANDIE
DIRECTION MOBILITÉS ET INFRASTRUCTURES
5 RUE ROBERT SCHUMAN
CS 21129
76174 ROUEN CEDEX
direction.mobilités@normandie.fr

TOUTES LES INFOS ET ACTUALITÉS SUR
NOMAD.NORMANDIE.FR