



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

accès des locaux, transports et services

Question écrite n° 55032

Texte de la question

M. Dino Cinieri interroge Mme la secrétaire d'État, auprès de la ministre des affaires sociales et de la santé, chargée des personnes handicapées et de la lutte contre l'exclusion, sur la question de l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite (PMR) dans les gares. Aussi, il souhaiterait savoir quelles sont les prochaines mesures envisagées par la SNCF en concertation avec le Gouvernement pour améliorer l'accès aux trains des personnes handicapées et favoriser ainsi leur mobilité.

Texte de la réponse

La loi n° 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées fixait une obligation de mise en accessibilité des services de transports collectifs au 13 février 2015. Elle se traduisait par des dispositions sur les points d'arrêts, le matériel roulant et la programmation des travaux. Face au constat partagé qu'il ne serait pas possible de respecter cette échéance, le cadre juridique a été complété par la loi n° 2014-789 du 10 juillet 2014 habilitant le Gouvernement à prendre des mesures législatives par voie d'ordonnance afin de permettre de créer le dispositif des Agendas d'accessibilité programmée (Ad'AP) et de modifier la loi de 2005. L'ordonnance n° 2014-1090 du 26 septembre 2014, prise par le Gouvernement sur la base de cette loi, définit les modalités d'élaboration et de mise en oeuvre des Ad'AP. Pour les transports publics, l'ordonnance introduit la notion de points d'arrêt prioritaires dont la mise en accessibilité suffit pour satisfaire à l'obligation fixée aux services de transports collectifs. Ces points d'arrêt seront déterminés à partir de critères relatifs à leur fréquentation, aux modalités de leur exploitation, à l'organisation des réseaux de transport et à la nécessité de desserte suffisante du territoire. En outre, pour les gares ferroviaires considérées comme non prioritaires, des mesures de substitution devront être proposées aux personnes handicapées. En matière de programmation des travaux, les régions, au titre de leur compétence d'autorité organisatrice des trains express régionaux, et l'État, pour les services ferroviaires nationaux, pourront disposer de neuf années supplémentaires au-delà de 2015 à condition de s'engager sur un programme de travaux adossé à un plan de financement, dans le cadre d'un schéma directeur d'accessibilité - Agenda d'accessibilité programmée (SDA - Ad'AP, terme retenu pour les Ad'AP relatifs aux transports publics). Le partage des responsabilités sera également clarifié grâce à la désignation d'un chef de file qui sera l'État ou la région en fonction du type de gare concerné. Pour mémoire, la SNCF est d'ores et déjà engagée dans un programme de mise en accessibilité portant sur 414 gares selon un calendrier approuvé par l'État en 2008 au travers du schéma directeur national d'accessibilité (SDNA). Parmi ces 414 gares, 168 sont des gares dites « grandes lignes » (desservies principalement par des services nationaux) pour lesquelles les investissements sont financés à 100 % sur fonds propres par la SNCF et Réseau ferré de France (RFF) qui répercutent ces coûts, déduction faite des subventions reçues, lors de la fixation des redevances d'accès en gare et des redevances de quai facturées aux entreprises ferroviaires. 66 d'entre elles ont été mises en accessibilité en 2013, dont 9 en Île-de-France. Les 246 autres gares sont prises en compte par les régions avec un cofinancement sur fonds propres SNCF et RFF à hauteur de 25 % chacun des travaux sur leur périmètre de compétence. 182 d'entre elles ont été mises en accessibilité en 2013 dont 55 en Île-de-France. Par ailleurs, la

mise en accessibilité des gares aux personnes handicapées peut nécessiter une assistance humaine afin, notamment, d'aider la personne lors de la montée ou de la descente du train. C'est pourquoi, la SNCF fournit le service garanti « Accès Plus » qui permet de préparer son voyage et d'être accompagné jusqu'à sa place dans le train. Ce service est actuellement proposé dans près de 360 gares et trouve son équivalent dans 68 gares du réseau Transilien depuis l'automne 2013. Un service accès TER est également déployé dans quatre régions (Auvergne, Lorraine, Picardie, Haute Normandie) et en expérimentation dans trois régions (Rhône-Alpes, Bretagne et Bourgogne). Enfin, la SNCF remplace progressivement ses matériels roulants par des modèles accessibles aux personnes handicapées. Le SDNA prévoit ainsi la mise en place d'au moins deux espaces pour fauteuils roulants par rame. Les premiers résultats de cette politique sont visibles dans les nouvelles rames TGV au fur et à mesure de leur livraison. Ainsi, en 2013, 34 rames TGV Euroduplex ont été mises en circulation sur le réseau national. Les rames des TGV Sud-Est sont, quant à elles, progressivement renouvelées. En 2013, dix rames de ce type ont été mises en circulation et dix rames supplémentaires sont programmées d'ici la fin de cette année. Ces matériels proposent des couloirs élargis, trois places dédiées aux personnes en fauteuil roulant ainsi qu'un sanitaire universel parfaitement accessible. Concernant les trains d'équilibre du territoire (TET), il est à noter que les Corail Téoz circulent depuis 2003 avec 4 places réservées aux fauteuils roulants et que les Corail Intercités desservant la Normandie ont été renouvelés avec 3 places accessibles. Quant aux trains express régionaux (TER), les matériels roulants utilisés sont progressivement remplacés par des trains certifiés 100 % accessibles, en conformité avec la Spécification technique d'interopérabilité pour les personnes à mobilité réduite (STI PMR). C'est le cas des Regiolis qui sont mis en circulation depuis avril 2014 ainsi que des Régio2N. En Île-de-France, où le SDA est élaboré par le Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF), les nouvelles rames Francilien déployées progressivement depuis 2012 présentent la particularité d'être sans cloison et de disposer d'un grand nombre d'équipements d'accessibilité et d'être accessibles en autonomie notamment, grâce à leur équipement en comble-lacunes mobiles. Parallèlement, la rénovation des matériels Transilien à deux niveaux se poursuit.

Données clés

Auteur : [M. Dino Cinieri](#)

Circonscription : Loire (4^e circonscription) - Les Républicains

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 55032

Rubrique : Handicapés

Ministère interrogé : Handicapés et lutte contre l'exclusion

Ministère attributaire : Transports, mer et pêche

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [6 mai 2014](#), page 3669

Réponse publiée au JO le : [9 décembre 2014](#), page 10370