



## 15ème législature

<b>Question N° :</b> <b>18737</b>	<b>De M. Marc Delatte</b> ( La République en Marche - Aisne )	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Personnes handicapées		<b>Ministère attributaire</b> > Personnes handicapées
<b>Rubrique</b> > transports ferroviaires	<b>Tête d'analyse</b> > Accessibilité des trains pour les personnes à mobilité réduite	<b>Analyse</b> > Accessibilité des trains pour les personnes à mobilité réduite.
Question publiée au JO le : <b>09/04/2019</b> Réponse publiée au JO le : <b>01/03/2022</b> page : <b>1355</b> Date de changement d'attribution : <b>27/04/2021</b> Date de renouvellement : <b>26/11/2019</b> Date de renouvellement : <b>27/10/2020</b>		

### Texte de la question

M. Marc Delatte attire l'attention de Mme la secrétaire d'État, auprès du Premier ministre, chargée des personnes handicapées, sur l'accessibilité des trains pour les personnes à mobilité réduite. On commence aujourd'hui à voir les fruits d'un important travail législatif et d'une politique ambitieuse concernant l'accessibilité des personnes handicapées. En effet, la loi n° 2005-102 du 11 février 2005, dite « loi handicap », complétée par l'ordonnance n° 2014-1090 du 26 septembre 2014, ont permis de réelles avancées dans le domaine et il faut le saluer. Il faut toutefois encore d'accélérer le processus de mise en accessibilité des gares et des trains afin de permettre aux usagers en situation de handicap de pouvoir utiliser les transports ferroviaires en toute autonomie. Ainsi, si les travaux de mise en accessibilité ont permis de nombreuses améliorations, il convient de veiller à ce que les délais soient respectés afin de permettre des avancées rapides. On peut également se réjouir des services Accès plus et Accès TER, qui permettent la prise en charge en gare des personnes à mobilité réduite. Ce service possède cependant plusieurs lacunes : premièrement, le délai de réservation est de 48 heures et il constitue un véritable frein à la mobilité des personnes à mobilité réduite, qui doivent systématiquement prévoir à l'avance leurs déplacements. Deuxièmement, le numéro national de réservation du service Accès Plus est un numéro payant alors que le numéro régional Accès TER est quant à lui gratuit. Il pourrait ainsi être envisagé de rendre le numéro national lui aussi gratuit, afin de lever encore davantage les freins à la mobilité. Troisièmement, plus largement, la dématérialisation, appréciée des usagers pour la meilleure accessibilité au service qu'elle permet, ne doit toutefois pas remettre en question l'efficacité des services Accès plus et Accès TER. Il convient donc de s'assurer que le niveau de service reste suffisant pour pouvoir aider les personnes à mobilité réduite. Pour le sujet de la mobilité se pose également la question des accompagnateurs, qui sont souvent essentiels pour permettre aux personnes handicapées d'accéder à leur train. La SNCF donne le droit à la gratuité du billet pour les accompagnateurs des personnes invalides à plus de 80 %. Ce dispositif est remarquable mais il pourrait là encore être amélioré. En effet, les billets accompagnateur ne sont pas toujours disponibles aux distributeurs automatiques, ce qui peut poser problème. Enfin, l'installation de portiques pour accéder aux quais peut lui aussi être problématique pour des personnes qui auraient besoin d'être accompagnées jusqu'à l'entrée du train. L'accessibilité des personnes handicapées est un enjeu essentiel car une société qui sait protéger et aider les personnes les plus fragiles est une société qui va bien. Il l'interroge donc sur la position du Gouvernement quant aux questions d'accessibilité des trains. Il lui demande quels sont les principaux chantiers du Gouvernement sur le sujet et comment il compte lever les freins à la mobilité qui continuent d'exister.

## Texte de la réponse

La programmation de la mise en accessibilité des gares prioritaires est suivie de près par le Gouvernement tant pour les gares nationales desservies par des trains grande vitesse (TGV) et des trains intercity, que pour les gares régionales. Les délais ont été tenus pour les études et pour les travaux programmés de la première période de trois ans du schéma directeur d'accessibilité - agenda d'accessibilité programmée (SD'AP). En revanche, la mise en œuvre du programme de travaux, encore plus ambitieux, pour la deuxième période a été freinée par la crise sanitaire que connaît notre pays depuis plus d'un an, générant d'inévitables reports de plages travaux sur trois ans. Mais ce retard sera heureusement atténué grâce au plan de relance économique de la France de 2020-2022 dit France Relance, qui comporte un volet budgétaire de 120 millions d'euros dédié à l'accélération de mise en accessibilité des gares et qui évite, ainsi, les retards liés à des difficultés de financement. Pour ce qui est de l'actuel délai de réservation des services d'accueil en gare et d'accompagnement des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, les autorités françaises ont permis, dans le cadre de la révision en cours du règlement (CE) n° 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires dit (DOV), l'adoption, le 25 janvier 2021, d'un accord au sein du Conseil de l'Union européenne visant à abaisser ce délai à 24 heures, avec possibilité de dérogation à 36 heures pour les États membres qui en feraient la demande. Cette nouvelle version du règlement DOV devrait être définitivement adoptée par le Parlement européen en seconde lecture, d'ici l'été 2021. Deux ans après son entrée en vigueur, soit à partir de 2023, le délai de réservation sera donc abaissé à 24 heures. Depuis le 1er juillet 2019, le numéro national de téléphone pour réserver le service Accès Plus n'est plus surtaxé. Il est désormais facturé au prix d'un appel local, la gratuité n'étant pas considérée comme un sujet prioritaire de la part des huit associations représentatives des personnes handicapées siégeant au sein de Conseil consultatif pour l'accessibilité (CCPA) de la SNCF. Les deux services d'accueil et d'accompagnement Accès Plus et Accès TER maintiennent les différents canaux de la relation de service, parallèlement aux services numériques. Ce sera également le cas de la future plateforme unique de service d'assistance en gare prévue à l'article L1115-9 du code des transports, dispositions insérées par l'article 28 de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, dite loi LOM, qui facilitera la vie quotidienne des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, dans un contexte d'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire. Concernant la question essentielle des accompagnateurs des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite titulaires de l'une des trois cartes mobilité inclusion (CMI), l'article 19 de la loi LOM, dont les dispositions ont été codifiées à l'article L.1111-5 du code des transports, prévoit la généralisation, à l'ensemble des services de transports collectifs terrestres, d'une tarification préférentielle pouvant aller jusqu'à la gratuité. Cette mesure constitue une véritable avancée puisque nombre d'entre elles devaient acquitter à la fois leur propre billet et celui de leur accompagnateur. La nouvelle grille tarifaire, en cours de discussion, s'appliquera à l'ensemble des transporteurs ferroviaires. La disponibilité des titres de transport est un problème récurrent à partir du moment où se développe l'automatisation de leur vente, tant dans les réseaux ferroviaires que routiers. Pour les titres dits nationaux, afin d'éviter les fraudes, le billet pour l'accompagnateur peut être acheté de façon concomitante, mais non de manière séparée dans les machines. Les objectifs d'accessibilité et de sécurité (de lutte contre la fraude) peuvent se révéler difficiles à concilier. La possibilité pour toutes les personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite titulaires de la CMI, de pouvoir voyager avec un accompagnateur à tarif réduit, ou même gratuit, permettra d'apporter une réponse concrète à ces difficultés. La loi LOM, au-delà même des mesures précitées, a pour objectif premier d'améliorer concrètement les déplacements au quotidien de nos concitoyens les plus vulnérables.