



15ème législature

Question N° : 19752	De M. Raphaël Gauvain (La République en Marche - Saône-et-Loire)	Question écrite
Ministère interrogé > Transports		Ministère attributaire > Transports
Rubrique > personnes handicapées	Tête d'analyse >Handicap et remplacement par la SNCF de lignes ferroviaires par des bus	Analyse > Handicap et remplacement par la SNCF de lignes ferroviaires par des bus.
Question publiée au JO le : 21/05/2019 Réponse publiée au JO le : 27/10/2020 page : 7567 Date de changement d'attribution : 07/07/2020 Date de renouvellement : 14/01/2020		

Texte de la question

M. Raphaël Gauvain attire l'attention de Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur la situation des personnes en situation de handicap face au remplacement par la SNCF de plusieurs lignes ferroviaires par des liaisons par bus. En effet, l'association APF France Handicap a attiré son attention sur le fait que cette transformation de certaines lignes avait eu pour conséquence de compliquer la situation de personnes en situation de handicap. Les trains étant complètement adaptés pour le transport des personnes en situation de handicap avec par exemple des rampes d'accès. Alors qu'au contraire les bus de remplacement ne seraient pas toujours adaptés à ce type de transport. Aussi, il souhaite savoir si le Gouvernement entend remédier à ces difficultés pour les personnes handicapées souhaitant se déplacer.

Texte de la réponse

Depuis la loi d'orientation des transports intérieurs du 30 décembre 1982 et la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales, les arbitrages entre dessertes par train ou par autocar sur les lignes du réseau ferroviaire régional ne relèvent plus du ministère en charge des transports mais de la responsabilité des autorités organisatrices régionales. Cela étant, si le transport ferroviaire présente de nombreux avantages, notamment en termes de sécurité, de confort ou de respect de l'environnement, l'autocar peut également se révéler être la solution la plus pertinente en termes de soutenabilité économique. Ainsi, dans le cas d'une ligne à faible fréquentation, le recours à l'autocar se justifie et permet de prévoir de plus nombreux arrêts, notamment dans des localités dont les gares sont fermées au trafic voyageur. Dans d'autres cas, ajouter une desserte par autocar sur une ligne desservie par le train permet d'offrir aux voyageurs une offre complémentaire. Indépendamment de la question des choix opérés par les autorités organisatrices régionales, le législateur a fixé des obligations à respecter en termes de renouvellement des matériels roulants qu'il leur incombe de respecter. Ainsi, qu'il s'agisse de matériel roulant ferroviaire ou routier, les normes en matière d'accessibilité sont définies par la loi. En effet, l'article L 1112-3 du code des transports impose le recours à du matériel roulant accessible en cas d'acquisition lors d'un renouvellement de matériel ou à l'occasion de l'extension des réseaux. Il est également admis que le matériel non accessible en service à la date du 13 février 2015 continue à être exploité après cette date. Néanmoins, concernant les services réguliers et à la demande de transport public routier de voyageurs, une proportion minimale de matériel



accessible doit être respectée. S'agissant des autocars de plus de 22 passagers, l'article D. 1112-7-1 fixe la proportion minimale à respecter à 86 % à compter du 1er juillet 2019 et à 100 % à compter du 1er juillet 2020. Les autorités organisatrices des transports doivent respecter ces prescriptions à chaque renouvellement de contrat avec les entreprises de transport qu'elles désignent.