



Séance plénière du 10 décembre 2008

**SCHEMA DIRECTEUR D'ACCESSIBILITE  
DU SERVICE REGIONAL DE TRANSPORT PUBLIC**

Le Conseil économique et social régional,

Vu le code général des collectivités territoriales et notamment ses articles L 4134-1 et suivants ;

Vu le décret n° 2001-731 du 31 juillet 2001, modifiant le code général des collectivités territoriales et relatif à la composition et au renouvellement des conseils économiques et sociaux régionaux ;

Vu l'avis de la 1<sup>ère</sup> et 2<sup>ème</sup> commission,

Monsieur Gérard PRIER, rapporteur entendu ;

**DELIBERE**

L'accessibilité au réseau régional de transport public pour tous est une obligation encadrée par la Loi du 11 février 2005, qui, de plus, fixe un délai de réalisation de 10 ans. La Région Centre ne se trouve pas dans l'impossibilité technique avérée de mise en accessibilité prévue par cette Loi.

Pour autant, le CESR rappelle que cet objectif était déjà fixé par la Loi de 1975 concernant les personnes handicapées. A l'époque, l'absence d'obligation de résultats a eu pour conséquence un rythme lent des initiatives. Pourtant, l'accessibilité aurait pu être réalisée depuis longtemps par la SNCF et RFF. La Région a quant à elle déjà engagé 8,7 millions d'euros pour de telles opérations.

Le rapport du Conseil régional indique les besoins des personnes en situation de handicap, et précise, très justement, combien les travaux à réaliser participeront d'un meilleur accueil de beaucoup d'autres :

- personnes âgées,
- personnes en perte de performance plus ou moins durable,
- femmes enceintes, familles accompagnées,
- voyageurs chargés.

Elargir ainsi le champ des bénéficiaires fait échapper les personnes en situation de handicap, à l'origine des actions proposées, d'une désignation forte et stigmatisante. Cela permet de poser les actions de mise en accessibilité des services de transports en tant que projet social et sociétal garantissant l'équité entre les citoyens, favorisant le « vivre ensemble ».

Le concept d'accessibilité est bien appréhendé en tenant compte des diverses situations de handicaps. Sont repérées les entraves physiques à lever pour les personnes à mobilité réduite ainsi que les nécessités d'information sur l'environnement pour les déficients visuels (bandes podo tactiles, relais sonores), et les sourds et mal entendants (dispositifs d'affichage).

Pourtant, sont aussi pointées les spécificités d'autres familles de handicaps (déficients intellectuels, personnes souffrant de troubles psychiques) pour lesquelles les actions à initier sont plus de l'ordre de l'accueil et d'un accompagnement humain.

Pour satisfaire à la réduction des difficultés rencontrées par les personnes, les travaux nécessaires sont décrits et chiffrés :

- accès dans les gares et haltes,
- modalités de la billetterie,
- configuration des quais,
- franchissement des voies.

Le chiffrage indique des dépenses prévisionnelles de l'ordre de 94 millions d'euros, dont 86 millions d'euros sur maîtrise d'ouvrage RFF, 2,3 millions d'euros sur maîtrise d'ouvrage SNCF, et entre 3 à 5 millions d'euros à la charge des collectivités territoriales. A l'exception de l'intervention sur le franchissement des voies, la nature des chantiers à mener relève des capacités des entreprises locales et devrait participer le plus souvent possible de l'activité d'entreprises petites et moyennes.

L'ampleur des dépenses à réaliser par la SNCF et RFF est importante et la Région se propose d'accompagner financièrement à une hauteur maximale de 30 % des dépenses, soit environ 28,2 millions d'euros.

Au final, le CESR apprécie :

1. le caractère exhaustif du rapport, quant aux travaux restant à réaliser,
2. les préconisations techniques,
3. la présentation d'un chiffrage prévisionnel,

et considère que le schéma proposé constitue un enjeu de société : il détermine une priorité à retenir par la Région.

Toutefois, il faut sans doute alerter sur les conditions de la réalisation du schéma et les positions sommes toutes assez fragiles de la Région pour sa mise en œuvre. En effet, si la Région par son schéma définit le service, fixe le cahier des charges, et participe financièrement aux actions engagées, il est certain qu'elle n'a pas la maîtrise totale de la réalisation.

La SNCF et RFF sont en effet propriétaires et leur engagement sera déterminant pour la réalisation du schéma. Aussi, le CESR se félicite de la mise en place de conventions de programmation entre la Région et les entreprises propriétaires.

Le CESR note toutefois que l'intervention régionale se fait sur le seul réseau des gares régionales. L'avenir des sites appartenant au réseau des gares nationales est organisé dans le cadre du Schéma Directeur National d'Accessibilité (SDNA) piloté par la SNCF. Pour la Région Centre, sont concernées : Orléans (704 000 euros), Les Aubrais-Orléans (830 476 euros), Saint Pierre des Corps (1 226 000 euros), Blois (966 430 euros), Dreux (1 442 738 euros), Bourges (891 209 euros), Tours (1 786 000 euros), Montargis (515 792 euros), Châteauroux (498 000 euros), Vierzon (898 376 euros), Vendôme TGV (dépend de l'activité TGV de la SNCF), et Chartres (pas encore intégrée au SDNA), pour un montant total d'environ 9,76 millions d'euros. Il faut en outre s'assurer que l'Etat, la SNCF et RFF, qui se doivent de réaliser l'accessibilité du réseau national, assument bien leurs missions et participent à l'accessibilité de l'ensemble du réseau présent sur le territoire régional, et ne laissent pas les régions assumer seules les dépenses.

Enfin, la mise en accessibilité répond aux nécessités d'un déplacement sans rupture. Les correspondances doivent être organisées et supposent une coordination entre les différents organisateurs de transports. Les départements, les villes et agglomérations ont des initiatives coordonnées à initier pour que le schéma régional trouve son plein développement.