



# ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

gares

Question écrite n° 26441

## Texte de la question

M. Jacques Pélissard attire l'attention de M. le ministre délégué auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, sur le financement de la mise en accessibilité des quais de gare. La loi du 11 février 2005 ayant imposé la mise en accessibilité des réseaux de transports à l'horizon 2015, cette obligation s'applique, s'agissant des gares et entre autres éléments, à leurs quais. Or Réseau de ferré de France, pour les équipements dont il est propriétaire, applique une règle de co-financement à ces travaux de mise en accessibilité limité à 25 % de leur coût, dans la limite de deux millions d'euros. Cette règle, précisée pour les gares appartenant au schéma directeur de cet établissement, ne manque pas de heurter les interlocuteurs locaux de RFF, le principe voulant que, par défaut, le propriétaire de l'infrastructure supporte seul le financement des travaux, à charge pour lui de solliciter d'autres financements, comme le font d'ordinaire les collectivités territoriales pour leurs propres équipements. Il souhaiterait connaître la position du ministre délégué sur ce dossier et lui demande de bien vouloir lui préciser dans quelle mesure RFF peut être tenu d'augmenter sa participation.

## Texte de la réponse

En mettant en place l'obligation de mise en accessibilité des transports et des établissements recevant du public dans un délai de dix ans à compter de sa promulgation, la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées a fixé un objectif ambitieux mais légitime en faveur des personnes en situation de handicap ou dont la mobilité est réduite et, pour la société dans son ensemble. En novembre 2011, un rapport sur les modalités d'application des règles d'accessibilité du cadre bâti pour les personnes handicapées, réalisé par le Conseil général de l'environnement et du développement durable, le Contrôle général économique et financier et l'inspection générale des affaires sociales, faisait état de difficultés et de retards dans la mise en oeuvre de cette obligation, en les attribuant en premier lieu à l'ampleur des travaux à entreprendre. Mme la sénatrice Claire-Lise Champion dans son rapport intitulé « réussir 2015 - accessibilité des personnes handicapées au logement, aux établissements recevant du public, aux transports, à la voirie et aux espaces publics » publié en mars 2013 fait le même constat, tant pour le cadre bâti que pour les transports, et considère également que le coût et le volume des investissements à réaliser expliquent en grande partie l'avancement insuffisant de la mise en oeuvre de la loi. Par ailleurs, le Gouvernement a réuni un Comité interministériel du handicap (CIH) le 25 septembre 2013. Dans ce cadre, le constat selon lequel le retard accumulé depuis 2005 compromettait le respect de l'échéance de 2015 s'est imposé. Pour autant, le Gouvernement a décidé, en accord avec les associations représentant les personnes en situation de handicap, l'ouverture de deux chantiers de concertation dont un concerne la mise en place d'agendas d'accessibilité programmés (Ad'AP). L'autre chantier de concertation, annoncé par le Premier ministre lors du Comité interministériel du handicap du 25 septembre, porte sur l'évolution de l'environnement normatif. Conformément à la proposition contenue dans le rapport de Mme Claire-Lise Champion ces Ad'AP doivent permettre de poursuivre et amplifier après 2015 le mouvement initié par la loi de 2005, à travers des engagements précis des acteurs locaux, publics et privés. Mme Claire-Lise Champion est la garante du bon déroulement de ces chantiers de

concertation, de la participation de l'ensemble des parties prenantes et de l'équilibre des conclusions. Les conclusions de ces concertations seront remises au Premier ministre début janvier 2014. Concernant plus particulièrement la mise en accessibilité des gares, les dispositions de l'article 4 du décret n° 97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions et aux statuts de Réseau ferré de France (RFF) limitent la participation de RFF à un investissement demandé par un tiers, aux gains futurs que celui-ci peut lui apporter afin de ne pas grever durablement les comptes de l'établissement. Pour autant, la mise en accessibilité étant un objectif partagé par RFF et repris dans son contrat de performance, sa participation à ces opérations n'est pas nulle et répondait jusqu'ici aux règles suivantes : - pour les gares relevant du schéma directeur national d'accessibilité, la participation maximale de RFF est plafonnée à 2 M€ par opération ; - pour les gares relevant du schéma régional d'accessibilité validé par les régions, la participation maximale de RFF est de 25 % dans la limite de 2 M€. Force est de constater le retard pris sur ce programme, notamment du fait des difficultés rencontrées par RFF pour finaliser les plans de financement de ces opérations. C'est pourquoi il a été décidé d'assouplir ces règles afin de faciliter la réalisation du programme tel que défini dans le cadre des schémas nationaux et régionaux d'accessibilité. Le relevé de décisions du comité interministériel du handicap du 25 septembre dernier précise ainsi que « la mise en accessibilité des gares et l'augmentation des contributions qui lui sont dédiées seront traitées dans le cadre d'un dialogue avec RFF, les opérateurs et les autorités organisatrices de transport ». Ce dialogue devra tenir compte de la capacité contributrice globale de l'établissement dans un contexte où le déficit chronique du système ferroviaire a justifié le lancement d'une réforme de grande ampleur visant à assainir la situation. Il s'insérera également dans le cadre de la mise en oeuvre des dispositions du décret n° 2012-70 du 20 janvier 2012 relatif aux gares de voyageurs qui identifient, à compter de 2014, une redevance spécifique aux gares : la redevance de quai. Les investissements financés par RFF sur les infrastructures de gare, y compris pour la mise en accessibilité, rentreront alors dans le calcul de cette redevance de quai sous la forme de la prise en compte de leur amortissement sur 10 à 70 ans en fonction de leur typologie.

## Données clés

**Auteur :** [M. Jacques Pélissard](#)

**Circonscription :** Jura (1<sup>re</sup> circonscription) - Les Républicains

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 26441

**Rubrique :** Transports ferroviaires

**Ministère interrogé :** Transports, mer et pêche

**Ministère attributaire :** Transports, mer et pêche

## Date(s) clé(s)

**Question publiée au JO le :** [14 mai 2013](#), page 5084

**Réponse publiée au JO le :** [26 novembre 2013](#), page 12428