



Séance plénière des 20 et 21 juin 2016

**RAPPORT « SCHÉMA DIRECTEUR D'ACCESSIBILITÉ -
AGENDA D'ACCESSIBILITÉ PROGRAMMÉE (Sd'AP) DU SERVICE RÉGIONAL
DE TRANSPORT DE LA RÉGION CENTRE-VAL DE LOIRE »**

Le Conseil économique, social et environnemental régional,

Vu le code général des collectivités territoriales et notamment ses articles L 4131-2, 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 des 1ère et 2ème commissions ;

Vu l'avis du Bureau ;

Monsieur Nicolas CHILOFF, rapporteur entendu ;

DÉLIBÈRE

La loi 2005-102 du 11 février 2005 sur l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées donnait l'obligation de la mise en place d'un Schéma directeur d'accessibilité des transports pour chaque autorité organisatrice de la mobilité. Le Conseil régional a ainsi adopté son Schéma directeur régional d'accessibilité (SDRA) en décembre 2008. Cette loi donnait aussi une obligation d'accessibilité complète dans les transports collectifs, dans un délai de dix ans (soit en 2015).

En 2014, les objectifs étant loin d'être atteints, la loi 2014-789 du 10 juillet 2014 et l'ordonnance du 26 septembre 2014 ont proposé la réalisation d'un Schéma directeur d'accessibilité - agenda d'accessibilité programmée (Sd'AP) afin de prolonger le délai pour la réalisation de travaux de mise en accessibilité. C'est ce document qui est présenté à l'assemblée du CESER.

Le CESER salue le volontarisme de la Région à s'être investie dans le domaine de l'accessibilité ces dernières années (participation financière pour des rénovations de quais, gares ou matériels roulants). Cette accessibilité concerne non seulement les personnes atteintes d'un handicap, mais également des personnes éprouvant des difficultés à se déplacer (personnes âgées, voyageurs avec bagages volumineux, familles nombreuses...).

Il regrette cependant qu'un bilan détaillé du Schéma directeur régional d'accessibilité, daté de 2008, n'ait pas été élaboré (niveau de réalisation des travaux et coût, enquête de satisfaction des usagers à mobilité réduite), ce qui aurait permis de mettre en lumière les avancées, ainsi que les difficultés rencontrées.

Comme l'indique le rapport, l'ensemble de la chaîne de déplacement doit être étudié, et ce avec l'ensemble des partenaires. Cela doit donc aboutir à une priorisation des interventions si besoin, afin par exemple qu'une gare ou un point d'arrêt routier soit réellement accessible dans son intégralité (voies d'accès piétonnes dans la commune, parking, guichets, espaces d'attente et de circulations, quais et accès aux quais, signalisation, matériel roulant...). De ce fait, le CESER apprécie l'état des lieux de l'accessibilité qui a été fait dans le document sur les services proposés aux usagers (information, services d'accompagnement), le matériel roulant et la formation du personnel au contact du public, qui permet de penser l'accessibilité de manière plus large.

Sur le réseau de transport régional ferroviaire

Le CESER note que la Région a déjà apporté une réponse d'accessibilité aux transports pour les personnes à mobilité réduite, en proposant le service « Accès TER » dans 74 gares de la région. Cette mesure va dans le bon sens, même si cela ne répond pas à une accessibilité totale avec autonomie dans les points d'arrêts prioritaires identifiés, ce qu'exige la loi.

Le CESER s'interroge sur le financement des opérations. Il note qu'au-delà de l'obligation de l'élaboration du Sd'AP, la Région s'investit fortement au niveau financier dans les opérations prévues, et ce même si l'accessibilité dans les transports ne dépend pas uniquement de sa compétence. Sans remettre en cause le bien-fondé de l'action de la Région, cela donne l'impression d'un désengagement de l'Etat et de la SNCF : la Région se substitue ainsi aux opérateurs défaillants.

Par ailleurs, malgré sa forte participation financière, la Région ne peut pas influencer, ou difficilement, sur le choix de l'opérateur, ni sur le prix. Ainsi, la Région va financer l'intégralité des travaux compris dans le périmètre SNCF Mobilités (bâtiments voyageurs, cheminement dans la gare...) sans être maître d'ouvrage sur les travaux. Le CESER note néanmoins que, dans le périmètre de SNCF Mobilités, les conditions financières supportées par la Région sont meilleures que le système de refacturation proposé (taux de refacturation de SNCF Mobilités : 6,9 %).

De plus, il ne faudrait pas que le système de financement aboutisse à une déresponsabilisation de la SNCF sur la négociation des prix. Ceci pose un problème concernant la transparence des coûts réels des chantiers. En outre, cela ne donne aucune garantie sur une préférence régionale concernant le choix des entreprises pour la réalisation des travaux.

Le CESER s'interroge également sur le montage financier pour la gare de Malesherbes, qui est le même que pour les autres gares régionales, alors que celle-ci n'est desservie que par le RER D.

Sur le réseau de transport régional routier

Le CESER note l'anticipation du Conseil régional sur le transfert de compétences du réseau routier interurbain qui s'effectuera le 1^{er} janvier 2017, qui prévoit pour le moment une participation financière de 70 % sur les points d'arrêts routiers, qu'ils dépendent du réseau régional, du réseau départemental ou de ces deux réseaux uniquement.

Conclusion

Compte-tenu des reports déjà effectués au niveau national, le CESER espère que le Sd'AP sera l'occasion de rendre réellement accessibles les transports régionaux à l'ensemble des citoyens dans les délais impartis.

D'une manière générale, le désengagement de l'Etat semble être de plus en plus fréquent dans de nombreux domaines. Il ne faudrait pas que l'enveloppe attribuée pour la mise en accessibilité se fasse au détriment d'autres politiques régionales ou que les Régions participent à la réduction de la dette de la SNCF de manière dissimulée. Comme pour le TER, le CESER souhaite que l'ensemble des Régions, à travers l'Association des Régions de France (ARF), puissent davantage faire valoir leurs intérêts à l'Etat et à la SNCF.

Avis adopté à l'unanimité.

[Absents et n'ont pas pris part au vote : FSU, CGT, Sud Solidaires]

Xavier BEULIN



