

Avis n° 2021-061 du 25 novembre 2021

relatif au projet de décret modifiant le décret n° 97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions de SNCF Réseau et portant diverses dispositions

L'Autorité de régulation des transports (ci-après « l'Autorité »),

Saisie par le ministère de la transition écologique, par courrier enregistré le 30 septembre 2021 au service de la procédure de l'Autorité ;

Vu le code des transports, notamment l'article L. 2111-9 ;

Vu la loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire ;

Vu l'ordonnance n° 2019-552 du 3 juin 2019 portant diverses dispositions relatives au groupe SNCF ;

Vu le décret n° 97-444 du 5 mai 1997 modifié relatif aux missions de SNCF Réseau ;

Vu le décret n° 2003-194 du 7 mars 2003 modifié relatif à l'utilisation du réseau ferré national ;

Vu les autres pièces du dossier ;

Le collège en ayant délibéré le 25 novembre 2021 ;

ÉMET L'AVIS SUIVANT

1. CONTEXTE ET ENJEUX

1.1. Le cadre juridique : le transfert par la loi à SNCF Réseau de nouvelles missions, la coordination de la gestion des situations de crise et la coordination des acteurs pour la mise en accessibilité du système de transport ferroviaire

1. La loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire et l'ordonnance n° 2019-552 du 3 juin 2019 portant diverses dispositions relatives au groupe SNCF modifient l'organisation du groupe public ferroviaire afin d'en améliorer la performance dans la perspective de l'ouverture à la concurrence du marché ferroviaire domestique de voyageurs, (i) en

transformant les établissements publics industriels et commerciaux (EPIC) en sociétés anonymes à capitaux publics, et (ii) en transférant de l'EPIC de tête (aujourd'hui la société nationale SNCF) à SNCF Réseau certaines missions transversales nécessaires au bon fonctionnement du système de transport ferroviaire national¹.

2. Ainsi, en application de l'article L. 2111-9 du code des transports, dans sa version résultant de la loi n° 2018-515 précitée, la société SNCF Réseau assure, à compter du 1^{er} janvier 2020, en sus des missions de gestionnaire d'infrastructure, « *des missions transversales nécessaires au bon fonctionnement du système de transport ferroviaire national, au bénéfice de l'ensemble des acteurs de ce système, notamment en matière de gestion de crise et de coordination des acteurs pour la mise en accessibilité du système de transport ferroviaire national aux personnes handicapées ou à mobilité réduite* ».
3. Toutefois, près de deux ans après l'entrée en vigueur de ces dispositions, le transfert de ces missions n'est toujours pas effectif, faute d'avoir précisé les modalités de leur fourniture et de leur tarification par voie réglementaire. L'absence de mise en œuvre de la volonté du législateur emporte des conséquences préjudiciables pour les entreprises ferroviaires qui ne bénéficient pas pleinement, notamment pour ce qui concerne la mission de coordination de gestion des situations de crise, des effets positifs attendus de ce changement, en termes de tarification et de qualité de service. Les raisons en sont exposées ci-après.

1.1.1. Le maintien d'un *statu quo* moins favorable aux entreprises ferroviaires pour la fourniture et la tarification des prestations de coordination de la gestion des situations de crise, dans l'attente de la publication d'un décret d'application de la loi

4. Depuis le 1^{er} janvier 2020, SNCF Réseau s'est substituée à la société nationale SNCF pour réaliser les prestations afférentes à la coordination de gestion de crise alors qu'elle en était auparavant le sous-traitant, ce qui générerait un risque de surfacturation aux dépens des entreprises ferroviaires. L'Autorité avait recommandé, dans son étude d'octobre 2016 relative à la mise en œuvre de la réforme ferroviaire de 2014, que les missions de gestion de crise et de coordination de la gestion des situations de crise, intrinsèquement liées et naturellement exercées par le gestionnaire d'infrastructure au titre de la gestion opérationnelle des circulations², soient réunies.
5. Toutefois, en l'absence de dispositions réglementaires d'application, les modalités de fourniture et de tarification mises en œuvre antérieurement par l'EPIC de tête, moins favorables que celles

¹ L'étude d'impact de la loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire mentionne, aux pages 7 et suivantes, que l'organisation du groupe public ferroviaire issue de la loi n° 2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire reste trop rigide et fragmentée et que des doublons ou des frontières floues entre les responsabilités des trois EPIC subsistent, contribuant ainsi à diminuer l'efficacité du système ferroviaire. Sont mentionnées à titre d'exemple les missions de gestion de crise. Le transfert des missions au sein du groupe vise par conséquent à remédier à ces constats d'inefficacité.

² La coordination des procédures d'urgence du gestionnaire d'infrastructures, assurée par l'élaboration du plan d'intervention et de sécurité prévu à l'article 45 du décret n° 2019-525 du 27 mai 2019 relatif à la sécurité et à l'interopérabilité du système ferroviaire, incombe à tout gestionnaire d'infrastructure responsable d'établir un système de gestion de la sécurité aux fins de garantir la maîtrise de tous les risques liés à son activité. La coordination de la gestion des situations de crise, quant à elle, s'apparente à une mission plus générale d'appropriation, par les opérateurs de transport, de la gestion de crise, et vise, d'une part, à mieux préparer les entreprises ferroviaires aux situations de crise, d'autre part, à contribuer à l'amélioration continue de la gestion des situations de crise. Ces deux dernières missions, auparavant distinctes, sont réunies dans le projet de décret comme relevant de la mission plus générale de gestion opérationnelle des circulations, fonction dévolue au gestionnaire d'infrastructure.

applicables aux prestations minimales dues par tout gestionnaire d'infrastructure aux entreprises ferroviaires, ont été reconduites.

6. Ainsi, à ce jour, la mission de coordination de la gestion des situations de crise est réalisée par le gestionnaire d'infrastructure au profit des seules entreprises ayant souscrit un contrat y afférent, et tarifée au coût de la prestation, majoré, le cas échéant, d'un bénéfice raisonnable. Le document de référence du réseau (ci-après le « DRR ») distingue, d'une part, des prestations socle, comprenant trois phases dites de « préparation », de « coordination opérationnelle » et de « retour d'expérience », d'autre part, des prestations facultatives, comprenant notamment des formations, des exercices et l'accès au dispositif d'accompagnement des familles et des proches des victimes.

1.1.2. Une continuité assurée entre l'EPIC de tête et SNCF Réseau dans la réalisation de la mission de coordination des acteurs pour la mise en accessibilité du système de transport ferroviaire

7. Dès le 1^{er} janvier 2020, la direction de l'accessibilité a été rattachée à SNCF Réseau pour assurer une continuité avec les actions réalisées par l'EPIC de tête en matière de coordination des acteurs pour la mise en accessibilité du système de transport ferroviaire aux personnes handicapées ou à mobilité réduite (ci-après « mission pour l'accessibilité »). Cette mission, décrite précisément dans les DRR 2021 et 2022, consiste à (i) participer aux discussions relatives à l'accessibilité pouvant impliquer notamment les instances européennes, l'État, les entreprises ferroviaires, les autorités organisatrices des transports (ci-après « AOT ») et les associations de représentants des personnes à mobilité réduite (PMR) et (ii) proposer un cadre d'échanges aux acteurs concernés afin de favoriser la prise en compte de l'enjeu d'accessibilité des services de transports ferroviaires.
8. Contrairement aux conditions qui prévalaient auparavant³, la prestation de coordination des acteurs pour la mise en accessibilité du système de transport ferroviaire est aujourd'hui fournie gratuitement par SNCF Réseau, ce qui en facilite l'accès à l'ensemble des entreprises ferroviaires et AOT intéressées. Néanmoins, les conditions de fourniture de cette prestation restent à préciser.

1.2. La saisine de l'Autorité

9. Par un courrier enregistré le 30 septembre 2021 au service de la procédure de l'Autorité, le ministère de la transition écologique a, sur le fondement de l'article L. 2133-8 du code des transports, saisi l'Autorité d'une demande d'avis sur le projet de décret modifiant le décret n° 97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions de SNCF Réseau et portant diverses dispositions (ci-après le « projet de décret »). Ce projet a pour objet de combler le vide réglementaire relevé plus haut en précisant notamment les conditions d'exercice par SNCF Réseau des nouvelles missions que la loi lui a confiées.
10. Comportant six articles, le projet de décret détaille les modalités d'exercice des nouvelles missions confiées à SNCF Réseau en matière de coordination de la gestion des situations de

³ L'article 3 du décret n° 2015-137 du 10 février 2015 relatif aux missions et aux statuts de la SNCF et à la mission de contrôle économique et financier des transports (décret aujourd'hui abrogé) prévoyait que les missions de la SNCF sur des dossiers d'intérêt commun à l'ensemble du système, comme la mise en accessibilité, donnaient lieu à la conclusion d'un contrat entre la SNCF et le demandeur et étaient facturées au coût de la prestation majoré, le cas échéant, d'un bénéfice raisonnable.

crise et de coordination des acteurs pour la mise en accessibilité du système de transport ferroviaire national aux personnes handicapées ou à mobilité réduite.

11. Ce projet de décret contient en outre des dispositions précisant ou modifiant, d'une part, l'autorité compétente pour délivrer le permis de construire, d'aménager ou de démolir pour les travaux, constructions et installations réalisés par SNCF Réseau et sa filiale SNCF Gares & Connexions, d'autre part, les procédures (i) de fermeture administrative de ligne du réseau ferré national, et (ii) d'autorisation de réaliser un croisement à niveau d'une ligne du réseau ferré national avec une voie de communication publique nouvelle.
12. Enfin, le projet de décret fixe la date d'entrée en vigueur de la mission de coordination de la gestion des situations de crise pour l'horaire de service 2023 et prévoit les dispositions transitoires entre la date de sa publication et la fin de l'horaire de service 2022.
13. Au regard de l'office de l'Autorité, en tant que régulateur économique sectoriel, seules les dispositions du projet de décret précisant les modalités d'exercice des deux nouvelles missions confiées à SNCF Réseau à compter du 1^{er} janvier 2020 font l'objet d'une analyse dans le cadre du présent avis.

1.3. Les enjeux inhérents aux nouvelles missions confiées à SNCF Réseau : des modalités de fourniture et de tarification devant garantir le bon fonctionnement du système de transport ferroviaire national et permettre un accès équitable, transparent et non discriminatoire au réseau ferroviaire

14. Aux termes de l'article L. 2131-1 du code des transports, l'Autorité a pour mission de concourir au suivi et au bon fonctionnement, dans ses dimensions techniques, économiques et financières, du système de transport ferroviaire national, au bénéfice des usagers et clients des services de transport ferroviaire. L'Autorité a également pour mission de veiller à ce que les conditions d'accès au réseau par les entreprises ferroviaires n'entraient pas le développement de la concurrence (article L. 2131-3 du code des transports) et, en particulier, à ce que cet accès soit accordé dans des conditions équitables et non discriminatoires (article L. 2131-4 du code des transports).
15. Les deux missions dévolues à SNCF Réseau diffèrent dans leur portée, en ce que la mission de coordination de la gestion des situations de crise constitue une prestation minimale régulée due à toute entreprise ferroviaire au titre de l'accès à l'infrastructure, tandis que la mission pour l'accessibilité relève de la mise en œuvre, par les pouvoirs publics, d'un volet de la politique publique des transports confié à SNCF Réseau sans constituer pour autant une prestation minimale. L'Autorité s'attache, dans le présent avis, à s'assurer que les modalités d'exercice de ces deux missions garantissent le bon fonctionnement du système de transport ferroviaire national. S'agissant plus spécifiquement de la mission de coordination de la gestion des situations de crise, l'enjeu est double, puisqu'il convient de s'assurer, d'une part, de l'effectivité du processus global de gestion des situations de crise, d'autre part, de la conformité de la tarification des prestations réalisées dans le cadre de cette mission à la réglementation européenne et nationale, aux fins de garantir un accès équitable, transparent et non discriminatoire au réseau ferroviaire.

2. ANALYSE DE L'AUTORITE

2.1. Une mission de coordination de la gestion des situations de crise insuffisamment définie dans son contenu et ses modalités de tarification

16. Le projet de décret prévoit au 6° de son article 1er que :

« La mission [de coordination de la gestion des situations de crise] comprend la préparation et la coordination opérationnelle de la gestion de crise ainsi que l'amélioration continue associée. La société SNCF Réseau peut proposer des prestations complémentaires, telles qu'un dispositif d'accompagnement des familles et des proches des victimes au-delà des premières vingt-quatre heures suivant la survenance de l'accident, des exercices et des formations.

« Les prestations complémentaires relevant de l'alinéa précédent [...] donnent lieu à la conclusion d'un contrat, entre la société SNCF Réseau et le demandeur, qui définit les conditions de réalisation des prestations. Lorsque la mission concernée n'est proposée que par la société SNCF Réseau, elle est facturée au coût de la prestation majoré, le cas échéant, d'un bénéfice raisonnable. »

17. En premier lieu, l'Autorité note que la distinction opérée par le projet de décret entre des prestations obligatoirement fournies par SNCF Réseau, constituées des prestations socle décrites ci-avant au point 6, et des prestations facultatives, dites « complémentaires », reprend la distinction déjà formalisée dans le DRR, permettant de limiter au strict nécessaire le périmètre de la mission de coordination de la gestion des situations de crise relevant des prestations minimales. Toutefois, le projet de décret exclut de ce périmètre deux prestations prévues par le DRR et qui font aujourd'hui partie intégrante des prestations socle⁴ lorsqu'elles concourent à la phase de préparation de la coordination de gestion de crise : la formation au dispositif opérationnel de coordination de la gestion des situations de crise et l'organisation d'exercices pratiques. Eu égard aux enjeux (i) de sécurité rappelés par l'Établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF), consulté dans le cadre de l'instruction, et (ii) de bon fonctionnement du système de transport ferroviaire, et sur la base des éléments de réponse apportés par les services du ministère chargé des transports et de SNCF Réseau au cours de l'instruction, indiquant que l'ensemble des prestations socle deviennent des prestations minimales, l'Autorité recommande de distinguer précisément, dans les dispositions du 6° de l'article 1^{er} du projet de décret, d'une part, les exercices et formations contenus à ce jour dans les prestations socle décrites dans le DRR et ayant vocation à intégrer les prestations minimales, d'autre part, les exercices et formations *ad hoc* sollicités par les entreprises ferroviaires de manière ponctuelle, mais non strictement nécessaires à la préparation de la coordination de gestion de crise.

18. En second lieu, l'Autorité considère que la distinction opérée entre prestations obligatoires et prestations facultatives doit être traduite en des termes juridiques non équivoques et conformes aux textes de droit européen et national, en ce que ces qualifications emportent des conséquences juridiques sur la tarification applicable. Ainsi, il importe de qualifier les prestations obligatoires de « prestations minimales », dont le régime d'accès et de tarification est plus favorable aux entreprises ferroviaires, en renvoyant aux dispositions des I et II de l'article 3 du décret du 7 mars 2003⁵ susvisé qui listent ces dernières et renvoient elles-mêmes aux

⁴ Dans l'annexe 3.7.1 du DRR 2021 décrivant les conditions générales de coordination de la gestion des situations de crise, sont listées au titre des prestations socle, la formation des membres des salles de crise au dispositif opérationnel avec notamment des sessions de formation et l'organisation d'exercices pratiques.

⁵ L'article 3 du décret n° 2003-194 du 7 mars 2003 prévoit au I que « [t]out gestionnaire d'infrastructure fournit aux entreprises ferroviaires de manière équitable, non discriminatoire et transparente, y compris pour l'accès par son réseau aux installations

dispositions pertinentes en matière de tarification. Il importe également de ne pas faire référence, pour les prestations facultatives, au terme « complémentaires » qui, en application de l'article 13 de la directive 2012/34/UE et du point 3 de son annexe II, renvoient à des prestations sans rapport avec l'objet du présent projet de décret⁶. L'Autorité recommande par conséquent l'emploi plus approprié des termes « optionnelles » ou « commerciales » pour des prestations non régulées.

19. Par ailleurs, l'article 5 du projet de décret prévoit des dispositions transitoires et finales applicables à la prestation de coordination de la gestion des situations de crise en ces termes :

« Le quatrième alinéa de l'article 8 du décret du 5 mai 1997 susvisé, dans sa version issue du 6° de l'article 1er du présent décret [fixant le caractère obligatoire de certaines prestations de la mission de coordination de gestion des situations de crise], entre en vigueur pour l'horaire de service 2023. »

Jusqu'à la fin de l'horaire de service 2022, la mission de coordination de la gestion des situations de crise prévue au quatrième alinéa de l'article 8 du décret du 5 mai 1997 susvisé, dans sa version issue du 6° de l'article 1er du présent décret, donne lieu à la conclusion d'un contrat, qui définit les conditions de réalisation de la prestation, entre la société SNCF Réseau et le demandeur. Elle est facturée au coût de la prestation majoré, le cas échéant, d'un bénéfice raisonnable. »

20. En premier lieu, l'Autorité constate que le projet de décret prévoit que la mission de coordination de la gestion des situations de crise, telle que définie au 6° de l'article 1, relève de la gestion opérationnelle des circulations. Or, en vertu du paragraphe I de l'article 3 du décret n°2003-194 du 7 mars 2003, la gestion opérationnelle des circulations est une « prestation minimale » due par tout gestionnaire d'infrastructure. Il en résulte que la mission précitée appartient à la catégorie des prestations minimales.
21. L'Autorité considère que la reconnaissance de la qualification de « prestations minimales » attribuée aux prestations liées à la gestion de crise ne saurait être différée en prévoyant, comme le fait l'article 5 du projet de décret dans son premier alinéa, que le quatrième alinéa de l'article 8 nouveau du décret du 5 mai 1997 entre en vigueur « pour l'horaire de service 2023 ». En effet, la mission de gestion de crise, dont fait partie la coordination de la gestion des situations de crise, relève en tout état de cause de la gestion opérationnelle des circulations sur le réseau ferré national, ainsi que le prévoit le DRR de SNCF Réseau. Le premier alinéa de l'article 5 du projet de décret devrait donc être supprimé.
22. En deuxième lieu, il résulte de ce qui précède que le deuxième alinéa de l'article 5, fixant les dispositions transitoires applicables à l'horaire de service 2022, sont contraires aux principes de fourniture et de tarification prévus par le droit européen et le droit national, en ce qu'elles imposent la contractualisation aux entreprises ferroviaires pour une prestation minimale au sens des textes. Pour la même raison, sont également contraires à ces principes les dispositions du cinquième alinéa de l'article 8 nouveau du décret du 5 mai 1997, en ce qu'elles prévoient que les missions réalisées par la société SNCF Réseau « en application du présent article » – expression qui s'entend donc comme incluant la coordination de la gestion des situations de crise mentionnée au deuxième alinéa – « donnent lieu à la conclusion d'un contrat entre la société SNCF Réseau et le demandeur ».

de service mentionnées à l'article L. 2123-1 du code des transports et à l'article 1er du décret n° 2012-70 du 20 janvier 2012 relatif aux installations de service du réseau ferroviaire, les prestations minimales suivantes (...) » et au II que « [l]a fourniture des prestations minimales mentionnées au I donne lieu à la perception de redevances d'infrastructure dans les conditions prévues au titre V. »

⁶ À savoir les prestations régulées que peuvent fournir les exploitants d'installations de services aux entreprises ferroviaires.

23. En troisième lieu, l'Autorité constate que le projet de décret crée une incertitude quant au régime tarifaire applicable à la coordination de la gestion des situations de crise par SNCF Réseau au titre des horaires de service 2022 et 2023. Sur la base des éléments transmis par les services du ministère chargé des transports au cours de l'instruction, la qualification de prestations minimales de certaines prestations relevant de la coordination de la gestion des situations de crise ne s'accompagnera d'aucun impact sur la tarification exécutoire du cycle tarifaire 2021-2023 applicable à l'utilisation du réseau ferré national. Si ce pragmatisme peut se justifier eu égard aux faibles montants financiers en jeu, l'Autorité recommande, pour lever toute ambiguïté, que cette absence d'impact des évolutions réglementaires sur la tarification 2021-2023 soit expressément mentionnée à l'article 5, par l'introduction d'une dérogation explicite aux dispositions du II de l'article 3 du décret du 7 mars 2003 susvisé, afin d'exclure les prestations en cause de l'application des conditions prévues au titre V de ce décret.
24. Au final, l'Autorité considère que la qualification de prestations minimales reconnue par le projet de décret aux prestations liées à la coordination de la gestion des situations de crise doit s'appliquer dès l'entrée en vigueur de ce texte. Elle recommande donc d'aligner le régime de l'horaire de service 2022 sur celui applicable à l'horaire de service 2023. Elle recommande par ailleurs que cette application se réalise sans impact sur la tarification exécutoire pour les horaires de service 2022 et 2023 par une dérogation explicite au II de l'article 3 du décret n° 2003-194.

2.2. Une mission de coordination des acteurs pour la mise en accessibilité du système de transport ferroviaire dont les modalités de fourniture sont insuffisamment précisées

25. Les alinéas 6 à 13 de l'article 8 nouveau introduit dans le décret du 5 mai 1997 susvisé par le 6° de l'article 1^{er} du projet de décret sont ainsi rédigés :

« Au titre de la mission réalisée en application du 2° [mission pour l'accessibilité], la société SNCF Réseau est le guichet unique pour les gestionnaires de gares, les gestionnaires d'infrastructure et les entreprises ferroviaires assurant des services de transport ferroviaire de voyageurs pour toute question relative à l'accessibilité du système ferroviaire, notamment dans les relations avec les acteurs suivants :

« - les instances européennes, notamment pour l'amélioration de la réglementation relative aux personnes en situation de handicap ou à mobilité réduite ;

« - l'État, notamment pour l'amélioration de la réglementation relative aux personnes en situation de handicap ou à mobilité réduite et le pilotage du schéma directeur d'accessibilité – agenda d'accessibilité programmée ;

« - les associations nationales représentatives des personnes en situation de handicap et à mobilité réduite.

« La société SNCF Réseau propose, le cas échéant par le biais de sa filiale SNCF Gares & Connexions, des expertises quant à l'application de la réglementation relative à l'accessibilité :

« - aux gestionnaires de gares, aux gestionnaires de pôles d'échanges multimodaux et aux gestionnaires d'infrastructure ;

« - aux entreprises ferroviaires et aux autres candidats assurant des services de transport ferroviaire de voyageurs et à leurs institutions représentatives ; »

« - aux autorités organisatrices de transport ou aux autorités organisatrices de la mobilité et à leurs institutions représentatives. »

26. L'Autorité relève ainsi que la mission de coordination pour la mise en accessibilité définie à l'article 8 du décret du 5 mai 1997 susvisé tel que modifié par l'article 1^{er} du projet de décret comporte deux sous-ensembles :
- a. Des prestations de « guichet unique », d'ores et déjà prévues, dans les mêmes termes que dans le projet de décret, dans le DRR 2021. La réalisation de ces prestations s'organise autour d'un certain nombre d'instances spécifiquement mises en place par le gestionnaire d'infrastructure⁷ ;
 - b. Des prestations d'expertise pouvant être fournies, le cas échéant, par la société SNCF Gares & Connexions, SNCF Réseau proposant d'ores et déjà deux prestations inscrites dans le catalogue des services auquel renvoie le DRR⁸.
27. L'Autorité constate par ailleurs que l'article 1^{er} du projet de décret prévoit que ces prestations, au titre de la mission d'accessibilité, donnent lieu à la conclusion d'un contrat entre la société SNCF Réseau et le demandeur, et à une facturation au coût de la prestation majoré, le cas échéant, d'un bénéfice raisonnable, sans distinguer entre les deux sous-ensembles précédemment décrits. Or, il ressort des éléments transmis par SNCF Réseau et par les services du ministère que le premier sous-ensemble est en accès libre et gratuit, non soumis à redevances, tandis que le second est sur devis. L'Autorité relève avec intérêt la gratuité des prestations de guichet unique dévolu au gestionnaire d'infrastructure, contribuant à l'amélioration de la prise en compte de l'enjeu d'accessibilité dans les services de transport ferroviaire. Elle recommande que le projet de décret précise expressément le caractère libre et gratuit de l'accès au guichet unique.

⁷ SNCF Réseau a mis en place un groupe dédié du COOPERE ouvert à toutes les parties prenantes, ainsi qu'un « conseil consultatif pour l'accessibilité » élargi dans sa composition aux associations nationales représentatives de toutes les familles de handicap pour évoquer les projets d'équipements ou services des gestionnaires de gares, entreprises ferroviaires et candidats, afin que l'accessibilité soit prise en compte dès leur conception.

⁸ Il est ainsi prévu une formation à la gestion des PSH/PMR dans l'exploitation ferroviaire (enjeux sociétaux, besoins des PSH/PMR, décryptage de la réglementation) et une formation (en cours de finalisation) intitulée « Conseil et expertise sur les aménagements, équipements et services permettant l'accessibilité de tous au transport ferroviaire », consistant en une aide à la rédaction de cahiers des charges afin de tenir compte de la réglementation et des besoins des PSH/PMR, à la réalisation d'études dédiées, de tests par les associations représentatives.

Le présent avis sera notifié au ministère de la transition écologique et publié sur le site internet de l'Autorité.

L'Autorité a adopté le présent avis le 25 novembre 2021.

Présents : Monsieur Bernard Roman, président ; Madame Florence Rousse, vice-présidente ; Monsieur Patrick Vieu, vice-président ; Madame Sophie Auconie, vice-présidente ; Mesdames Marie Picard et Cécile George, membres du collège.

Le Président

Bernard Roman