

## 14ème législature

<b>Question N° :</b> <b>23526</b>	De <b>M. Jean-Claude Mathis</b> ( Union pour un Mouvement Populaire - Aube )	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Handicapés		<b>Ministère attributaire</b> > Transports, mer et pêche
<b>Rubrique</b> >handicapés	<b>Tête d'analyse</b> >politique à l'égard des handicapés	<b>Analyse</b> > loi n° 2005-102 du 11 février 2005. mise en oeuvre. bilan et perspectives.
Question publiée au JO le : <b>09/04/2013</b> Réponse publiée au JO le : <b>27/08/2013</b> page : <b>9120</b> Date de changement d'attribution : <b>03/07/2013</b>		

### Texte de la question

M. Jean-Claude Mathis attire l'attention de Mme la ministre déléguée auprès de la ministre des affaires sociales et de la santé, chargée des personnes handicapées et de la lutte contre l'exclusion, sur la mise en œuvre de la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées. Ce texte a posé le principe d'accessibilité de « tous à tout » afin de permettre à toute la population d'exercer les actes de la vie quotidienne et de participer à la vie sociale. Il a fixé un délai de dix ans pour que tous les bâtiments publics et les transports en commun soient accessibles à tous. Or la Fédération nationale des transports de voyageurs ne craint que le coût de la mise en accessibilité du matériel roulant soit une charge supplémentaire qui impactera les appels d'offres et mettra en péril la situation économique des entreprises de transport. En outre, elle souhaite attirer l'attention sur les contraintes qui pèseront sur les conducteurs préalablement à l'accueil de personnes en situation de handicap. Il lui demande par conséquent de lui indiquer quelles mesures elle entend mettre en œuvre pour soutenir ces entreprises dans leurs démarches de mise en conformité avec la réglementation.

### 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, à vrai dire, 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 œuvre de cette obligation, en les attribuant en premier lieu à l'ampleur des travaux à entreprendre. 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 œuvre de la loi. Parmi les 40 propositions contenues dans le rapport de la sénatrice, l'une des principales réside dans la mise en place, dans le domaine des établissements recevant du public comme dans celui des transports, d'« agendas d'accessibilité programmée (Ad'AP) » qui permettraient aux maîtres d'ouvrage et aux autorités organisatrices de transport n'ayant pas pu répondre à leurs obligations « d'être en mesure



d'exposer les réalisations déjà effectuées, la méthode adoptée pour rattraper les retards et de s'engager sur une programmation crédible ». Une autre proposition, qui rejoint parfaitement les préoccupations exprimées par la fédération nationale des transports de voyageurs (FNTV), vise à examiner, de façon concertée, la pertinence du maintien d'une exigence d'accessibilité pour l'ensemble des points d'arrêt ne desservant que les lignes de transport scolaire. En effet, pour assurer une bonne scolarisation et insertion sociale des enfants, le transport spécialisé tel que déjà prévu par le code de l'éducation, s'avère tout à fait pertinent, en répondant aux besoins individualisés de l'enfant, et financièrement plus proportionné que l'accessibilité de tous les transports scolaires imposée par la loi de 2005. Le Gouvernement examine actuellement ces propositions dans la perspective d'un prochain comité interministériel du handicap.