

## 14ème législature

<b>Question N° :</b> <b>50688</b>	<b>De Mme Michèle Bonneton ( Écologiste - Isère )</b>	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé &gt; Affaires sociales et santé</b>		<b>Ministère attributaire &gt; Transports, mer et pêche</b>
<b>Rubrique &gt;handicapés</b>	<b>Tête d'analyse</b> >politique à l'égard des handicapés	<b>Analyse &gt; transports collectifs. accessibilité.</b>
Question publiée au JO le : <b>25/02/2014</b> Réponse publiée au JO le : <b>28/10/2014</b> page : <b>9085</b> Date de changement d'attribution : <b>27/08/2014</b> Date de signalement : <b>08/07/2014</b>		

### Texte de la question

Mme Michèle Bonneton attire l'attention de Mme la ministre des affaires sociales et de la santé au sujet d'un arrêt du Conseil d'État, en date du 22 juin 2012, sanctionnant le schéma directeur d'accessibilité du « Pays Voironnais » en Isère, pris sur le fondement de la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées. La décision du Conseil d'État semble accréditer l'obligation de rendre accessible l'ensemble des arrêts de transports collectifs, y compris ceux en dehors des zones urbanisées. Une telle obligation ne paraît pas, d'une part, souhaitable pour les personnes pour qui la possibilité de déplacement de porte à porte est souvent préférable et d'autre part, le coût de la mise en conformité de la totalité des lieux d'arrêt n'est pas à la portée de la très grande majorité des collectivités locales. Il est vrai que dans le schéma adopté par le pays voironnais, le plan spécifique relatif à la mobilité des personnes en situation de handicap n'était évoqué que sous la forme d'une étude qu'il restait à mener. Il n'en reste pas moins qu'à la lecture de l'arrêt du Conseil d'État et de ses conséquences, il apparaît souhaitable que le législateur et le pouvoir réglementaire précise, d'une part la notion « d'impossibilité technique avérée de mise en accessibilité des réseaux existants », et d'autre part, celle de moyens de « transports adaptés aux besoins des personnes handicapées ou à mobilité réduite », sachant que les besoins diffèrent selon les personnes. De nombreuses collectivités sont aujourd'hui dans l'expectative ce qui retarde d'autant la mise en place très attendue par les personnes en situation de handicap de moyens leur permettant de se déplacer. Aussi, elle lui demande si le Gouvernement entend intervenir en ce sens et, si tel est le cas, dans quels délais les décisions seront-elles prises.

### 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 n° 2005-102 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 handicapées ou dont la mobilité est réduite et, à vrai dire, pour la société dans son ensemble. Face au constat partagé qu'il ne serait pas possible de respecter l'échéance de 2015, une concertation sur l'accessibilité a été lancée à la suite du Comité interministériel du handicap du 25 septembre 2013. A son issue, le Gouvernement a annoncé la mise en place du dispositif des agendas d'accessibilité programmée (Ad'AP) et l'adaptation de la loi de 2005. A ce titre, la loi n° 2014-789 du 10 juillet 2014 a habilité le Gouvernement à prendre des mesures législatives pour compléter le dispositif créé par la loi de 2005. L'ordonnance n° 2014-1090 du 26

septembre 2014, prise par le Gouvernement sur la base de cette loi, définit les modalités des Ad'AP. Ce nouveau dispositif permet de fixer un calendrier pluriannuel précis et chiffré pour la mise en accessibilité des établissements recevant du public, des transports publics, des bâtiments d'habitation et de la voirie pour des durées allant de trois à neuf ans au-delà de l'échéance de 2015 et sous réserve d'une approbation par le préfet. En contrepartie, un dispositif de suivi de l'avancement des actions de mise en accessibilité prévues est mis en place et peut amener à sanctionner, dans le cadre d'une procédure de carence, les manquements à certains des engagements pris dans les Ad'AP. Pour les transports publics, l'ordonnance du 26 septembre 2014 introduit la notion de points d'arrêt prioritaire dont la mise en accessibilité suffit pour satisfaire à l'obligation fixée aux services de transport collectif. Ces points d'arrêt sont identifiés au regard de leur fréquentation, des modalités de leur exploitation, de l'organisation des réseaux de transport et des nécessités de desserte suffisante du territoire selon des modalités qui seront définies par décret. Elle prévoit enfin qu'un transport de substitution doit être mis en place lorsque la mise en accessibilité d'un point d'arrêt prioritaire est techniquement impossible ou d'un coût manifestement disproportionné. Le décret évoqué précédemment précisera également la notion d'impossibilité technique avérée. Enfin, l'ordonnance comporte des dispositions relatives au matériel roulant. Elle précise à cet égard que le matériel roulant routier, guidé et ferroviaire en service le 13 février 2015 peut continuer à être exploité. Cependant, pour les services réguliers et à la demande de transport public routier de voyageurs, une proportion minimale de matériel roulant doit désormais être accessible sur chaque service. En outre, cette proportion devra progressivement être augmentée, selon des conditions qui seront prochainement précisées par décret.