

15ème législature

Question N° : 10835	De Mme Laetitia Saint-Paul (La République en Marche - Maine-et-Loire)	Question écrite
Ministère interrogé > Personnes handicapées		Ministère attributaire > Personnes handicapées
Rubrique > personnes handicapées	Tête d'analyse >Expérimentation en matière d'accessibilité dans les transports publics	Analyse > Expérimentation en matière d'accessibilité dans les transports publics.
Question publiée au JO le : 17/07/2018 Réponse publiée au JO le : 29/01/2019 page : 913		

Texte de la question

Mme Laetitia Saint-Paul interpelle Mme la secrétaire d'État, auprès du Premier ministre, chargée des personnes handicapées, sur l'accessibilité des trains et des gares pour les personnes en situation de handicap. Actuellement, la SNCF propose le service « Accès Plus » gratuitement à toute personne titulaire d'une carte d'invalidité, de réformé ou pensionné de guerre ou se déplaçant quotidiennement en fauteuil roulant. Cependant, ce service présente de nombreuses contraintes pour les personnes en situation de handicap. En effet, les bénéficiaires doivent informer le service 48 heures avant le départ de leur train pour pouvoir être pris en charge, nécessitant une préparation largement en amont des déplacements. Les gares ne sont pas toutes accessibles aux personnes à mobilité réduite et, enfin, le service « Urgence Accessibilité » n'est accessible qu'entre 7 heures et 22 heures. À titre de comparaison, en Suisse, la loi fédérale sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées de 2002 et l'ordonnance sur les aménagements visant à assurer l'accès des personnes handicapées aux transports publics de 2003 ont posé l'objectif que les personnes en situation de handicap puissent profiter de toutes les prestations des Chemins de fer fédéraux (CFF) suisses d'ici fin 2023. Déjà aujourd'hui, une personne en situation de handicap peut joindre les services de la CFF jusqu'à une heure avant le départ du train afin de demander une assistance et ainsi de bénéficier d'un accès à la plupart des trains. Elle l'interroge donc sur les initiatives d'expérimentation qui pourraient être lancées à l'échelle de certaines régions ou de certaines lignes, afin de permettre une réelle accessibilité des transports publics ferroviaires français.

Texte de la réponse

S'inscrivant dans un mouvement européen et international, la loi n° 2005-102 du 11 février 2005 modifiée pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, dite « loi Handicap », est l'une des principales lois sur les droits des personnes handicapées depuis la loi de 1975. Elle rend obligatoire l'accessibilité de toute la chaîne du déplacement qui comprend le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transport et leur intermodalité, à l'horizon 2015. Bien que des avancées réelles aient eu lieu dans les années suivant l'adoption de la loi de 2005, sa mise en œuvre s'est révélée plus difficile que prévu. Afin de surmonter ces difficultés, l'ordonnance n° 2014-1090 du 26 septembre 2014 relative à la mise en accessibilité des établissements recevant du public (ERP), des transports publics, des bâtiments d'habitation et de la voirie pour les personnes handicapées simplifie et explicite les normes d'accessibilité. Sa disposition phare est la mise en place d'un dispositif d'échéanciers : les Agendas d'accessibilité programmée (Ad'AP). Il est nommé SD'AP

(schéma directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée) pour le domaine des transports dans lequel il est un outil d'application volontaire. Le SD'AP donne la possibilité aux autorités organisatrices de transports de prolonger les travaux requis, au-delà de 2015, et engage l'autorité organisatrice de transports qui le signe à réaliser les travaux et actions d'accessibilité dans un délai pouvant aller jusqu'à : une période de 3 ans maximum pour le transport urbain; deux périodes de 3 ans maximum pour le transport interurbain et les transports en Ile-de-France; trois périodes de 3 ans maximum pour le transport ferroviaire, y compris les services de transport empruntant les lignes du réseau express régional (RER) Malgré les évolutions législatives qui sont venues bousculer les SD'AP en modifiant les périmètres géographiques et de compétences (loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles, loi relative à la délimitation des régions, et loi portant Nouvelle Organisation Territoriale de la République), le bilan des SD'AP est également encourageant. Son détail sera partagé prochainement dans le cadre d'un rapport que le gouvernement doit remettre au Parlement et pour la préparation duquel une mission inter inspections a été missionnée ; elle mobilise l'IGF, l'IGAS et le CGEDD. Leurs conclusions seront partagées avec l'ensemble des associations représentatives des personnes en situation de handicap, conformément à l'engagement souscrit en comité interministériel du handicap. L'accessibilité des transports a été considérablement renforcée depuis 2005 même si elle reste encore imparfaite compte tenu des délais encore nécessaires pour achever les travaux sur les points d'arrêts prioritaires, qui nous conduisent, comme la Suisse, à l'horizon 2024. D'ici cette date, la SNCF a mis en place des services pour faciliter l'accès aux transports aux personnes à mobilité réduite. Les services Access plus et access TER sont gérés par la SNCF dans le cadre d'une politique d'accessibilité nationale, qui recouvre tout le spectre de la mise en accessibilité à savoir l'aménagement des espaces, l'information voyageurs, l'accueil en gare, la formation du personnel et les services d'assistance en gare. Concernant les modalités de fonctionnement d'Access plus et Access TER, des difficultés d'usage et des critiques émises par les utilisateurs et parfois relayées par les AOT régionales sont recensées. Des travaux prospectifs sont en cours pour dégager bilan et pistes de progrès. La question du service « urgence accessibilité » sera abordée dans ce cadre. La question des délais de réservation, ainsi que du public concerné par ces services sera impacté par les discussions en cours à l'échelle européenne en matière de Droit des voyageurs qui ont pour objectif notamment de limiter les délais de réservation.