

Accessibilité : adapter la démarche sera-t-il suffisant ?

Article rédigé par La Rédaction le 30/10/2013 à 10:00 dans la rubrique [Politique](#)



© DR

L'agenda d'Accessibilité Programmée (Ad'AP) est une nouvelle approche, d'application volontaire, proposée aux autorités organisatrices de transport pour atteindre les objectifs fixés par la loi Handicap de 2005.

D'abord réservé aux gestionnaires d'établissement recevant du public (les fameux ERP qui ont, un temps, cristallisé toute l'attention), le dispositif a été généralisé par les conclusions du comité interministériel du handicap du 25 septembre. Reste à l'inscrire dans les textes pour qu'il devienne effectif, et c'est une autre histoire.

Partant du constat, effectué par trois inspections générales (CGEDD, CGéFI et IGAS), que les objectifs de la loi de 2005 ne seraient pas atteints, en février 2015, le gouvernement n'a plus d'autre choix que d'en modifier les dispositions, si possible en en gardant l'esprit.

Rappelons que la loi de 2005 a fixé une échéance très courte pour la mise en accessibilité du cadre bâti, de la voirie et des transports – dix ans (sans compter le retard pris pour les textes d'application). Concernant les transports, ses ambitions ont été larges, trop larges sans doute : elle vise à la fois les transports urbains, déjà bien avancés (avec un bémol pour la voirie, toutefois), mais aussi les transports non urbains pour lesquels le problème est autrement plus compliqué. Si les véhicules peuvent être, dans l'absolu, rendus accessibles, la question des cheminements, des points d'arrêt (par milliers dans chaque département), et des différentes infrastructures de transport telles les gares routières est autrement plus épineuse.

"Force est de constater que les différents acteurs peinent à atteindre les objectifs fixés par la loi", lit-on dans le rapport remis au Premier ministre, Jean-Marc Ayrault. Au 1er juillet 2012, 23% des ERP n'avaient pas réalisé de diagnostic, 44% des communes n'avaient pas achevé tous les diagnostics de leurs ERP.

Dans les transports, le constat n'était guère plus optimiste : 39% des autorités organisatrices de transports n'avaient pas encore adopté de schéma directeur (SDA), 51% des plans de mise en accessibilité de la voirie (PAVE) étaient en cours d'élaboration.

Côté matériel roulant, si les transports publics urbains se sont peu à peu conformés aux normes d'accessibilité et devraient être au rendez vous à 10% près, le parc d'autocars, quant à lui, affiche un résultat beaucoup plus modeste. Les chiffres varient, mais on estime à 20 à 30 % du parc équipé ou pré-équipé.

Une modification incontournable ?

Quel que soit le point de vue que l'on adopte, *"enjamber 2015 ou poursuivre et amplifier après 2015 le mouvement initié par la loi de 2005"*, c'est bien à une modification de la loi que le gouvernement va devoir s'atteler. Grosso modo, il s'agira de donner une base juridique à la programmation progressive des équipements et des investissements de toute nature à réaliser.

Cette programmation, sous la forme *"d'engagements budgétaires"* de la part des autorités organisatrices, sera sanctionnée par des pénalités. Plusieurs remarques à ce stade, qui sont autant d'hypothèques à lever d'ici à la fin de l'année, comme l'a annoncé Marie Prost-Coletta, la déléguée ministérielle à l'accessibilité, lors du congrès de la FNTV, le 16 octobre dernier, puisqu'une concertation s'ouvre avec l'ensemble des parties prenantes et devra servir de base à la rédaction des futures ordonnances :

la programmation devra se traduire par des engagements budgétaires. Or un engagement budgétaire n'est pas une dépense effective – en tout état de cause elle devrait être intégrée dans les budgets primitifs de 2014 – pour une mise en œuvre en 2015. Les ordonnances seront-elles prêtes à temps ? Quid des fameuses sanctions, dont a rappelé l'importance le Premier ministre, lors du CIH du 25 septembre ? Si elles viennent sanctionner de simples engagements, elles pourraient ne venir sanctionner que l'apparence, au détriment de la réalité. Cette programmation tiendra-t-elle compte des spécificités des secteurs concernés ? La réponse semble être oui, mais tiendra-t-elle également compte des spécificités locales ? Il est évident que *"l'accessibilité des transports ne se fera pas partout à la même vitesse"*, comme l'a expliqué Eric Ritter, le secrétaire général de la FNTV lors du congrès annuel de la fédération. Les opérateurs seront-ils fixés suffisamment tôt ? comme le réclame également Eric Ritter. On a bien vu par le passé, que faute de voir le problème, des *"faux semblants"* ce sont mis en place, ajoute-t-il. En quoi ont-ils consisté ? Précisément en ne prévoyant pas de programmation claire et opposable, en laissant les opérateurs décider du type de matériel roulant à acquérir, sans nécessairement qu'ils sachent si la collectivité s'engageait dans une accessibilité intégrale ou un mixte de mise en accessibilité des services réguliers et de transport à la demande...

On objectera toujours que les opérateurs connaissent leurs obligations. Elles sont en effet clairement prévues : achat d'un matériel roulant accessible à chaque renouvellement. En conséquence de quoi, le taux d'équipement du parc devrait être plus élevé qu'il ne l'est aujourd'hui. Mais la difficulté, ignorée par le dispositif législatif et de manière plus inquiétante par l'administration, provient du fait que les opérateurs répondent à des appels d'offres qui définissent de manière de plus en plus précise le contenu de la mission de service public qu'ils doivent exécuter et le type de matériel qu'ils doivent acquérir.

Même si les obligations fixées par la loi ne leur semblaient pas respecter dans les cahiers des charges, ils doivent y répondre. Une situation qui a pu perdurer puisqu'aucun préfet n'est venu contester spontanément la légalité d'un SDA ou d'un appel d'offres, comme il en a la possibilité.

Les ordonnances vont-elles prévoir des dérogations ? Une base juridique claire sera-t-elle déterminée pour que les collectivités lèvent ces dérogations ? Il faut l'espérer. Pour autant, si le ministre des Transports, Frédéric Cuvillier, a déjà fait une avancée en faveur d'une dérogation au profit des transports scolaires, rien n'indique, à ce stade, qu'une telle dérogation soit étudiée dans le cadre du chantier Ad'AP. Mais il est peut être encore trop tôt...