

Accessibilité dans les transports : vers un aménagement de l'échéance 2015 ?

27/09/2013

Le comité interministériel du handicap qui s'est réuni pour la première fois en quatre ans, le 25 septembre, reconnaît que la France ne sera pas prête pour 2015 et lance une concertation sur les agendas d'accessibilité ainsi que sur un ajustement des normes. Car "entre la loi de 2005 et l'objectif d'accessibilité de 2015, nous sommes loin du compte", a résumé Jean-Marc Ayrault.



© N.A.

Dans une interview accordée à MobiliCités en mars 2013, Claire-Lise Champion, rédactrice d'un rapport sur l'accessibilité remis au premier ministre, s'affichait en gardienne du calendrier : "2015 est une échéance non négociable", nous avait répondu la sénatrice de l'Essonne lorsque nous l'avions interrogée sur la possibilité d'un report de cette date butoir pour les transporteurs de voyageurs.

La loi sur l'Égalité des chances votée en 2005 prévoyait dix ans pour mettre en accessibilité le cadre bâti, la voirie et les transports. Mais la Fédération nationale des transports de voyageurs (FNTV) ne cesse de répéter que c'est une échéance irréaliste pour tous les autocars de lignes régulières interurbaines et scolaires.

Selon les calculs de l'organisation professionnelle, à peine un tiers du parc roulant est équipé d'une plate-forme élévatrice, d'une place avec système d'attache pour accueillir un fauteuil roulant. "Les capacités de production

industrielles ne sont pas suffisantes pour pouvoir équiper les 2 500 à 3 000 nouveaux autocars de lignes interurbaines et scolaires immatriculés chaque année", relève Michel Seyt, son président.

La FNTV demande au gouvernement d'accorder une dérogation pour les cars scolaires et propose de réserver aux élèves handicapés un service de transport à la demande. "En général, les enfants et les familles plébiscitent ce type de solutions, et c'est moins irréaliste que de dimensionner toute une ligne avec des cars de 50 places, équipés en accessibilité", observe Michel Seyt.

Enfin... le calendrier pourrait s'assouplir même s'il ne faut pas perdre en route cet objectif de vue", a martelé Jean-Marc Ayrault, lors du comité interministériel du handicap réuni le 25 septembre 2013. Le premier en quatre ans.

"Une grande messe pour dire aux uns (les transporteurs, ndlr) je vous ai compris, et aux associations de personnes handicapées, nous tenons l'objectif", commente une source proche du dossier.

"Agendas d'accessibilité programmée"

Le comité reprend la proposition phare du rapport Champion : la création d'Agendas d'accessibilité programmée" (Ad'aP) permettant aux gestionnaires d'établissements recevant du public et aux exploitants de services de transport de poursuivre la mise en accessibilité au-delà de 2015, sous condition de programmation budgétaire. La Caisse des dépôts accompagnera les collectivités locales engagées dans un agenda, sanctions à l'appui en cas de non respect de ses engagements.

L'Ad'aP tel que le proposait le rapport Champion est un document de programmation financière des travaux de mise en accessibilité établi après concertation avec tous les acteurs publics ou privés. L'idée du gouvernement est visiblement de procéder de la même manière pour les transports. Une manière de desserrer l'étau, le Comité reconnaissant que "la France ne sera pas au rendez-vous de 2015"

Sous la présidence de la même sénatrice, une concertation de quatre mois va démarrer en octobre 2013 entre associations, collectivités locales, fédérations professionnelles, maîtres d'œuvre et d'ouvrage pour déterminer un cadre national à ces Ad'aP : périmètre, durée, contenu,

procédure d'élaboration et de validation. Deuxième chantier de cette concertation : "procéder à un ajustement de l'environnement normatif" du cadre bâti, de la voirie et des transports.

Les conclusions devront être remises d'ici fin janvier 2014 au premier ministre, qui s'est engagé par ailleurs à "renforcer le pilotage de l'accessibilité" à l'échelon ministériel. Le gouvernement se heurte au principe de réalité mais il donne le change à l'Association des Paralysés de France (APF) qui menace de porter plainte contre les collectivités locales si l'échéance de la loi n'est pas respectée.

Nathalie Arensonas

Claire-Lise Champion : "2015 est une échéance non négociable"

11/03/2013

La loi du 11 février 2005 sur l'accessibilité entrera en application le 1er janvier 2015 pour les établissements recevant du public, un mois plus tard pour les transports publics. Les collectivités à la traîne s'exposeront à des poursuites. C'est le message fort que Claire-Lise Champion tente de faire passer dans son rapport remis le 1er mars au premier ministre. Elle a accordé un entretien à MobiliCités.



Claire-Lise Champion, sénatrice de l'Essonne a remis son rapport "Réussir 2015" à la ministre déléguée aux Personnes handicapées, Marie-Arlette Carlotti. © R.V

MobiliCités : Dans votre rapport, vous indiquez que la France ne respectera pas le rendez-vous de 2015 mais que vous souhaitez maintenir cette échéance. C'est jouer sur les mots, non ?

Claire-Lise Champion : Effectivement, la France ne sera pas au rendez-vous de 2015. Il suffit de regarder autour de nous pour voir que du chemin a été fait mais qu'il en reste encore beaucoup à parcourir. Ce qui est important, c'est de constater la dynamique en cours et elle est bien réelle. Il faut la soutenir et l'amplifier en utilisant pleinement les deux petites années qui restent avant l'échéance de 2015. Mais je pense qu'il serait irresponsable de ne pas accompagner ce constat avec des questions sur l'après 2015 et sur la poursuite de l'effort.

L'Association des Paralysés de France vous reproche de repousser l'échéance jusqu'à 2022

J'ai lu effectivement la réaction de l'APF. C'est un calcul qui a été fait sur la base de ce qui est proposé dans le rapport (1). Mais ce qu'il faut comprendre, c'est que nous

donnons une fourchette de temps et elle pourra être une base de négociation et de concertation avec le milieu des associations. Il faut plus de temps, je le dis clairement.

Que se passera en 2015, la loi s'appliquera-t-elle ?

Oui, parce que c'est l'échéance qui a été fixée par la loi de 2005 et elle reste intangible. La loi est là et il n'est pas question de revenir dessus. Le 1er janvier 2015, sur saisine de n'importe quel citoyen, la justice peut être amenée à intervenir. C'est à l'évidence un message qui n'est pas passé auprès de la presse et des acteurs comme l'APF. Pourtant la menace est réelle. J'en veux pour preuve le récent arrêt du Conseil d'Etat qui a rejeté le schéma directeur d'accessibilité de la communauté d'agglomération du Pays du Voironnais au motif qu'il n'était pas conforme à la loi.



Claire-Lise Champion, sénatrice de l'Essonne, auteur d'un rapport sur l'échéance 2015 de la loi sur l'accessibilité. © A.B

Vous lancez un avertissement ?

Ce n'est pas un avertissement, c'est un constat. C'est pour ça qu'il faut mettre totalement à profit les deux années qui nous restent.

Au début de votre rapport, vous écrivez que plusieurs raisons peuvent être avancées pour expliquer ce retard. A vos yeux, quelle est la principale ? Est-ce un manque de volonté politique au niveau local ou une mauvaise appréciation de l'ampleur de la tâche par le législateur ?

Effectivement la loi de 2005 est très ambitieuse. Elle est allée très loin...

Trop ?

Non, absolument pas. C'était une nécessité compte tenu du contexte. La loi de 1975 n'avait pas montré l'efficacité attendue justement parce qu'elle n'était pas suffisamment encadrante et qu'elle ne prévoyait pas de sanctions. Ceci dit, la loi de

2005 est effectivement très ambitieuse. Le législateur n'a peut-être pas suffisamment vu en détail l'ampleur des conséquences de ce texte ou s'il l'a vu, il n'y a pas eu un accompagnement suffisant. Il aurait fallu que s'exprime un portage politique très fort de la part des gouvernements successifs. Les textes réglementaires, les décrets, ont mis du temps à sortir, plus de trois ans alors que cela aurait dû être bouclé en six mois. Certains restent même encore en attente. Voilà pourquoi je propose dans mon rapport un portage politique fort au niveau gouvernemental, relayé par les préfets et les services de l'Etat, incitant les territoires à se mobiliser. Autre élément expliquant ce retard, le manque de techniciens compétents sur le sujet de l'accessibilité. C'est ce qui nous a frappé lors de nos visites sur le terrain : certains diagnostics étaient inexploitable par les collectivités locales.

Faut-il prévoir des mesures coercitives pour obliger les collectivités à se mettre aux normes ?

On me pose souvent cette question. Mais je vous rappelle que la loi elle-même fixe des sanctions. Ce n'était pas à moi d'en rajouter. Pour les petites collectivités, j'ai proposé que si les Ad'aP ne sont pas proposés au préfet avant le 31 décembre 2014, l'Etat puisse réduire ses aides financières. Mais je suis convaincue que ce n'est pas en brandissant la sanction que l'on fera évoluer les mentalités françaises vers la nécessité de l'accessibilité.

Vous proposez 40 mesures, la principale serait la mise en place d'agendas d'accessibilité, les Ad'aP, pour les établissements recevant du public. Concernant le transport, vous écrivez qu'un dispositif du même ordre pourrait être appliqué aux schémas directeurs d'accessibilité (SDA). De quoi s'agirait-il ?

L'Ad'aP tel que nous le proposons, serait un document de programmation financière des travaux de mise en accessibilité des établissements recevant du public. Il serait établi après concertation avec tous les acteurs publics ou privés. L'idée est de procéder de la même manière pour les transports. Il faut d'abord donner un coup de collier pour boucler rapidement les SDA qui ne sont pas encore adoptés. A l'évidence, leur mise en œuvre ira au-delà de 2015 compte tenu des délais de renouvellement des flottes d'autobus. Ici aussi, il faudra que cette démarche soit encadrée et planifiée.

Vous proposez des mesures d'assouplissement pour les transports en zone rurale, notamment pour les scolaires

En transport scolaire, on sait très bien avant la rentrée où habitent les enfants handicapés et quel établissement ils fréquentent. L'idée est d'aménager et de rendre accessible chaque année les point d'arrêts utilisés par ces enfants. C'est une réponse pragmatique et réaliste qui permettra d'équiper progressivement les arrêts du réseau. On peut aussi s'inspirer des exemples de nos voisins européens. C'est pourquoi j'évoque dans mon rapport ces points d'arrêts modulaires et amovibles comme ils existent notamment en Espagne. Il faut prendre exemple sur ce qui fonctionne.

Mais vous le dites vous-même, si tous les arrêts d'autocars et les véhicules ne sont pas accessibles en 2015, on peut s'attendre à des recours : ne faut-il pas adapter la loi, l'assouplir ?

Je ne suis pas au gouvernement et je ne peux pas parler en son nom, mais ce n'est pas un sujet d'actualité. A chaque fois qu'on a voulu déroger ou aménager la loi, on a bien vu les débats que ça a provoqué. L'accessibilité est un sujet très sensible, et c'est bien normal. Le monde du handicap, ça fait presque 40 ans qu'il est en demande d'accessibilité. Il y a eu la loi de 1975 dont on sait ce qu'il en est advenu, puis la loi de 2005... Ma mission était de trouver des solutions pragmatiques pour que sa mise en œuvre se fasse le plus rapidement possible, pas pour la remettre en cause.

Que va devenir votre rapport ?

Je ne sais pas ce que fera le gouvernement de mes propositions, mais l'après-midi même où je l'ai remis au premier ministre, s'est tenue une réunion des différents cabinets ministériels concernés. Cela montre l'importance que le gouvernement attache à cette question, et la prise en compte d'une réelle urgence à travailler sur ces questions.

Propos recueillis par Robert Viennet

(1) Claire-Lise Campion propose que la mise en œuvre des Ad'Ap qui doivent être adoptés avant le 31 décembre 2014 pourrait s'inscrire dans une fourchette de 3 ou 4 ans pouvant être reconduits 2 ou 3 ans.

Accessibilité : Claire-Lise Champion propose "d'enjamber 2015 et de poursuivre l'élan"

01/03/2013

La sénatrice de l'Essonne, Claire-Lise Champion, a remis le 1er mars 2013 son rapport sur l'accessibilité au premier ministre. Conscient que l'échéance de 2015 imposée par la loi Handicap ne sera pas tenue, elle fait 40 propositions pour "mobiliser et progresser". Les transports bénéficieront de certains assouplissements, notamment en zone rurale.



Claire-Lise Champion (à droite), sénatrice de l'Essonne a remis son rapport "Réussir 2015" au premier ministre et à la ministre déléguée aux Personnes handicapées, Marie-Arlette Carlotti.
© R.V

Notre pays ne respectera pas le rendez-vous de 2015 même si beaucoup de choses ont avancé", a indiqué Claire-Lise Champion après avoir remis au premier ministre son rapport "Réussir 2015", le 1er mars 2013. La sénatrice de l'Essonne y fait le point sur le niveau d'application de la loi de 2005 sur l'accessibilité.

Elle souhaite maintenir cette échéance, propose "d'enjamber 2015 et de poursuivre l'élan". Et formule 40 propositions pour "poursuivre la dynamique".

La principale est la mise en place des agendas d'accessibilité programmée (Ad'Ap) établis après concertation. L'Ad'Ap serait "un document de programmation financière des travaux d'accessibilité dont la durée de mise en œuvre pourrait s'inscrire sur trois ou quatre ans, reconductibles deux ou trois ans. Ces agendas devraient être adoptés avant le 31 décembre 2014", explique Claire-Lise Champion.

Assouplir les normes pour le transport scolaire et interurbain

La sénatrice souhaite également "retravailler" certaines des normes "non productives et peu intéressantes" imposées par la loi, "en concertation notamment avec le monde du handicap". Mais "nous avons besoin d'un socle de règles qui restent et permettent l'égalité de tous", indique-t-elle.

Des assouplissements que l'on pourrait retrouver notamment en zone rurale pour les transports scolaires et interurbains. "Quand on sait que pour certains départements, on parle de milliers d'arrêts, on peut se poser la question de savoir comment on pourrait les rendre accessibles d'ici 2015 et même au-delà", observe-t-elle.

Devant cette impossibilité, Claire-Lise Champion propose de réfléchir à d'autres solutions comme "des arrêts amovibles et modulaires" pour le transport scolaire en milieu rural, qui seraient installés à certains arrêts clairement identifiés. Et qui pourraient changer d'emplacement d'une année sur l'autre. "Dans certains pays comme l'Espagne, mais aussi à Nice, c'est une solution qui a déjà été développée. Inspirons-nous en".

Transformer les AOT en AOMD

Toujours en matière de transport, Claire-Lise Champion propose de "transformer les autorités organisatrices de transports urbains (AOTU) en Autorités organisatrices de la mobilité durable (AOMD), afin que l'autorité en charge des transports soit également compétente pour l'aménagement des points d'arrêts et de la voirie à leurs abords".

Cette proposition ferait remonter au niveau des intercommunalités des compétences (et des charges) exercées aujourd'hui par les communes.

Ce qui devrait satisfaire les élus du Groupement des autorités responsables de transport (GART) comme les opérateurs de l'Union des transports publics et ferroviaires (UTP) qui la réclament depuis longtemps.

Dans le même esprit, la sénatrice propose que pour les communes rurales, l'on prévoit "à l'occasion du projet de loi relatif à la troisième phase de décentralisation, une disposition transférant la compétence "élaboration des plans de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics" à leur établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre.

Reste maintenant à savoir ce que le gouvernement fera de ces propositions. Selon Claire-Lise Champion, Jean-Marc Ayrault se serait montré "très intéressé" par un sujet que l'ancien maire de Nantes connaît très bien. Dans le dernier baromètre de l'Association des paralysés de France (APF), la cité des ducs de Bretagne arrive en effet en seconde position des villes françaises les plus accessibles avec une note de 17,4 sur 20.

Robert Viennet

La FNTV est mécontente

Voici la réaction de la Fédération nationale des transports de voyageurs (FNTV):

"1,5 millions d'enfants laissés au bord de la route

A la suite de la publication du rapport de la sénatrice Champion, la Fédération Nationale des Transports de Voyageurs déplore qu'aucune mesure concrète ne permette de sortir de l'impasse dans laquelle se trouvent les transports scolaires et interurbains. C'est près de 35 000 autocars non accessibles au sens de la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, qui ne pourront plus être utilisés si aucun aménagement n'est adopté dans les prochaines semaines par les parlementaires. Le budget pour le seul matériel roulant avoisine les 6 milliards d'euros (et 20 milliards pour les infrastructures et les équipements).

Pour les services de transport scolaire, en particulier, la contrainte généralisée apparaît en outre disproportionnée dans la mesure où les besoins sont couverts par la mise en place de services de transport à la demande, via des véhicules légers. Sur les 4 000 véhicules immatriculés chaque année, seuls 5% sont fabriqués en France. En l'absence de dérogations aux conditions de mise en œuvre de l'accessibilité des matériels roulants, les autocaristes ne pourront pas assurer le transport du million et demi d'élèves transportés chaque jour.

La proposition soutenue par la FNTV consiste à réserver un traitement dérogatoire aux services scolaires, en prévoyant une exception à l'accessibilité prévue par la loi. En effet les enfants en situation de handicap sont connus à l'avance et peuvent bénéficier de services spécifiques s'ils le souhaitent. En général, les enfants et leurs familles plébiscitent ce genre de solution".

Les transports collectifs lyonnais sur le chemin de l'accessibilité

15/04/2013

Première autorité organisatrice à adopter un schéma directeur d'accessibilité (SDA), en 2008, le Syndicat des transports de l'agglomération lyonnaise (Sytral) a déjà dépensé 50 millions pour faciliter l'accès à ses matériels et stations, mais aussi pour informer et accompagner les personnes à mobilité réduite. Malgré cet effort, le premier réseau de province ne sera pas 100% accessible en 2015. [+ réaction en encadré]



Dalles de pré-repérage dans les stations de la ligne D du métro lyonnais. © Philippe Schuller.

Le récent rapport de la sénatrice Champion a rappelé crûment que les réseaux français de transport public ne seront pas à 100% accessibles en 2015, comme le demande la loi. C'est le cas du réseau lyonnais, le plus important de province, malgré les gros efforts déployés depuis cinq ans.

"Mais nous figurerons dans le peloton de tête", a promis Bernard Rivalta, le président du Syndicat mixte des transports du Rhône et de l'agglomération lyonnaise (Sytral) le 9 avril 2013, lors d'une conférence de presse visant à dresser un état des lieux.

Selon le dernier baromètre de l'Association des paralysés de France (APF), Lyon obtient la cinquième position avec une note de 16,5/20. Cette bonne note est liée à la politique menée depuis 2008, date de l'adoption d'un Schéma directeur d'accessibilité (SDA).

D'ores et déjà, le Sytral a investi 50 millions d'euros sur les 60 millions destinés à rendre accessibles quatre lignes de métro, deux lignes de funiculaire, cinq lignes de tramway, mille bus et plus de six mille cinq cents arrêts. Un montant record pour un réseau qui transporte chaque jour 1,5 million de voyageurs, dont le tiers handicapés ou en situation de handicap.

Pour mener à bien ce programme, une commission intercommunale d'accessibilité a été créée. Composée d'une vingtaine d'associations et de techniciens, elle se réunit quatre fois par an. Parallèlement, un groupe-témoin de six personnes teste, une fois par mois, les réalisations.

100% des trams et 85% des bus accessibles

L'action passe bien sûr par une adaptation des matériels. Alors que le métro assure 50% des voyages, sa mise en accessibilité, qui a débuté au début dans les années 90 est quasiment achevée. Seul manque un ascenseur en cours de construction à la station Ampère. Il sera achevé début 2015.

Si les cinq lignes de tramway, mode réintroduit en 2001, sont, pour leur part, entièrement accessibles il n'en est pas de même du côté des bus et trolleybus. Sur les 1000 véhicules du parc 85% sont équipés de planchers bas avec palettes rétractables, de portes d'entrée plus larges et de quatre places assises réservées aux PMR.

Coté points d'arrêts c'est plus compliqué. Il faut dire que le réseau lyonnais en totalise pas moins de 6 500. 45% sont déjà aménagés et une centaine de plus le sont tous les ans.

Pour les handicapés sensoriels le Sytral et son opérateur Keolis, ont travaillé dans plusieurs domaines. Ainsi grâce à une application téléchargeable sur téléphone mobile, les déficients visuels disposent d'une synthèse vocale des informations en temps réel, diffusée dans les stations. Refondus en 2012, le site tcl.fr et sa version mobile ont obtenu le label argent accessiweb en 2012. Par ailleurs, chaque agence commerciale dispose d'un guichet accessible et propose des plans en braille et en version sonore. Enfin la charte signalétique a été entièrement revue afin d'être adaptée aux personnes malvoyantes et des relais info service sont en cours de déploiement dans les principaux pôles multimodaux de l'agglomération.

Services personnalisés

Pour répondre aux besoins des handicapés lourds qui ne pourront jamais utiliser le réseau, fut-il 100% accessible, le Sytral a créé plusieurs services spécialisés. Le principal, Optibus, offre depuis 1980 un service de transport porte à porte 7 jours sur 7 de 6 heures à 1 heure avec un parc de 24 véhicules. Il compte aujourd'hui 2000 inscrits pour plus de 100 000 voyages par an. Il est accessible moyennant 3,40 euros (3,10 pour un trajet domicile-travail, 1,70 euro pour les enfants de 4 à 10 ans). "Soit 11% du coût réel du service", précise Bernard Rivalta.

Mais pour l'élus lyonnais travailler à l'adaptation de l'infrastructure ne suffit pas "L'accessibilité nécessite la mobilisation de tout le personnel", explique-t-il. C'est pourquoi Keolis dispense une formation de sensibilisation aux différents handicaps, en partenariat avec le collectif des associations du Rhône pour l'accessibilité (Carpa).

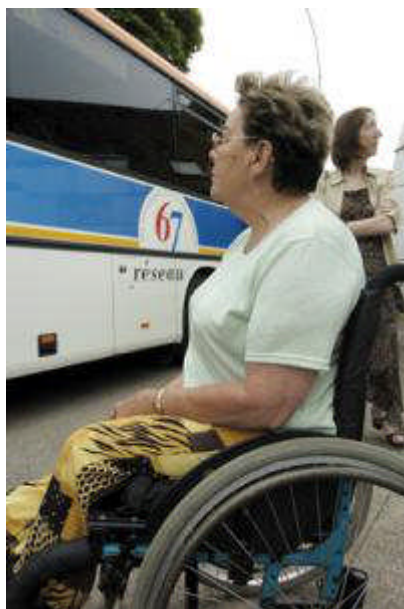
"Ce dispositif concerne 3200 salariés, principalement en contact avec la clientèle : conducteurs, agents de maîtrise, agents commerciaux, contrôleurs... ", explique Pascal Jacquesson, directeur de Keolis Lyon. Chaque semaine, un groupe de 12 personnes suit un stage de 7 heures, lequel comprend notamment une mise en situation de handicap. Le stagiaire se glisse alors dans la peau d'une personnes non-voyante, malentendante ou en fauteuil roulant et doit suivre un itinéraire précis impliquant de prendre un bus, un tram et un métro.

Christine Cabiron et Robert Viennet

Loi Handicap : le gouvernement devrait annoncer des mesures "facilitatrices"

07/01/2013

Votée en 2005, la loi Handicap affirme le principe d'accessibilité pour tous dans le cadre bâti et les espaces publics. Les transports n'échappent pas à la règle. Mais l'échéance 2015 fixée aux transporteurs et aux collectivités semble intenable. Auditionnés par la sénatrice Claire-Lise Champion sur demande du premier ministre, les transporteurs urbains et interurbains plaident pour l'aménagement de la loi. Le gouvernement devrait annoncer en février des assouplissements.



Si les véhicules seront prêts en 2015 pour accueillir à bord des personnes à mobilité réduite et handicapées, restent à aménager les accès, les arrêts, les pôles d'échanges, les agences commerciales. L'échéance semble intenable. © DR

Impossible de descendre dans le métro ou d'aller sans encombre jusqu'aux arrêts de bus, quais de gares inadaptés aux fauteuils roulants et autres personnes en situation de mobilité réduite : c'est le lot quotidien des usagers handicapés dans les transports en commun français. Pour tenter de réduire cette fracture, la loi Handicap a été votée en février 2005.

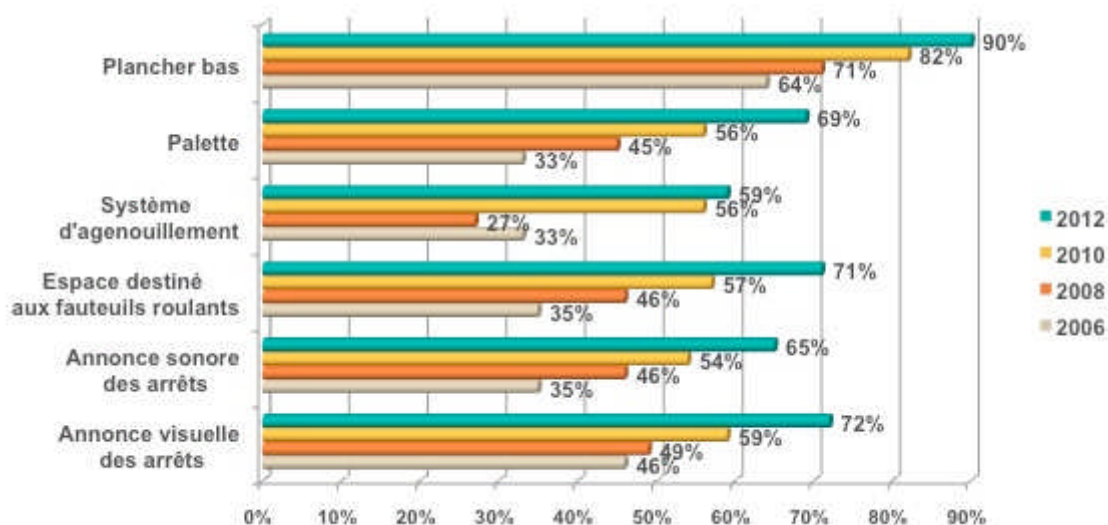
Pour les transports, elle prévoit la mise en accessibilité des réseaux urbains et interurbains, ferroviaires et routiers. Collectivités locales et transporteurs ont jusqu'au 1er janvier 2015 pour se mettre en conformité. Mais les délais risquent fort de ne pas être tenus.

Nouveau calendrier "réaliste"

De l'aveu même de Marie-Arlette Carlotti, ministre chargée des personnes handicapées, certaines dispositions prévues par la loi ne pourront être tenues à la date butoir. Le premier ministre Jean-Marc Ayrault a donc confié le 10 octobre 2012 à la sénatrice Claire-Lise Campion une mission parlementaire sur la question. Objectif, organiser une concertation avec les principaux acteurs concernés, et fixer un calendrier réaliste.

La sénatrice de l'Essonne a auditionné différents acteurs des transports publics : la Fédération nationale des transports de voyageurs (FNTV), l'Union des transports publics et ferroviaires (UTP), l'Association nationale pour les transports éducatifs de l'enseignement public (Anateep), le Groupement des autorités responsables des transports (Gart) et l'association des communautés de France (AdCF).

Tous sont d'accord sur un point : l'accessibilité des véhicules s'est réellement améliorée depuis 2006 au gré du renouvellement des matériels roulants. Selon une enquête de l'UTP, 90% des autobus urbains disposaient début 2012 d'un plancher bas, de palettes d'accès et d'un système d'agenouillement, contre 64% en 2006



Même constat dans les tramways et dans des métros. Selon la même enquête, plus de la moitié des rames sont aujourd'hui dotées d'un espace destiné aux fauteuils roulants, ainsi que de dispositifs d'annonces sonores et visuelles. A condition de pouvoir descendre dans l'enceinte du métro...

Car des véhicules accessibles ne riment pas forcément avec accessibilité du réseau. Encore faut-il que les trottoirs, les cheminements et toutes les voies d'accès au

transport le soient également. Et c'est là que le bât blesse. Ces aménagements de voirie sont de la compétence des communes qui, en période d'austérité, n'ont plus les moyens financiers de réaliser les travaux nécessaires.

Autre point noir, les espaces recevant du public comme les agences commerciales ou les pôles d'échanges, ne sont pas toujours très accessibles. Lors de leur audition, les transporteurs ont mis en avant les difficultés d'aménagement de ces agences ou pôles d'échanges ou encore, les réticences des propriétaires quand les transporteurs veulent réaliser des travaux touchant à la structure des bâtiments.

Mesures "facilitatrices"

Tous plaident pour davantage de souplesse dans l'application de la loi. La FNTV, l'Anateep ou encore le Gart regrettent l'obligation d'aménagement systématique des points d'arrêt des cars scolaires, ou dans les zones de faible densité, "alors qu'ils ne sont par définition, pas forcément pérennes".

De son côté, l'UTP demande des dérogations pour la mise en conformité de certains bâtiments lorsque une impossibilité technique de réaménagement est avérée. Quant aux transports spécialisés et à la demande, solution défendue par certains représentants de transporteurs, ils seraient coûteux pour la collectivité et rejetés par les associations d'handicapés qui réclament l'égalité de tous devant le transport.

Claire-Lise Champion doit présenter son rapport au premier ministre le 4 juillet 2013, et au vu des retards décrits par la profession, des aménagements de la loi ou des délais supplémentaires seront vraisemblablement nécessaires. Le 3 janvier, le gouvernement a d'ailleurs adressé une circulaire aux préfets demandant un état des lieux de l'accessibilité. Confirmant "la ferme volonté" de maintenir l'échéance de 2015 fixée par la loi, le gouvernement pourrait cependant annoncer en février des "options facilitatrices".

Aubin Busalb

Loi Handicap : l'échéance de 2015 est intenable

12/09/2012

Pour Marie-Arlette Carlotti, ministre chargée des personnes handicapées, certaines des dispositions de la loi sur l'accessibilité ne pourraient pas entrer en application comme prévu début 2015. Le premier ministre va confier une mission parlementaire sur le sujet à la sénatrice Claire-Lise Campion. Elle doit rendre son rapport en décembre 2012.



Le tramway de Montpellier. © DR

La ministre a fait cette déclaration le 12 septembre 2012, lors d'une conférence de presse, après avoir présenté les conclusions d'un rapport du Conseil général de l'environnement durable (CGED) sur "les modalités d'application des règles d'accessibilité du cadre bâti aux personnes handicapées. "Ce rapport, "commandé par le précédent gouvernement et livré en octobre 2011, n'a jamais été rendu public", a expliqué la ministre, "sans doute parce qu'à l'intérieur il y a des choses qui fâchent", a-t-elle ajouté.

Les conclusions du rapport sont sans appel : "l'obligation faite aux établissements recevant du public de se mettre en conformité, avant le 1er janvier 2015, avec les normes d'accessibilité (...) ne pourrait en aucun cas être tenue".

Un échéancier réaliste

Pour Marie-Arlette Carlotti, il faut désormais "jouer la transparence", elle considère que le gouvernement ne veut pas en rester là : "Nous avons la volonté de maintenir l'échéance de 2015 en fixant des objectifs intermédiaires", a-t-elle ajouté. Pour y voir plus clair, une circulaire sera adressée dans les prochains jours aux préfets "imposant aux opérateurs publics et privés de déposer avant la fin du premier semestre 2013 un bilan complet de ce qui a pu être réalisé". Il leur sera également demandé de construire "un échéancier réaliste qui fixe les objectifs prioritaires".

Par ailleurs, le premier ministre va confier à Claire-Lise Campion, sénatrice de l'Essonne, une mission parlementaire sur le sujet. L'élue devra lui remettre son rapport avant fin 2012.

Les transports sont concernés

Si le rapport du CGED ne porte que sur le cadre bâti, la mission de la sénatrice sera plus large et englobera aussi l'accessibilité des transports publics, a précisé la ministre. On sait que dans ce domaine, de nombreuses collectivités sont à la traîne, notamment les départements pour les lignes de transport par autocar

Robert Viennet