

Accessibilité dans les transports : le rendez-vous manqué de 2015

On sait déjà que la loi Handicap qui impose aux transports publics d'être 100% accessibles au 1er février 2015 ne sera pas respectée. A l'issue d'une concertation présidée par la sénatrice Claire-Lise Champion, de nouveaux délais vont être accordés : trois ans de plus pour les transports urbains, six ans pour les transports départementaux, neuf ans pour les trains. Les associations de personnes handicapées menacent d'attaquer au pénal [Un dossier spécial de 10 pages à télécharger, en accès payant].



Un bus accessible du réseau de Dijon. © Bernard Lachaud

SUR LE MÊME THÈME

- Accessibilité dans les transports : vers un aménagement de l'échéance 2015 ? - 27/09/2013
- Claire-Lise Champion : "2015 est une échéance non négociable" - 11/03/2013
- Accessibilité : Claire-Lise Champion propose "d'enjamber 2015 et de poursuivre l'élan" - 01/03/2013
- L'ensemble du réseau de Grenoble est accessible aux handicapés - 28/06/2011

Dix huit réunions entre octobre 2013 et janvier 2014, les élus, les opérateurs de transport et les associations de personnes handicapées se sont réunis sans relâche dans le cadre de la concertation nationale sur les Agendas programmés d'accessibilité (Ad'Ap).

Ce dispositif avait été imaginé par Claire-Lise Champion dans son rapport de mars 2013 et accepté par le gouvernement pour "enjamber 2015 (l'échéance fixée par la loi Handicap, ndlr) et poursuivre l'élan". Soixante heures d'échanges pour avancer dans la mise en accessibilité des transports publics.

Malgré cela, et on le sait déjà, la date butoir fixée par la loi - 1er février 2015 - ne sera pas respectée. Du moins pas en totalité. Un an, c'est

trop court pour rattraper le temps perdu. Si la plupart des collectivités locales ont adopté un Schéma directeur d'accessibilité (SDA), d'autres ont traîné et traînent encore les pieds. "Certaines autorités organisatrices de transport se sont dit que si elles résistaient un peu, elles pourraient mettre en place un transport spécifique. Ce n'est pas dit ouvertement, mais ça revient à ça. Nous ne sommes pas dupes", note Pascal Bureau, administrateur de l'Association des paralysés de France (APF).

Le constat est accablant. Dans l'urbain, sur un parc 16 252 autobus en circulation, 90% sont dotés de plancher bas, mais seulement 60% disposent d'annonce visuelle et sonore, de palette d'accès et d'un espace pour les fauteuils roulants.

Dans l'interurbain, c'est pire. Entre 15 et 20 % seulement des 47 500 autocars sont équipés. Par ailleurs, seulement 51% de plans de mise en accessibilité de la voirie et 62% des SDA ont été adoptés.

Retard à l'allumage

Selon les collectivités locales, ce retard s'explique par les difficultés techniques de mise en accessibilité et par son coût. Le Groupement des autorités responsables de transport (Gart) évalue à 35 000 le nombre de véhicules à mettre aux normes d'ici à 2015. A raison de 4 000 véhicules produits par an, cela va prendre du temps. Et coûté beaucoup d'argent. "Cette mise au norme représenterait une enveloppe financière de six milliards d'euros", précise le Gart.

De leur côté, les autocaristes qui réalisent des transports interurbains et scolaires déplorent un délai insuffisant : "Entre la promulgation de la loi en 2005, la parution du décret d'application en 2006 et l'arrêté spécifiant les caractéristiques techniques effectif en 2007, cela ne fait pas dix ans", calcule Eric Ritter, secrétaire général de la Fédération nationale des transports de voyageurs (FNTV).

3, 6, 9, ... un nouveau bail

Pour sortir de ce dialogue de sourds, Claire-Lise Campion va, selon nos informations, proposer au premier ministre des délais de grâce pour la mise en œuvre des Ad'AP :

- Le transport urbain bénéficierait d'une période supplémentaire de trois ans.
- Le transport interurbain aurait pour sa part deux périodes d'au maximum trois ans pour se mettre en conformité.
- Les transports ferroviaires disposeraient de neuf ans supplémentaires.

En clair, la mise en accessibilité serait programmée pour 2018, 2021 et 2024. Jean-Marc Ayrault prendra une ordonnance probablement à l'été 2014 qui fixera un nouvel arsenal réglementaire.

Mais d'ores et déjà, la FNTV et le Gart estiment que ces délais sont trop courts. Au Gart, si le conseil d'administration a approuvé le principe des Ad'Ap, les élus souhaitent "un temps d'adaptation plus long que la proposition faite d'une période de trois ans.

L'objectif est de permettre à toutes les autorités organisatrices de réussir l'accessibilité pour toutes les personnes en situation de handicap sur leur territoire dans un délai qu'elles sont capable de tenir". La FNTV souhaiterait pour sa part disposer d'un délai supplémentaire de dix à douze ans.

En revanche, un consensus semble avoir été trouvé pour ne pas obliger les départements à rendre accessibles les milliers de points d'arrêts des transports scolaires souvent situés en zone rurale. La solution serait d'utiliser des arrêts amovibles qui ne seraient installés en début d'année scolaire qu'aux arrêts utilisés par des élèves handicapés.

Ça va finir au pénal ?

De leur côté, les associations de handicapés qui considèrent ces nouveaux délais comme "inacceptables" restent vigilantes. "Pour l'instant, rien n'est perdu, ni gagné. Nous savons bien qu'il y a des lobbies très puissants qui alertent le gouvernement pour l'informer qu'ils sont noyés sous 50 000 autres contraintes et que par conséquent, ils ne pourront pas avancer sur l'accessibilité. Nous allons nous aussi faire un travail de lobbying jusqu'au bout pour défendre les personnes en situation de handicap", assène Pascal Bureau.

Le représentant de l'APF se fait plus direct : "La loi de 2005 n'est pas abandonnée puisque l'ordonnance va prolonger cette législation. Les collectivités qui ne déposeront pas d'Ad'Ap – même si pour l'instant ce n'est pas obligatoire - ou qui n'avanceront pas dans le processus, seront directement attaquées au pénal". Quelques batailles juridiques en perspective.

Christine Cabiron avec Robert Viennet [Suivre @robertvie75007](#)