

## **DES TRANSPORTS COLLECTIFS ACCESSIBLES A TOUS**

**PRINCIPALES REVENDICATIONS DE L'APF** - *Avril 2010*

Pouvoir se déplacer constitue un droit fondamental affirmé dans la déclaration universelle des droits de l'homme, adoptée par l'ONU en 1948 :  
" Toute personne a le droit de circuler librement [...] à l'intérieur d'un Etat."

La Convention des Nations-Unies relative aux droits des personnes handicapées du 13 décembre 2006 renforce encore plus spécifiquement ce droit :

« Afin de permettre aux personnes handicapées de vivre de façon indépendante et de participer pleinement à tous les aspects de la vie, les États prennent des mesures appropriées pour leur assurer, sur la base de l'égalité avec les autres, l'accès [...], aux transports, ... ».

La loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées fixe des obligations aux autorités organisatrices de transports et des délais pour la mise en accessibilité des moyens de transports d'ici 2015.

Ces droits pour les personnes et ces obligations ne deviennent effectives que si tous les modes de transports collectifs sont réellement accessibles (transports en commun, terrestres, ferroviaires, aériens, fluviaux et maritimes, ...) et tous les obstacles supprimés,

L'impulsion politique et budgétaire de l'Etat, des collectivités territoriales et des autorités organisatrices des transports sont par conséquent impératives et doivent s'inscrire dans une approche d'aménagement et de développement durable, d'accessibilité universelle et de non discrimination

## L'APF constate que :

- ❖ **Le non respect du délai** (11 février 2008) pris par un nombre conséquent d'autorités organisatrices de transports dans l'élaboration des schémas directeurs d'accessibilité. Ce retard peut compromettre la mise en accessibilité dans les délais prévus par la loi.
- ❖ **Le manque de** coordination des autorités organisatrices de transports entre elles et avec les collectivités territoriales, ce qui peut rompre la chaîne de déplacement d'un territoire à l'autre, alors que les politiques de transports développent des logiques d'intermodalité (lieu de connexion de divers modes de transports) ;
- ❖ **L'absence d'impulsion politique nationale et territoriale**, l'insuffisance de budgets d'investissements et de ressources techniques et méthodologiques, ainsi que le manque de soutien aux autorités organisatrices de transports ;
- ❖ **Le défaut de concertation avec les associations** dans le cadre de l'élaboration des schémas directeurs d'accessibilité. Concertation trop souvent réduite à une réunion d'information.

## L'APF revendique :

- ❖ **L'application effective de la loi du 11 février 2005 afin que :**
  - Les délais fixés par la loi (*au plus tard le 11 février 2015*) soient respectés et permettre ainsi que l'ensemble des transports collectifs, publics ou privés soient accessibles ;
  - tous les schémas directeurs d'accessibilité, qui s'imposent aux autorités organisatrices des transports publics, soient élaborés d'urgence en 2010 ; et ce, en concertation avec les associations représentatives des personnes en situation de handicap, afin de programmer, budgéter et réaliser les mises en accessibilité effectives dans les délais prévus ;
  - le versement des aides publiques, affectées au développement des systèmes de transport collectif, soit

réellement subordonné à la prise en compte effective de l'accessibilité tel que le prévoit l'article 45 de la loi du 11 février 2005.

### ❖ **Des moyens d'application de la loi :**

- En dégagant les crédits nécessaires afin que les aspects économiques ne soient pas un frein à la mise en œuvre de l'accessibilité des services de transports collectifs ;
- En adoptant des mesures contraignantes (sanctions financières notamment) en cas de non respect des dispositions de la loi du 11 février 2005 et notamment des délais qu'elle contient ;
- En clarifiant par décret les modalités d'application et pratiques des principes de l'article 45 de la loi du 11 février 2005 ;
- En appréciant, dans un cadre strictement limité et proportionné, les situations de dérogation ;
- En fondant l'effectivité des politiques globales et transversales de déplacement à travers de réelles instances de concertation.

### ❖ **Le maintien d'une offre de transport spécialisé**

Il est impératif de prendre en compte tous les besoins spécifiques, y compris ceux des personnes ayant une autonomie de déplacement très limitée.

Par conséquent, une offre de transports spécialisés doit être maintenue pour les personnes ayant des difficultés (sécurité, besoins d'aide humaine,...) pour utiliser les réseaux de transport publics collectifs même s'ils conformes aux normes d'accessibilité.

Ces transports spécialisés doivent être complémentaires au transport public et non substitutifs, tout en offrant un service de transport équivalent en termes de desserte, d'amplitude horaire et de tarification.

### ❖ **L'adoption de mesures sectorielles complémentaires permettant :**

### **Pour tous les transports collectifs**

- La prise en compte de l'accessibilité pour tous dès la conception des matériels et équipements, permettant ainsi une circulation sans obstacles ;
- L'extension des obligations aux services privés de transport (tourisme, autocariste) ;
- La formation de tous les acteurs pour assurer l'effectivité et une qualité optimale de l'accessibilité (accueil, aide humaine, manipulation des équipements, ...) ;
- La disponibilité effective des équipements d'accessibilité (maintenance des ascenseurs, élévateurs, etc.) ;
- Un accès, sans limitation a priori du nombre de personnes en situation de handicap, aux différents modes de transports collectifs, en concevant notamment des matériels roulants conçus pour tous.

### **Pour les transports aériens**

- L'application effective du Règlement européen<sup>1</sup> sur les droits des personnes en situation de handicap lorsqu'elles font des voyages aériens<sup>2</sup> ;
- Donner la possibilité pour les voyageurs en situation de handicap de prendre l'avion de la façon la plus autonome possible grâce à une accessibilité complète de l'ensemble des aéroports et d'un service d'accompagnement efficace et formé ;

---

<sup>1</sup> RÈGLEMENT (CE) No 1107/2006 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL du 5 juillet 2006 concernant les droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens

<sup>2</sup> A noter que la loi américaine n° 73 FR 27614 du 13 mai 2008 prévoit des dispositions précises quant à l'accessibilité des avions et au service qui doit être rendu aux passagers à mobilité réduites. Ces dispositions, dans certaines circonstances, devront être applicables sur le sol français.

- Garantir l'accès à bord, une fois le billet vendu, pour en finir avec les pratiques de refus arbitraires d'embarquement ;
- S'assurer que la direction générale de l'aviation civile, chargée de la veille nationale de l'application du Règlement européen et des mesures permettant le respect de ce Règlement, joue pleinement son rôle.

### **Pour les transports ferroviaires**

- L'accessibilité de l'ensemble des services et des quais dans les gares ;
- La conception du matériel roulant ferroviaire permettant un accès dans les trains et aux services (toilettes, bar, etc.) en toute autonomie ;

### **Pour le transport fluvial et maritime**

- L'accessibilité de l'ensemble des bateaux ou tout autre moyen de transports collectifs flottants (péniches, ...) ainsi que les pontons.

### **Pour les taxis**

- L'augmentation de l'offre de taxis adaptés pouvant accueillir des clients sur leur fauteuil roulant, jusqu'à l'accessibilité de l'ensemble des taxis ;
- La compensation des « coûts d'approche » qui sont plus élevés que pour les autres usagers, et ce jusqu'à ce que les taxis adaptés soient en nombre suffisant ;
- La sensibilisation et l'information des chauffeurs par l'intermédiaire de leurs employeurs et leurs organismes représentatifs ;
- La sanction des compagnies et/ou des chauffeurs de taxis refusant la prise en charge des personnes en situation de handicap