

Service émetteur :	CONSEIL TECHNIQUE NATIONAL
Sujet :	Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA)
Date :	Jeudi 28 février 2008
Destinataires :	-Conseil APF de région (<i>via</i> directeur régional) -Directeur régional -Conseil départemental -Directeur de délégation
Pour information :	-CA -DG
Pièces jointes :	-Rappel des positions du CA en matière de transports -Directive de la direction générale mer et transports du 13 avril 2006 pour les SDA -Projet de lettre aux responsables d'AOT (Autorité Organisatrice de Transport) -Annexe fiche EPCI (Etablissement Public de Coopération Intercommunal)

Plus que 2499 jours avant une société plus accessible à tous !

Soit 6 exercices budgétaires pour programmer une mise en accessibilité...

Bonjour,

Dans l'objectif à ce que les services de transports publics soient accessibles d'ici le 12 février 2015, la loi du 11 février 2005 prévoit que les AOT (Autorités Organisatrices de Transports) élaborent un schéma directeur d'accessibilité (SDA) pour le 12 février 2008.

Force est de constater qu'une majorité de schémas directeur n'ont pas été finalisés pour la date prévue.

De plus, il n'existe à ce jour aucun organisme chargé de centraliser les données quant aux SDA à une échelle nationale, si bien que la lisibilité du dispositif est quasi-inexistante.

Parmi les rares indicateurs, figure une enquête interne du GART (Groupement des Autorités Responsables des Transports, association regroupant l'essentiel des AOT).

Les résultats montrent que sur les 258 AOT du GART (attention, toutes les AOT ne sont pas forcément adhérentes du GART) :

- Seuls 129 ont répondu à l'enquête
- 93 schémas seraient en cours d'élaboration sur ces 129
- 29 ont répondu que les délais seraient respectés
- certaines n'auraient même pas commencé.

Voici quelques éléments pour rappeler le contexte :

-Qu'est-ce qu'un SDA (Schémas Directeurs d'Accessibilité) ?

Selon l'article 45 de la loi, les services de transports collectifs devront être accessibles d'ici le 12 février 2015 (sauf pour les réseaux souterrains de transports ferroviaires et de transports guidés existants, lesquels sont soumis au principe de mise en accessibilité mais pas pour l'échéance de 2015).

Pour ce faire, des SDA devraient être élaborés et finalisés pour le 12 février 2008.

Ils s'inscrivent dans le principe de « *la chaîne du déplacement, qui comprend le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transport et leur inter modalité, est organisée pour permettre son accessibilité dans sa totalité aux personnes handicapées.* »

Organisés par les Autorités Organisatrices de Transports (AOT), ces schémas se doivent :

- de définir « *les modalités de l'accessibilité des différents types de transports.* ».
 - . Nécessité d'un état des lieux et d'un diagnostic
 - . Les associations sont à consulter selon la directive du 13 avril 2006 de la direction générale de la mer et des transports (Cf. fournie en pièces jointes)
 - . Nécessité d'effectuer, toujours selon la même directive, des liens avec les commissions communales et intercommunales d'accessibilité, ainsi qu'avec les volets « accessibilité » des PDU (Plan de Déplacements Urbains, Cf. voir fiche n°8 dans le guide de la représentation).

- d'établir les éventuels cas de dérogation, et de définir le cas échéant la mise en place de services de substitution.
 - . Peut justifier une dérogation, « *une impossibilité technique avérée de mise en accessibilité des services de transport* »
 - . Si tel est le cas, « *des moyens de transports adaptés [...] doivent être mis à leur disposition* » dans un délai de trois ans suite à l'adoption du SDA.
 - . Ces services de substitution doivent être « *organisés et financés par l'AOT, [et dont] le coût [...] pour les usagers handicapés ne doit pas être supérieur au coût du transport public existant* ».

- d'établir « *la programmation de la mise en accessibilité des services de transports* »
 - . Cette programmation implique l'élaboration d'un échéancier d'investissement pour les travaux nécessaires à une accessibilisation des transports.
 - . Pour une AOT, il ne reste plus que 6 exercices budgétaires pour atteindre les objectifs d'une mise en accessibilité d'ici le 12 février 2015.
 - . « *L'octroi d'aides publiques favorisant le développement des systèmes de transports collectifs est subordonné à la prise en compte de l'accessibilité* ».
 - . « *Tout matériel roulant acquis lors d'un renouvellement de matériel ou à l'occasion de l'extension des réseaux doit être accessible aux personnes handicapées ou à mobilité réduite* ».

- d'élaborer « une procédure de dépôt de plainte en matière d'obstacles à la libre circulation des personnes à mobilité réduite ».
 - . Cette procédure n'est nullement une nouvelle sanction pénale ; son objet consiste plutôt à élaborer un procédé de signalement d'obstacle à la libre circulation pour les usagers de transports.
 - La directive du 13 avril 2006 indique qu'un « registre devra être ouvert [...] par les moyens de publicités appropriés, sur lequel les personnes intéressées inscriront leur demande ».

-Qu'est-ce qu'une AOT (Autorité Organisatrice de Transport) ?

Une AOT est une des collectivités auxquelles la loi d'orientation pour les transports intérieurs n° 82-1153 du 30 décembre 1982 dite *LOTI* a confié la mission d'organiser les transports.

Il existe ainsi plusieurs types d'AOT :

- A l'échelle locale, les communes pour le transport urbains
- A l'échelle intercommunal, les EPCI (Etablissement Public de Coopération Intercommunale, voir Annexe en pièces jointes issu de la circulaire du 20 septembre 2007 relative aux CCA) pour le transport interurbain
- A l'échelle départemental, le Conseil général pour les transports non urbains d'intérêt départemental
- A l'échelle régional, les Conseils régionaux sont autorités organisatrices pour les transports ferroviaires régionaux (notamment les TER).

L'organisation des transports en Ile de France constitue une exception en étant fixée par une ordonnance du 07 janvier 1959. Celle-ci confère au STIF (Syndicat des Transports d'Ile de France) la mission d'autorité organisatrice de transport en Île-de-France ; elle est présidée par le Conseil régional, et est composée des huit départements franciliens.

-Quel est le contexte actuel ?

Devant le retard pris, les AOT, invoquent souvent deux types de motifs principaux :

- Les décrets et arrêtés d'application sont parus tardivement par rapport au délai imparti du 12 février 2008 pour élaborer le SDA.
- Les financements : la mise en accessibilité impliquerait des investissements trop massifs sans aide de l'Etat selon les AOT.

Cet argument se place également un contexte où la Présidence de la République a déclaré lors de son discours de clôture du Grenelle de l'environnement que « *L'Etat a eu tort de se désengager du développement des transports urbains. [...] Nous allons massivement investir dans les transports* ».

Mais malgré cette annonce, les AOT infra nationaux semblent toujours en attente de moyens financiers pour concrétiser les dispositions de la loi.

L'Etat, et certains de ses opérateurs en termes de transports, argue quant à lui le manque de marge de manœuvre budgétaire.

Quelle est la stratégie suggérée ?

Afin de renforcer les démarches nationales qui sont effectuées à l'heure actuelle, il est suggérer d'interpeller par écrit chaque responsable d'AOT suivant la trame proposée en pièces jointes.

Ce projet de lettre est amendable à souhait par vos soins pour tenir compte de votre contexte à l'échelle locale, départemental et régional.

Cette lettre aurait pour principal objet de montrer notre vive inquiétude, non seulement par rapport au retard pris dans les délais, mais également quant aux méthodes d'élaboration des schémas directeurs d'accessibilité.

Ainsi, si vous obtenez des données locales, départementales ou régionales quant aux schémas directeurs d'accessibilité, il serait utile de nous les transmettre afin d'alimenter le sens de nos démarches par des éléments objectifs.

Vous pouvez ainsi transmettre toutes données que vous jugerez utiles à l'adresse suivante :

nadia.kostioutchic@apf.asso.fr

De même, pour conforter votre vision du sujet, nous vous transmettons de nouveau en pièces jointes la position du Conseil d'Administration en matière de transports, ainsi que la Directive du 13 avril 2006 de la Direction générale de la mer et des transports (service du Ministère de l'Ecologie, de l'Aménagement et du Développement Durable) explicitant le dispositif des SDA.

Demeurant disponible pour de plus amples renseignements, je vous adresse mes cordiales salutations associatives,

Nicolas Mérille
Conseiller national aménagement du territoire, ville et
citoyenneté



TRANSPORT ET MOBILITE POUR TOUS

CONSTATS ET REVENDICATION

DE L'APF

Pouvoir se déplacer constitue un droit fondamental clairement 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."

Pour autant, ce droit ne devient effectif que si les moyens de l'exercer existent. C'est pourquoi, l'Association des Paralysés de France revendique « l'intégration de la personne handicapée dans la société, à toutes les étapes de son existence, en tous lieux et en toutes circonstances »¹. La volonté des personnes et de leurs proches est claire : être reconnus comme citoyen à part entière et participer à la vie de la société.

Pour ce faire, l'environnement ne doit pas créer ou aggraver les situations de handicap. La chaîne de déplacement doit donc être adaptée aux besoins de l'ensemble de la population. Pouvoir se déplacer sans contrainte est un élément constitutif de la qualité de vie. Chacun peut se trouver en situation de handicap à un moment de sa vie (accident, maladie, vieillissement, ...) et doit avoir alors la possibilité de mener une vie autonome quelles que soient ses particularités, son âge et son lieu de résidence ou de vie.

Bien plus que la seule capacité à se déplacer d'un lieu à un autre, ce droit à la mobilité doit nécessairement intégrer les principes directeurs d'une politique de non discrimination dont le pendant est l'égalité de traitement. Cela implique de passer d'un point de vue considéré comme spécifique et marginal à une approche globale, de casser l'idée que les actions ne concerneraient qu'une fraction de la population.

Cela implique également de prendre en considération la différence que constitue le handicap et de reconnaître qu'une situation différente peut exiger un traitement différent. Parce que le handicap crée de fait une rupture d'égalité, des mesures sont parfois nécessaires afin de rétablir cette égalité sans pour autant avantager les personnes en situation de handicap : ce sont les actions positives telles que les transports spécialisés pour les personnes qui ne peuvent absolument pas accéder ou utiliser les réseaux de transport publics collectifs même s'ils sont rendus accessibles.

L'APF affirme par conséquent que la mise en œuvre des transports accessibles à tous, complété si nécessaire par des actions positives, est un vecteur de citoyenneté et de cohésion sociale. La Cité ne doit plus être un parcours d'obstacles, mais un lieu d'échange et d'enrichissement mutuel. Elle doit : « Assurer sans discrimination aux populations résidentes et futures des conditions d'habitat, d'emploi, de services et de transports répondant à la diversité de ses besoins et de ses ressources »²

¹ Charte de l'APF

² Loi d'orientation pour la ville du 13 juillet 1991

► L'APF CONSTATE

> Des avancées de la loi du 11 février 2005 et notamment :

- *La prise en compte de tous les types de handicap (physique, sensoriel, mental, cognitif et psychique),*
- *L'introduction d'une obligation de résultat pour l'ensemble des services de transport public qui doivent être accessibles dans un délai de 10 ans. Tout matériel roulant renouvelé ou acquis doit être accessible. En cas d'impossibilité technique avérée de mise en accessibilité des réseaux existants et pour les réseaux souterrains de transport guidés (trains, métros, tramways) existants, l'autorité organisatrice doit mettre en place et financer, dans un délai de trois ans un transport de substitution dont le coût pour les personnes handicapées ne doit pas être supérieure à celui du transport public,*
- *L'obligation, pour les autorités organisatrices responsables des transports, d'établir un schéma directeur d'accessibilité définissant la programmation et modalités de mise en œuvre des actions à entreprendre pour rendre accessible les services de transport,*
- *Le conditionnement des financements publics à la prise en compte obligatoire de l'accessibilité.*

► L'APF EST VIGILANTE SUR :

> L'application effective de la loi afin que :

- *Les délais fixés par la loi du 11 février 2005 soient respectés, soit au plus tard le 11 février 2015 pour l'ensemble des services de transport*
- *Les schémas directeurs d'accessibilité, qui s'imposent aux autorités organisatrices des transports publics, soient effectivement élaborés dans les délais impartis et ce, en concertation avec les associations représentatives des usagers, soit au plus tard avant février 2008*
- *Le versement des aides publiques, affectées aux projets de transports de voyageurs, soit réellement subordonné à la prise en compte effective de l'accessibilité*

> Les situations de dérogation afin que :

- *L'esprit et la lettre de la loi ne soient pas contournés notamment s'agissant des impossibilités techniques,*
- *Les modes de transports de substitutions, découlant d'une impossibilité technique avérée, correspondent aux attentes des personnes. Il doivent s'inscrire dans une logique de non-discrimination et d'égalité de traitement conformément à l'esprit de la loi et assurant les mêmes dessertes et offrant les mêmes amplitudes horaires.*

> L'approche globale et transversale des politiques de déplacement à travers les instances de concertation afin que :

- Une chaîne ininterrompue de déplacement soit garantie pour permettre aux personnes en situation de handicap d'accéder à l'ensemble des modes de transport
- Il y ait adéquation entre l'environnement, les infrastructures de transport (tels que les quais, arrêts de bus) et le matériel roulant garantissant un accès en toute autonomie et sans danger.

> Les moyens de l'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 publics collectifs
- En adoptant des mesures coercitives (sanctions financières notamment) en cas de non respect des dispositions de la loi du 11 février 2005 et notamment des délais qu'elle contient.

> Le maintien d'une offre de transport spécialisé

- Pour les personnes qui ne pourront, du fait de leur handicap, accéder et utiliser les réseaux de transport collectifs accessibles,
- L'organisation de ce transport spécialisé doit être complémentaire au transport public, non substitutif prenant en compte leurs besoins de déplacement en terme de desserte et de d'amplitude horaire.

► L'APF REVENDIQUE :

> L'adoption de mesures législatives, réglementaires et normatives complémentaires permettant :

... pour le transport collectif

- La prise en compte de l'accessibilité pour tous dès la conception des matériels (autocars notamment) et équipements,
- 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 à 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 véhicules individuels :

- *Le financement des dépenses supplémentaires pour aménager un véhicule dans le cadre de la compensation des surcoûts liés au handicap,*
- *D'augmenter l'offre de location de véhicules adaptés,*
- *La prise en compte par les constructeurs automobiles dès la conception du véhicule de son aménagement éventuel,*

... pour le stationnement et les équipements :

- *L'augmentation de l'offre de stationnement réservées et adaptées ainsi que la verbalisation effective des contrevenants,*
- *L'utilisation tous les équipements mis à la disposition des automobilistes (distributeurs de carburants, bornes d'appel d'urgence, péages, horodateurs, ...) etc....*

... pour le transports aériens

- *La possibilité pour les voyageurs handicapés 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.*
- *De mettre les passagers handicapés à l'abri de tout refus arbitraire une fois le billet vendu.*

... pour les taxis

- *La suppression ou la compensation des coûts d'approche qui sont plus élevés que les autres usagers dans la mesure où les taxis adaptés ne sont pas en nombre suffisant*
- *La sensibilisation et l'information des chauffeurs par l'intermédiaire de leurs organismes représentatifs,*
- *D'augmenter l'offre de taxis adaptés pouvant accueillir des clients sur leur fauteuil roulant,*
- *Une sanction des compagnies et/ou des chauffeurs de taxis refusant la prise en charge des personnes handicapées.*

GLOSSAIRE

> Transport collectif ou transport en commun

Ce transport est un mode de déplacement de personne utilisant des véhicules permettant de transporter un grand nombre de personnes. Seul la notion de transport en commun a un fondement juridique introduit dans la LOTI (loi d'orientation des transports intérieure) de 1982

Les modes de transports en commun peuvent être classés :

> D'un point de vue technique :

- > En modes guidés :
 - trains, RER, TGV
 - métro
 - tramway, tramway sur pneus
 - funiculaire, chemin de fer à crémaillère, téléphérique.
- > Et modes non guidés :
 - l'autobus, l'autocar, trolleybus
 - le bateau-mouche, le paquebot, le ferry
 - l'avion
- > En mode non guidé, mais sur site propre :
 - il s'agit de l'autobus classique sur voie réservée

> D'un point de vue fonctionnel :

- transports urbains
- transports interurbains
- transport à la demande
- transports touristiques

> D'un point de vue réglementaire :

- > Transports relevant d'un service public (transport collectif public):
 - métros, tramways, Transilien et TER
 - autobus, certaines lignes d'autocars locales et régionales,
 - Les taxis relèvent du service public mais n'est pas un transport collectif
- > Transports relevant du domaine concurrentiel et commercial :
 - trains de grandes lignes, TGV
 - lignes d'autocars interurbaines
 - lignes aériennes
 - paquebots de croisière

> Le transport à la demande.

Les transports à la demande (TAD) sont un mode de transport collectif particulier appartenant à une famille de services qui peut inclure aussi les taxis voire les programmes de transport scolaires.

Les TAD se distinguent des autres services de transports collectifs car les véhicules n'empruntent pas forcément d'itinéraire fixe et ne respectent pas un horaire précis, sauf pour satisfaire parfois un besoin particulier.

Les opérateurs de TAD utilisent généralement des voitures de petite taille qui accueillent entre 4 et 20 passagers. Le service ne fonctionne que sur requête d'un usager (ou de son représentant) auprès du service. Un opérateur (ou un système automatisé) se charge alors de la réservation, de la planification et de l'organisation afin de prendre en charge l'ensemble des voyageurs. La caractéristique principale des TAD est donc la flexibilité dans l'horaire et l'itinéraire.

Plus largement, les systèmes de TAD sont définis comme tout système qui n'est pas limité à un public spécifique et qui n'est pas un système à itinéraire fixe. Selon la demande et l'organisation, le véhicule prend en charge différents usagers, avant de les déposer chacun à leur destination. A la différence du transport spécialisés, il s'agit d'un transport de point à point

> Le transport de substitution adapté

Cette notion de transport de substitution a été introduite par la loi du 11 février 2005. Cette offre de transport est la conséquence d'une impossibilité technique empêchant la mise en accessibilité d'une partie ou totalité du réseau de transport collectif.

Cette disposition est sujette à des interprétations diverses quant à la nature et le mode de transport et notamment de savoir s'il doit s'inscrire dans un principe de non-discrimination (transport collectif autres ou à la demande) ou s'il peut s'agir d'un transport de type spécialisé.

Les débats parlementaires penchent plutôt vers la première hypothèse en évoquant le cas du Métro parisien qui se retrouve substitué par un réseau de bus accessible.

> Les services de transport spécialisé

Le transport spécialisé est un mode de déplacement dédié aux personnes handicapées assurant généralement un « service de porte à porte » avec des véhicules de petite capacité (moins de 9 places). Ce mode de déplacement est strictement réservé à une catégorie de population (ayant droits).

En dehors des transports de leurs membres par les associations qui sont des services privés, l'organisation du transport de personne handicapée relève aujourd'hui du service public de transport dont la responsabilité conformément à la LOTI, incombe aux collectivités organisatrices de transport.

Il faut souligner que la loi du 30 juin 1975 prévoyait déjà que la création et le développement de « services spécialement adaptés » était un moyen – avec l'adaptation des infrastructures et des matériels de transport collectif – de satisfaire à l'exigence du droit au transport inscrit dans la LOTI. De nombreuses autorités (84 grandes et moyennes villes en disposaient en 1999) firent ce choix exclusivement.

Or, la diversité des situations, de l'offre, des critères d'ayant droit, de tarification, de financement... mais aussi les interrogations sur l'organisation... a confirmé l'idée d'une réflexion poussée sur les aspects économiques et juridiques.

En outre, la loi du 11 février 2005 a bouleversé cette logique et a fixé comme priorité l'accessibilité des services de transport collectif public, reléguant ce type de transport éventuellement à un transport de substitution. Ce nouveau contexte impose de redéfinir les contours de cette offre de transport d'un point de vue organisationnel, juridique et économique tenant compte à la fois de la complexité des besoins et de la diversité des situations.

*Direction générale de la mer
et des transports*

Directive du 13 avril 2006 relative à l'application de la loi 2005-102 du 11 février 2005 pour l'accessibilité des services de transport public terrestres de personnes handicapées et à mobilité réduite

Texte non paru au *Journal officiel*

NOR : *EQU*T0611470X

Le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer à Mesdames et Messieurs les préfets de région et de département.

La loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées met en place un certain nombre d'outils et de structures destinés à favoriser la mise en accessibilité des réseaux de transport public de voyageurs.

Cette loi est d'application immédiate. Il m'a semblé, toutefois, utile de préciser pour l'ensemble des acteurs concernés les modalités d'application des articles 45 et 46. Tel est l'objet de la directive ci-jointe sur laquelle j'appelle tout spécialement votre attention.

Les prescriptions concernant le matériel roulant font, quant à elles, l'objet d'un décret qui vient d'être publié (décret n° 2006-138 du 9 février 2006 relatif à l'accessibilité du matériel roulant affecté aux services de transport public terrestre de voyageurs).

La délégation ministérielle à l'accessibilité, les directions régionales et départementales de l'équipement sont à votre disposition pour vous apporter leur concours et leur appui dans la mise en œuvre de ce grand chantier qui a été déclaré prioritaire par le Président de la République.

Je vous demande de porter la présente directive à la connaissance des autorités compétentes pour l'organisation des transports urbains ou non urbains, quel qu'en soit le mode, et de rendre compte au directeur des transports ferroviaires et collectifs (sous-direction des services de transports ferroviaires et collectifs) de toute difficulté d'application.

Pour le ministre et par délégation :
Le directeur de cabinet,
D. Lallement

Directive d'application de la loi 2005-102 du 11 février 2005 pour l'accessibilité des services de transport public terrestres de personnes handicapées et à mobilité réduite

Préambule

La présente directive a pour objet de vous apporter les éléments nécessaires pour la mise en œuvre des dispositions de l'article 45 de la loi qui sont relatives à l'accessibilité des réseaux de transports publics.

Ces dispositions sont d'application immédiate pour les autorités responsables de l'organisation des transports publics, en particulier les collectivités territoriales ou leurs groupements, sous réserve de la publication du décret relatif aux établissements recevant du public (ERP), dont font partie les gares, et de la réglementation concernant la voirie. Le décret n° 2006-138 du

9 février 2006 définit par ailleurs les dispositions relatives à l'accessibilité du matériel roulant affecté aux services de transport public terrestre de voyageurs.

Il convient de rappeler à titre préliminaire que, conformément à l'avis du Conseil d'Etat du 2 mai 1984 portant interprétation de l'article L. 1614-2 du code général des collectivités territoriales, les dispositions de la loi n° 2005-102 du 11 février 2005 applicables aux services et réseaux de transports collectifs sont des mesures de portée générale qui ne sauraient ouvrir droit à compensation. En effet, l'article 52 de la loi 75-534 du 30 juin 1975 d'orientation en faveur des personnes handicapées codifié à l'article L. 114-4 du code de l'action sociale et des familles invitait déjà les pouvoirs publics à prendre des dispositions prévoyant une adaptation des services de transport collectif ou l'aménagement progressif des normes de construction des véhicules de transport collectif et les conditions d'accès à ces véhicules ou encore pour faciliter la création et le fonctionnement de services de transport spécialisés pour les handicapés.

Le décret n° 78-1167 du 9 décembre 1978 pris pour l'application de la loi de 1975 visant à adapter les services de transport public pour faciliter le déplacement des personnes handicapées imposait déjà aux collectivités territoriales ou à leurs groupements, ainsi qu'à l'Etat, l'établissement, dans un délai de 3 ans, de programmes d'aménagement des services de transport réguliers et des installations pour les adapter aux besoins des personnes handicapées.

La loi du 13 juillet 1991 portant diverses mesures destinées à favoriser l'accessibilité aux personnes handicapées et ses textes d'application complétaient les dispositions précédentes.

La loi n° 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées a été adoptée en vue de donner une nouvelle impulsion à l'intégration dans la société des personnes handicapées.

Plusieurs éléments en constituent la nouveauté :

- la prise en compte de tous les types de handicap, non seulement moteurs, mais aussi sensoriels (atteignant la vue et l'ouïe), cognitifs et psychiques ;
- la volonté de traiter l'intégralité de la chaîne du déplacement, en liant dans une même approche urbanisme, voirie et transports, afin d'éliminer toute rupture dans les déplacements pour les personnes affectées d'une déficience ;
- enfin, le législateur a renforcé les contraintes en créant une obligation d'accessibilité complète des services de transport collectif. Cette exigence d'accessibilité institue une obligation de résultat. A cet effet, le 2° alinéa de l'article 45-I prévoit un délai maximal de 10 ans pour la mise en accessibilité des services et réseaux de transports collectifs à compter de la publication de la loi, quel que soit le mode – ferré ou routier – de transport, y compris les infrastructures.

Ces obligations nouvelles sont appelées à bénéficier à tous les usagers, y compris les personnes âgées, les enfants et plus généralement toutes les personnes gênées à titre temporaire ou permanent dans leurs déplacements. Elles sont d'autant plus importantes qu'elles participent à l'amélioration du confort général de la population dans son ensemble. C'est pourquoi il conviendra de veiller avec un soin particulier à leur mise en œuvre par les autorités compétentes.

Tel est l'objet de la présente directive.

I. – DISPOSITIONS D'ORDRE GÉNÉRAL

I.1. **La continuité de la chaîne des déplacements**

Le I de l'article 45 de la loi du 11 février 2005 pose le principe de la continuité de l'accessibilité de la chaîne du déplacement. La chaîne du déplacement est définie comme englobant le cadre bâti, la voirie, l'aménagement des espaces publics, les systèmes de transport et leur intermodalité.

La chaîne de déplacement doit être organisée pour permettre son accessibilité totale pour les personnes handicapées ou à mobilité réduite.

Les différents acteurs, co-responsables du cadre de vie doivent ainsi veiller, chacun en ce qui le concerne, à supprimer ou réduire les obstacles environnementaux à l'accessibilité.

Ce principe de continuité de la chaîne des déplacements répond à un objectif de « conception

universelle » et d'accessibilité de tout par tous.

L'objectif principal reste toutefois de garantir l'accessibilité de l'ensemble des processus de déplacement pour les personnes handicapées et à mobilité réduite.

I.2. Les personnes concernées

Les personnes concernées par les dispositions de la loi relatives aux systèmes de transports comprennent les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite.

A. – Les personnes handicapées

Ce sont les personnes en situation de handicap, celui-ci étant défini par l'article L. 114 du code de l'action sociale et des familles comme « toute limitation d'activité ou restriction de participation à la vie en société subie dans son environnement par une personne en raison d'une altération substantielle, durable ou définitive d'une ou plusieurs fonctions physiques, sensorielles, mentales, cognitives ou psychiques, d'un polyhandicap ou d'un trouble de santé invalidant ».

B. – Les personnes à mobilité réduite

Les personnes à mobilité réduite sont définies par la directive 2001/85/CE du Parlement et du Conseil européen du 20 novembre 2001. Il s'agit de « toutes les personnes ayant des difficultés pour utiliser les transports publics, telles que, par exemple, personnes souffrant de handicaps sensoriels et intellectuels, personnes en fauteuil roulant, personnes handicapées des membres, personnes de petite taille, personne âgées, femmes enceintes, personnes transportant des bagages lourds et personnes avec enfants (y compris enfants en poussette) ».

I.3. Le délai de mise en œuvre de l'accessibilité est fixé à 10 ans

La loi prévoit que les services de transport collectif devront être accessibles aux personnes handicapées ou à mobilité réduite dans un délai de 10 ans à compter de la publication de la loi (*JO* du 12 février 2005), soit au plus tard le 12 février 2015.

Les nouveaux réseaux devront donc être accessibles dès leur mise en service. Le matériel roulant acquis lors d'un renouvellement de matériel ou à l'occasion d'une extension de réseau devra être accessible dans des conditions qui seront définies par décrets et arrêtés. Pour les réseaux existants, et sous le respect des conditions qui sont précisées ci-après, la loi prévoit deux exceptions à cette règle commune : le cas des réseaux souterrains de transport ferroviaires et de transports guidés, et pour les autres réseaux, le cas de l'impossibilité technique avérée.

I.4. – Les autorités responsables

La mise en œuvre des dispositions législatives concerne :

L'ensemble des autorités organisatrices de transport public au sens de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs LOTI (*cf.* annexe à la présente), autorités organisatrices de transports publics urbains (AOTU), syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF), autorités responsables de l'organisation des transports départementaux et régionaux et l'Etat pour les services de transport routier non urbains prévus à l'article 29-I de la LOTI, la SNCF pour les services nationaux en qualité de responsables de l'élaboration des schémas directeurs d'accessibilité des services de transports qu'ils organisent ;

L'établissement « Réseau ferré de France » en tant que maître d'ouvrage des opérations d'investissement sur le réseau ferré national ;

Les communes ou les établissements publics de coopération intercommunale pour l'élaboration du plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics ainsi que pour la constitution d'une commission communale ou intercommunale (*cf.* § III-4) ;

Les communes ou les établissements publics de coopération intercommunale ainsi que les syndicats mixtes compétents en matière d'organisation des transports publics urbains pour le volet « accessibilité » des plans de déplacements urbains ;

Les autorités organisatrices de transport ou, le cas échéant, les entreprises procédant à l'acquisition de matériels roulants affectés à l'exécution du service public des transports de personnes. N'entrent pas dans le champ d'application des dispositions de l'article 45 de la loi du 11 février 2005, les véhicules affectés aux services occasionnels de transport public routier de personnes, qui ne relèvent pas des activités de service public au sens de l'article 7-II de la LOTI.

II. – DISPOSITIONS POUR L'ACCESSIBILITÉ DES SERVICES DE TRANSPORTS

II.1. **La chaîne du déplacement**

La loi définit « la chaîne du déplacement qui comprend le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transport et leur intermodalité ». Le système de transport qui est constitué de différents éléments dont font partie les gares, les quais et les matériels roulants, fait partie intégrante de la chaîne des déplacements.

La loi prévoit que la « chaîne du déplacement est organisée pour permettre son accessibilité dans sa totalité aux personnes handicapées et à mobilité réduite ».

L'organisation de la chaîne du déplacement se traduit en particulier par l'élaboration des documents de planification ou de programmation introduits par la loi que sont :

- le schéma directeur d'accessibilité des services de transports ;
- le plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics.

II.2. **Les éléments constitutifs du système de transport**

A. – Les gares et les emplacements d'arrêt de véhicules de transport collectif

Les gares comme établissements recevant du public (ERP)

Les gares situées sur le domaine public du chemin de fer au sens de l'arrêté du 20 février 1983 portant approbation des règles de sécurité et des modalités de contrôle applicables aux locaux accessibles au public situés sur le domaine public du chemin de fer et rigoureusement indispensables à l'exploitation de celui-ci (le champ d'application de cet arrêté concerne d'une manière générale les transports ferroviaires et les transports guidés) sont des établissements recevant du public (ERP) selon les dispositions de l'arrêté du 25 juin 1980 définissant les différentes catégories d'ERP au regard des règles de sécurité contre les risques d'incendie et de panique.

La loi rappelle que les dispositions architecturales, les aménagements et équipements intérieurs et extérieurs des établissements recevant du public (ERP) et des installations ouvertes au public (IOP) doivent être tels que ces locaux et installations soient accessibles à tous, et notamment aux personnes handicapées.

Ces dispositions générales s'appliquent également aux IOP situés sur le domaine public ferroviaire au sens de l'arrêté du 20 février 1983 précité. Elles s'appliquent aux équipements spécifiques des gares notamment ceux qui intéressent la vente des titres de transports et les systèmes d'information des voyageurs...

Les quais des gares et des IOP sont considérés comme faisant partie des gares et des IOP.

*Les emplacements d'arrêt de véhicule
de transport collectif sur voirie*

La loi n° 91-663 du 13 juillet 1991 portant diverses mesures destinées à favoriser l'accessibilité aux personnes handicapées des locaux d'habitation, des lieux de travail et des installations recevant du public et ses textes d'application (décrets 99-756 et 99-757 du 31 août 1999, arrêté du 31 août 1999 et circulaire n° 2000-51 du 23 juin 2000) définissent et précisent les mesures et dispositions à prendre en matière de voirie, dont celles qui concernent les emplacements d'arrêt des véhicules de transport en commun.

Des modifications seront prochainement apportées à la réglementation précitée pour introduire les dispositions relatives à la mise en accessibilité de la voirie issues de la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées.

B. – Les matériels roulants

La loi dispose que tout matériel roulant acquis lors d'un renouvellement de matériel ou à l'occasion de l'extension des réseaux doit être accessible aux personnes handicapées ou à mobilité réduite.

C. – Les autres textes d'application spécifiques

Le décret n° 2006-138 du 9 février 2006 relatif à l'accessibilité du matériel roulant affecté aux services de transport public terrestre de voyageurs précise, pour chaque catégorie de matériel, les modalités d'application des dispositions de l'article 45 de la loi.

Très prochainement interviendront :

Un décret en Conseil d'Etat fixera les exigences relatives à l'accessibilité aux différents types et catégories d'ERP et précisera les spécificités des gares en cohérence avec les dispositions relatives aux systèmes de transport ;

De nouveaux textes réglementaires viendront se substituer au décret n° 78-1167 du 9 décembre 1978 et aux textes d'application de la loi du 13 juillet 1991 pour prendre en compte les dispositions de mise en accessibilité de la voirie de la loi du 11 février 2005 précitée.

Les dispositions spécifiques à ces différents décrets seront précisées par arrêtés.

**III. – DISPOSITIONS RELATIVES AUX MESURES DE
PLANIFICATION, DE PROGRAMMATION ET D'ÉVALUATION**

Pour atteindre l'objectif d'accessibilité totale des différents maillons de la chaîne du déplacement et coordonner les mesures d'adaptation entre acteurs, plusieurs outils de planification sont prévus par le législateur ainsi qu'une instance d'évaluation, de suivi et de propositions qui sont les suivants :

1. Le schéma directeur d'accessibilité des services de transport collectif ;
2. Le plan d'accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics ;
3. L'annexe « accessibilité » des plans de déplacements urbains ;
4. La commission communale ou intercommunale pour l'accessibilité aux personnes handicapées.

**III.1. Le schéma directeur d'accessibilité des services
de transports publics**

Dans le délai de 3 ans à compter de la publication de la loi, les autorités compétentes pour l'organisation des transports publics au sens de la LOTI ou le syndicat des transports d'Ile-de-France prévu par l'article 1^{er} de l'ordonnance 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France et en l'absence d'autorité organisatrice l'Etat, ont l'obligation d'établir un schéma directeur d'accessibilité des services de transports publics dont ils sont responsables.

Cette obligation a été élargie par amendement parlementaire aux exploitants d'aéroports et à certains gestionnaires des gares maritimes.

L'objet du schéma directeur est d'assurer le respect de l'obligation d'accessibilité des services et réseaux de transports collectifs aux termes du délai de 10 ans imparti par le législateur, par une mise en œuvre progressive de mesures appropriées.

Il s'agit, conformément au principe de progressivité prévu par la loi, d'un document de programmation des opérations de mise en accessibilité et de définition précise des diverses modalités selon lesquelles l'obligation d'accessibilité sera remplie pour les différents types ou catégories de services de transports relevant de l'autorité compétente (transports ferrés ou routiers urbains ou non urbains, départementaux ou régionaux, services réguliers de transports scolaires, services publics à la demande, transports fluviaux réguliers, gares, lieux d'intermodalités, pôles d'échanges, interface entre infrastructure et service, etc.).

Le schéma directeur d'accessibilité est élaboré sur la base d'un état des lieux en matière d'accessibilité des services et des réseaux qui fait partie du schéma directeur.

Il comprend notamment le diagnostic des conditions d'accessibilité des ERP tel qu'il est prévu dans le projet de décret en cours d'élaboration.

Le schéma directeur d'accessibilité :

- définit les modalités de la mise en accessibilité des différents types de transport (aménagement et équipement des installations d'accès aux véhicules, dispositions concernant les matériels roulants, les mesures d'exploitation et d'organisation des services, les correspondances et les échanges entre les différentes lignes de transport public) ;
- établit les éventuels cas de dérogation visés ci-après et définit les services de substitution qui seront mis en place dans le délai de trois ans à compter de l'approbation du schéma par l'autorité organisatrice responsable et les principes d'organisation les concernant. Il précise les dispositions prises pour assurer l'intermodalité avec les réseaux de transport public des autres autorités organisatrices ;
- établit la programmation des investissements à réaliser et des mesures d'organisation à mettre en œuvre dans le délai de dix ans édicté par la loi pour la mise en accessibilité des services de transports collectifs. Il définit les objectifs en matière de fonctionnement des dispositifs de mise en accessibilité des services de transport et les conditions de maintenance qui en découlent ;
- prévoit les conditions de sa mise à jour dans les cas où des évolutions technologiques permettraient d'apporter des solutions aux impossibilités techniques avérées identifiées initialement.

Ce schéma est élaboré par l'autorité responsable dans le cadre d'une concertation organisée avec l'ensemble des acteurs concernés et principalement les associations représentatives de personnes handicapées aux différentes phases de la démarche, qui commence par un état des lieux.

Les différentes autorités organisatrices des transports urbains, départementaux et régionaux sont invitées à se concerter et à se coordonner lors de l'élaboration de leurs schémas respectifs.

III.2. Les plans de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics

1. Objectifs :

Le 8^e alinéa de l'article 45-I de la loi du 11 février 2005 prévoit pour toutes les communes ou,

le cas échéant, pour les établissements publics de coopération intercommunale compétents en matière de voirie, quelle que soit la taille de leur population, l'obligation d'établir un plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics.

Ces dispositions reprennent en partie les dispositions de l'article 4 du décret n° 78-1167 du 9 décembre 1978 fixant les mesures destinées à rendre accessibles aux personnes handicapées à mobilité réduite les installations ouvertes au public existantes et à adapter les services de transports publics pour faciliter les déplacements des personnes handicapées. Cet article 4 est relatif à la mise en œuvre de plans d'adaptation de la voirie publique, et notamment des trottoirs, aux personnes handicapées dans les agglomérations de 5 000 habitants et plus.

Le plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics (places, parcs, jardins, installations de mobiliers urbains, trottoirs, etc.) est élaboré à l'initiative du maire des communes concernées ou du président de l'établissement public de coopération intercommunale compétent.

Ce document dont la finalité est comparable à celle du plan d'adaptation de la voirie publique du décret du 9 décembre 1978 mais dont la portée est élargie à l'ensemble des aménagements des espaces publics, « porte notamment sur les dispositions susceptibles de rendre accessible aux personnes handicapées et à mobilité réduite l'ensemble des circulations piétonnes et des aires de stationnement automobile situées sur le territoire de la commune ou de l'établissement public de coopération intercommunale ». Ce document doit ainsi, le cas échéant, déterminer le programme des travaux de mise en accessibilité, fixer les délais de réalisation, prévoir des mesures concernant le respect des règles de stationnement, rappeler les bonnes pratiques en matière de signalisation des obstacles au déplacement.

2. Liens avec le plan de déplacements urbains (PDU) :

La loi prévoit que ce plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics fait partie intégrante du plan de déplacements urbains lorsqu'il existe.

Le législateur a ainsi souhaité éviter la juxtaposition ou la multiplication de documents différents.

Il permet ainsi d'assurer une meilleure cohérence entre ces deux documents de planification qui apparaissent complémentaires et une coordination renforcée entre les aménagements de voirie et des espaces publics et l'accessibilité des services de transport pour assurer effectivement la continuité de la chaîne du déplacement.

L'intégration du plan de mise en accessibilité de la voirie au plan de déplacements urbains renforcera également les effets juridiques du plan sur les documents d'urbanisme voire sur les décisions des gestionnaires de voirie auxquels ils s'imposeront dans un rapport de compatibilité.

Il conviendra de recommander aux autorités compétentes pour l'élaboration du schéma directeur d'accessibilité des services de transport et aux autorités compétentes pour l'élaboration du plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics de mener autant que possible en parallèle l'établissement de ses documents et les mesures d'adaptation qu'ils comportent avec le schéma directeur de mise en accessibilité des services de transports collectifs.

Un décret d'application est en cours d'élaboration qui définira le contenu, les modalités et le délai d'élaboration des plans de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics. Il précisera la prise en compte des dispositions du plan de déplacements urbains et du plan local de déplacements.

III.3. L'annexe « accessibilité » des plans de déplacements urbains

1. Les conséquences de la loi sur le plan de déplacements urbains (PDU) :

Le chapitre III de l'article 45 de la loi du 11 février 2005 introduit plusieurs modifications dans les articles 28 et 28-2 de la loi du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs relatifs aux plans de déplacements urbains :

- l'amélioration de l'accessibilité des réseaux de transports publics aux personnes handicapées ou à mobilité réduite fait désormais partie des objectifs généraux assignés par le législateur aux plans de déplacements urbains et aux mesures d'aménagement et d'exploitation qu'ils prévoient ;
- la consultation, à leur demande, des associations de représentants de personnes handicapées ou à mobilité réduite pour l'élaboration du projet de plan apparaît essentielle afin de mieux prendre en compte leurs besoins ;
- enfin, la loi crée une annexe particulière aux plans de déplacements urbains traitant de l'accessibilité.

Ce volet accessibilité des PDU devra indiquer les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre afin d'améliorer l'accessibilité des réseaux de transports publics ainsi qu'un calendrier de réalisation.

Ce volet accessibilité pourra reprendre, en tant que de besoin, les éléments figurant dans les schémas directeurs d'accessibilité des services de transports collectifs.

Il est rappelé que le plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics fera également partie intégrante du PDU. Il sera à ce titre également soumis à enquête publique avant son approbation par l'autorité compétente pour l'élaboration du PDU.

Les mesures spécifiques à l'intégration dans le PDU régional des plans de mise accessibilité des communes ou des EPCI de la région Ile-de-France seront définies ultérieurement.

2. Les délais d'élaboration de l'annexe « accessibilité » du PDU :

Si la loi prévoit un délai de trois ans pour l'élaboration des schémas directeurs d'accessibilité des services de transport, elle ne fixe pas de délai pour l'élaboration de l'annexe « accessibilité » des PDU. Ces dispositions sont d'application immédiate.

La création de cette annexe s'impose dès lors qu'est prescrite l'élaboration d'un PDU, sa modification ou sa mise en révision.

Toutefois, il conviendra de conseiller aux autorités responsables de réaliser cette annexe lorsque le PDU est en cours d'élaboration, de modification, de révision ou de mise en conformité pour la prise en compte des dispositions de la loi SRU, en s'assurant toutefois de ne pas remettre en cause l'échéance d'approbation.

Ces dispositions concernent également les PDU établis dans des agglomérations dont la population est inférieure à 100 000 habitants. En effet, dès lors que l'autorité organisatrice des transports urbains décide de réaliser volontairement un tel plan, il convient de ce conformer à l'ensemble des règles de procédure et de fond applicables.

III.4. La commission communale ou intercommunale pour l'accessibilité aux personnes handicapées

1. Création et composition de la commission :

L'article 46 de la loi du 11 février 2005 insère un nouvel article L. 2143-3 dans le code général des collectivités territoriales prévoyant dans toutes les communes de 5000 habitants et plus une commission communale pour l'accessibilité aux personnes handicapées.

Lorsque les communes adhèrent à un établissement public de coopération intercommunale, la création d'une commission intercommunale est obligatoire pour ceux de ces établissements qui sont compétents en matière de transports ou en matière d'aménagement de l'espace lorsque la population atteint 5 000 habitants (syndicats intercommunaux, communautés de communes, communautés d'agglomération ou communautés urbaines, syndicats d'agglomération nouvelle. Il est à noter que selon une jurisprudence récente les syndicats mixtes dits « ouverts » ou « fermés » ne sont pas assimilables à un établissement public de coopération intercommunale (en ce sens : Conseil d'Etat, du 5 janvier 2005, Société des eaux du Nord, req. 265938).

Selon le cas, la commission est présidée par le maire de la commune ou le président de l'établissement public de coopération intercommunale concerné qui arrêtent la liste des membres. La commission doit au minimum être composée de représentants de la commune ou de l'EPCI

compétent, d'association d'usagers et d'associations représentant les personnes handicapées. Des représentants de l'Etat peuvent, en tant que de besoin, être prévus.

2. Rôle de la commission :

Cette commission s'inscrit dans une logique plus globale d'amélioration du cadre de vie. Elle couvre tout le champ de la chaîne du déplacement.

Elle a pour objet de dresser un constat de l'état de l'accessibilité du cadre bâti existant, de la voirie, des espaces publics et des transports. Elle intervient également pour organiser le recensement des logements accessibles.

Sa mission essentielle consiste à établir un rapport annuel présenté selon le cas au conseil municipal ou à l'organe délibérant de l'établissement public concerné et de faire toute proposition utile d'amélioration de mise en accessibilité de l'existant.

Ce rapport peut ainsi comporter des propositions de programmes d'action, une évaluation et un suivi des réalisations, un bilan des résultats obtenus, etc.

La commission joue un rôle consultatif et ne dispose pas elle-même de pouvoir de décision ou de coercition. Toutefois, le recours à ses connaissances et à son expertise pourra être sollicité en tant que de besoin lors de l'élaboration des schémas directeurs et des plans de mise en accessibilité.

La commission adresse son rapport annuel au préfet de département, au président du conseil général et au conseil départemental consultatif des personnes handicapées ainsi qu'à tous les responsables des bâtiments, installations et lieux de travail concernés par son rapport.

IV. – LE CHAMP DES DÉROGATIONS

A. – Principes généraux

1. La prise en compte de handicaps de natures différentes :

Les dispositions de la loi traitent de l'ensemble des formes de handicap (physique, visuel, auditif, cognitif, mental...). Pour leur mise en œuvre, il convient de rappeler aux autorités responsables que la mise en accessibilité vaut pour l'ensemble de ces handicaps. Cela signifie que, par exemple, si une impossibilité de mise en accessibilité d'un système de transport pour les seules personnes circulant en fauteuil roulant était avérée, l'accessibilité des autres catégories de personnes handicapées ou à mobilité réduite devrait être néanmoins assurée.

2. Une concertation préalable avec les associations :

Les autorités responsables sont encouragées à élaborer les constats concluant aux différents cas de dérogation retenus dans le schéma directeur de mise en accessibilité des services de transport public (*cf.* art. III-1 ci-avant) après une réelle concertation qu'elles organiseront avec l'ensemble des acteurs concernés et principalement avec les associations représentatives de personnes handicapées.

B. – Les systèmes de transport

Le champ des dérogations à l'obligation de mise en accessibilité des services de transport collectif est limité à deux cas :

1. Pour les réseaux souterrains de transports ferroviaires et de transports guidés ;

2. En cas d'impossibilité technique avérée de mise en accessibilité.

1. Les réseaux souterrains de transports ferroviaires et de transports guidés :

Le délai de dix ans prévu au 2^e alinéa de l'article 45-I de la loi du 11 février 2005 ne s'applique pas aux réseaux souterrains de transport ferroviaire et de transport guidé existants. Sont concernées essentiellement les gares ou stations souterraines de métro, RER, de métro léger Val ou de tramway.

Pour autant, ces réseaux souterrains ne sont pas exonérés de l'obligation de mise en accessibilité et de planification des travaux correspondants.

Ces réseaux restent soumis aux règles de droit commun, à savoir :

- l'élaboration d'un schéma directeur d'accessibilité (les réseaux souterrains doivent figurer dans les schémas directeurs élaborés par l'autorité compétente pour l'organisation des transports publics mentionnée au 3^e alinéa de l'article 45-I de la loi) ;

- la mise en place de transports de substitution de surface dans un délai de 3 ans.

2. L'impossibilité technique avérée :

Cette dérogation correspond soit à celle qui est prévue pour les ERP (*cf.* § C), soit à celle prévue pour les emplacements d'arrêt de véhicules de transport collectif (*cf.* § D). Les cas d'impossibilité technique avérée seront déterminés dans le schéma directeur de mise en accessibilité des services de transport public (*cf.* art. III-1 ci-avant).

A défaut de mise en accessibilité, au-delà des services spécialement adaptés tels que définis par le décret 78-1167 du 9 décembre 1978, la loi a créé l'obligation de mettre en œuvre des services de substitution pour les personnes handicapées ou à mobilité réduite.

Ces moyens alternatifs relèvent du service public des transports. Selon les cas, il peut s'agir de :

- « service de transport de substitution » : service de transport public accessible assurant, dans des conditions analogues, la desserte d'une ligne de transport non accessible ; cela peut être, par exemple, une ligne ou un réseau d'autobus accessible ou un service de transport public à la demande se substituant à la desserte d'une ligne de métro non accessible, ou un service par autocar accessible ou un service de transport public à la demande se substituant à la desserte d'une ligne ferroviaire non entièrement accessible ;

- « mesure de substitution » : mesure de nature humaine, organisationnelle ou technique telle que prévue dans les cas de dérogation pour une impossibilité technique avérée en matière d'accessibilité aux ERP remplissant une mission de service public.

Ces services sont organisés et financés par l'autorité organisatrice de transport normalement compétente dans un délai de 3 ans à compter de la constatation de l'impossibilité technique de mise en accessibilité.

Afin d'assurer le respect des principes de non-discrimination et de solidarité voulu par le législateur, le coût des services de substitution pour les personnes handicapées ne doit pas être supérieur au coût des services de transport public de droit commun. La loi a complété l'article 2 de la LOTI en ouvrant le bénéfice de mesures tarifaires préférentielles aux accompagnateurs des personnes à mobilité réduite. Il doit être souligné que l'organisation de services de substitution ne doit pas dispenser de l'obligation d'adapter le réseau de transport public.

Un grand nombre d'autorités organisatrices ont mis en place des services spécifiques pour le transport de personnes handicapées dont l'autonomie ne leur permet pas d'utiliser seules le réseau de transport public. Ces services de transport « spécialement adaptés » ou « spécialisés », prévus à l'article 17 du décret du 9 décembre 1978 sont dédiés aux personnes handicapées qui ne peuvent pas bénéficier des aménagements de mise en accessibilité du réseau de transport public.

Ces services pourront, soit être maintenus indépendamment des services de transport de substitution tels que définis ci-dessus, soit être intégrés à ces services.

Il existe par ailleurs des « services d'accompagnement à la mobilité » : services d'aide humaine à la mobilité de la personne handicapée, qui peuvent, le cas échéant, donner droit à la prestation de compensation selon les dispositions de l'article L. 245-3 du code de l'action sociale et des familles.

C. – Les établissements recevant du public

Les gares sont aussi concernées par les dispositions de la loi relatives aux établissements recevant du public (ERP). Elles prévoient que les ERP existants devront répondre aux exigences d'accessibilité dans un délai de 10 ans à compter de la publication de la loi.

En dehors des dérogations concernant le cas des gares des réseaux souterrains de transports ferroviaires et de transports guidés existants, des décrets d'application préciseront le régime

général des dérogations exceptionnelles qui pourraient être accordées aux ERP, dont les gares. Trois cas de dérogations sont prévus :

- après démonstration de l'impossibilité technique de procéder à la mise en accessibilité ;
- en raison de contraintes liées à la conservation du patrimoine architectural ;
- lorsqu'il y a disproportion manifeste entre les améliorations à apporter et leurs

conséquences. Le projet de décret ERP prévoit une possibilité de dérogation lorsque les travaux d'accessibilité « peuvent avoir un impact fort sur son activité tel que, notamment, la fermeture de l'établissement, son déménagement, une réduction importante de l'activité ou avoir un impact significatif sur l'équilibre de l'exploitation [...] ». Pour la mise en accessibilité d'une gare ou d'une halte ferroviaire, cette disposition pourra aussi s'apprécier au regard de l'impact de la mise en accessibilité dans le délai de 10 ans de l'ensemble de la ligne ou du réseau ferroviaire par rapport à sa fréquentation, après concertation avec les associations représentatives de personnes handicapées.

Délivrance de la dérogation :

Ces dérogations seront accordées par arrêté préfectoral après avis conforme de la commission consultative départementale de la sécurité et de l'accessibilité et s'accompagneront obligatoirement de mesures de substitution pour les ERP remplissant une mission de service public, comme c'est le cas pour les gares ou stations ferroviaires ou les gares routières de voyageurs.

D. – Les emplacements d'arrêts des véhicules de transport en commun

Un projet de décret en cours d'élaboration relatif à la mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics, concerne les emplacements d'arrêt de véhicules de transport collectif, et complète les dispositions techniques auxquelles devront satisfaire les aménagements destinés à assurer leur accessibilité par les personnes handicapées.

Validation de la dérogation :

Les dispositions du projet de décret sur ce point devraient reprendre celles du décret 99-756 du 31 août 1999 relatives aux emplacements d'arrêts de véhicule de transport collectif (cf. note 1) qui stipulaient qu'elles « ne sont applicables qu'autant qu'il n'existe pas d'impossibilité technique constatée par l'autorité administrative compétente, après avis de la commission départementale de sécurité et d'accessibilité ».

Dès lors que le nombre d'emplacements d'arrêts à rendre accessibles est très élevé (comme par exemple, dans le cas où il s'agit de rendre accessible l'ensemble des arrêts de car d'un territoire départemental) l'impossibilité technique pourra s'apprécier en fonction des secteurs desservis (urbains, péri-urbains ou ruraux) au regard, d'une part, de la disproportion manifeste entre les travaux à réaliser et leur impact sur le fonctionnement normal du service de transport et sur les conditions générales de sécurité et, d'autre part, des mesures prises au titre du schéma directeur de mise en accessibilité des services de transport public élaboré par l'autorité responsable concernée, après concertation avec les associations représentatives de personnes handicapées.

E. – Le matériel roulant

La loi prévoit que tout matériel roulant acquis lors d'un renouvellement de matériel ou à l'occasion d'une extension des réseaux doit être accessibles aux personnes handicapées ou à mobilité réduite. Elle ne prévoit pas de dérogation.

Le projet de décret relatif à l'accessibilité des matériels roulants fixe, dans son article 3, les dispositions relatives à la mise en service des matériels roulants accessibles.

V. – DISPOSITIONS DIVERSES

V.1. **La procédure de dépôt de plainte**

Afin de mieux prendre en compte les besoins des personnes à mobilité réduite et d'assurer un meilleur contrôle du respect de la continuité de la chaîne du déplacement, en particulier dans le domaine des transports, le I de l'article 45 prévoit que les autorités organisatrices de transport public doivent mettre en place une procédure de dépôt de plainte en matière d'obstacle à la libre circulation des personnes à mobilité réduite.

Ces dispositions n'instituent pas une nouvelle sanction pénale mais ouvrent la possibilité aux personnes à mobilité réduite de déposer une demande ou une réclamation en vue de supprimer, réduire ou compenser des obstacles à leurs déplacements.

A cet effet, un registre devra être ouvert au siège de l'autorité organisatrice de transport ou en un autre lieu porté à la connaissance du public par les moyens de publicité appropriés, sur lequel les personnes intéressées inscriront leur demande.

Il appartiendra à l'autorité organisatrice de transport d'informer le demandeur des suites réservées à sa requête.

La possibilité d'une telle requête était déjà prévue par l'article 10 abrogé du décret n° 78-1167 du 9 décembre 1978 pour favoriser l'accessibilité des installations ouvertes au public aux personnes handicapées.

V.2. **L'accessibilité des services de communication en ligne**

L'article 47 de la loi du 11 février 2005 prévoit la mise en accessibilité des services de communication publique relevant de l'Etat, des collectivités territoriales et des établissements publics en dépendant, pour les personnes handicapées.

Bien que l'article 47 de la loi renvoie à un décret d'application pour son entrée en vigueur, il conviendra de souligner l'importance, pour les autorités organisatrices de transport et leurs exploitants, de la promotion de l'utilisation des nouvelles technologies de l'information et de la communication, en tenant compte des différents types de déficience, afin de faciliter l'accès des services et réseaux de transports publics, réguliers ou à la demande.

Ces dispositions sont de nature à contribuer à la mise en œuvre du droit pour l'ensemble des usagers à être informés sur l'offre de transport et les modalités de son utilisation. Il convient, à cet égard, de rappeler que le droit à l'information fait, en application de l'article 2 de la LOTI, partie intégrante du droit au transport.

V.3. **Les comités des partenaires du transport public**

Les différents comités des partenaires du transport public prévus par les articles 21-3, 27-2 et 30-2 de la LOTI comprennent chacun en leur sein des représentants des associations de personnes handicapées.

V.4. **Les comités de lignes**

Les comités de lignes mis en place en application de l'article 22 de la LOTI comprennent en leur sein des représentants des associations de personnes handicapées.

V.5. **La consultation des associations de personnes handicapées sur le projet de PDU**

Les associations de personnes handicapées ou à mobilité réduite sont, à leur demande, consultées sur le projet de PDU.

V.6. La prise en compte de la mise en accessibilité dans l'octroi de subventions publiques

L'octroi par l'Etat ou d'autres collectivités territoriales de subventions publiques favorisant le développement des systèmes de transport collectif est subordonné à la prise en compte de l'accessibilité.

ANNEXES

I. – LES AUTORITÉS ORGANISATRICES DE TRANSPORT CONCERNÉES AU SENS DE LA LOTI

Les transports publics concernés sont ceux qui sont précisés par l'article 7-II de la LOTI qui indique que l'Etat et, dans la limite de leurs compétences, les collectivités territoriales ou leurs groupements organisent les transports publics réguliers de personnes et peuvent organiser des services de transport à la demande.

L'exécution des services occasionnels de transport public routier de personnes n'est pas concernée (activités à caractère touristique ou commercial).

La loi distingue différents niveaux territoriaux de compétences.

– les services de transports urbains organisés à l'intérieur des périmètres de transports urbains définis en application de l'article 27 de la LOTI.

Les services de transports urbains relèvent, selon le cas, de communes, de groupements de communes ou de syndicats mixtes.

Les transports scolaires à l'intérieur des périmètres de transports urbains relèvent également, en principe, de la responsabilité de l'autorité organisatrice urbaine sauf délégation au département (art. L. 213-11 et L. 213-12 du code de l'éducation).

– les services de transports non urbains d'intérêt départemental

Ils relèvent du Conseil général, hors périmètre de transports urbains. Ils comprennent des services réguliers et des services à la demande de transport routier, y compris les transports scolaires définis à l'article L. 213-11 du code de l'éducation.

En font également partie les services routiers de substitution aux services ferroviaires non inscrits au plan de transport régional (art. 29 du décret n° 85-891 du 16 août 1985) et les services d'intérêt national organisés et mis en œuvre par les départements par délégation de l'Etat (art. 31 du décret du 16 août 1985).

Enfin, les départements ont la faculté d'exploiter des infrastructures de transports ferrés ou de transports guidés non urbains en application de l'article 18-1 de la LOTI :

– les services de transport d'intérêt régional.

Ces services relèvent du Conseil régional et comprennent les services routiers réguliers non urbains d'intérêt régional mentionnés à l'article 29 de la LOTI et à l'article 30 du décret 85-891 du 16 août 1985 ; les services ferroviaires régionaux effectués sur le réseau ferré national dans le cadre d'une convention passée entre la région et la SNCF ; les services routiers effectués en substitution aux services ferroviaires sus-mentionnés définis à l'article 1^{er} du décret n° 2001-1116 du 27 novembre 2001 relatif aux transferts de compétences en matière de transports collectifs d'intérêt régional.

Il convient de signaler également les cas particuliers du réseau ferré de Corse organisé par la collectivité territoriale de Corse en lieu et place de l'Etat, en application des articles L. 4424-17 et L. 4424-24 du CGCT ainsi que des régions d'outre-mer compétentes pour créer et exploiter des infrastructures de services ferroviaires et des transports guidés, conformément à l'article L. 4433-2-1 du CGCT :

– les services d'intérêt national qui relèvent de l'Etat.

Ils comprennent les services de transports routiers non urbains prévu à l'article 29 de la LOTI et les services nationaux ferroviaires non transférés aux régions.

En application de l'article 6 du cahier des charges de la SNCF approuvé par décret n° 83-817 du 13 septembre 1983 modifié, l'Etat doit être regardé, en état actuel du droit, comme ayant transféré à la SNCF l'organisation et la mise en œuvre de ces services.

II. – ÉCHÉANCIERS DE MISE EN ŒUVRE DES DISPOSITIONS DE LA LOI

Règle générale Les services de transports collectifs, relevant des autorités organisatrices de transport public régulier et à la demande, devront être accessibles aux personnes handicapées ou à mobilité réduite dans un délai de 10 ans à compter de la publication de la loi (la loi est parue au *JO* du 12 février 2005).

Schéma directeur de mise en accessibilité des services de transports Le schéma doit être élaboré dans un délai de 3 ans à compter de la publication de la loi (soit avant le 12 février 2008).

Mise place des services de substitution *a)* Pour les réseaux souterrains de transports ferroviaires ou de transports guidés, dans un délai de 3 ans à compter de la publication de la loi ;

b) Dans les autres cas, dans un délai de 3 ans à partir de l'obtention de la dérogation.

Plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics Pas de délai imparti.

Annexe « accessibilité » du PDU A élaborer dès la décision d'élaborer un PDU, de sa modification ou de sa mise en révision.

Mise en accessibilité du matériel roulant Application subordonnée à la publication des textes d'application : tout matériel roulant acquis lors d'un renouvellement de matériel ou à l'occasion de l'extension des réseaux de transports publics réguliers et à la demande doit être accessible aux personnes handicapées ou à mobilité réduite.

NOTE (S) :

(1) « Toute création ou aménagement d'emplacement d'arrêt d'un véhicule de transport collectif devra être conçu pour faciliter l'accès et l'embarquement des personnes handicapées à ces véhicules, notamment ceux à plancher bas ».

PROJET DE LETTRE AU RESPONSABLE D'AOT

Monsieur/Madame le Maire
Ou le président de l'EPCI
le président du Conseil général
le président du Conseil régional

....., le..... 2008

Objet : Schémas directeurs d'accessibilité

Monsieur/Madame le,

Nous vous sollicitons en votre qualité de représentant d'AOT (Autorité Organisatrice de Transport) relativement à l'enjeu des schémas directeurs d'accessibilité en vous exposant plusieurs points de préoccupations majeures liés à l'accessibilité, source d'aménagement et de développement durable.

L'article 45 de la loi n°2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, édicte en effet que chaque AOT doit élaborer un schéma directeur d'accessibilité d'ici le 12 février 2008, et ce afin de rendre accessible les services de transports d'ici le 12 février 2015.

Or, à ce jour, nous ignorons à quel stade d'élaboration dudit schéma se trouve l'AOT que vous représentez.

Nous vous relayons ainsi notre vive inquiétude quant aux délais prévus, car si les échéances ne sont pas tenues et prennent trop de retard, alors nous craignons vivement que ce soit l'objectif qui ne le sera pas non plus : telle est la leçon de l'histoire de la loi du 30 juin 1975 pour les personnes en situation de handicap...

Véritable outil de diagnostic, de définition des modalités de mise en accessibilité, et de programmation des investissements, il ne reste plus que 6 exercices budgétaires pléniers pour atteindre les objectifs fixés par la loi d'ici 2015, c'est-à-dire plus que 24XX. jours...

De plus, le manque de d'information et visibilité lié à l'état d'avancement du schéma directeur ne constitue pas uniquement une nécessité de transparence liée au suivi de politiques publiques, mais impacte également sur la nécessaire articulation avec les autres AOT et les dispositifs concernés (commission communale et intercommunale d'accessibilité, volet « accessibilité » des PDU, etc.), et ce afin d'assurer la meilleure cohérence possible pour la continuité de la chaîne de déplacement.

.../...

Nous sommes effectivement très soucieux à ce que puisse se concrétiser dans les faits une réelle accessibilité des transports publics tel que cela est prévu dans la loi.

A cette fin, les principes devant régir l'élaboration du schéma directeur demeurent la garantie d'une liberté de circulation en autonomie par la concrétisation d'une continuité de la chaîne de déplacement, c'est-à-dire comme englobant non seulement les systèmes de transports et leur intermodalité, mais également le cadre bâti, la voirie et l'aménagement des espaces publics.

Les politiques d'investissement dans des équipements et infrastructures réellement accessibles, l'appréhension limitative des cas de dérogations appelant une concertation avec les associations (tel que cela est mentionné dans la directive du 13 avril 2006 de la direction générale de la mer et des transports), la mise en place en cas de dérogations, de services de substitution, et l'élaboration de procédure de dépôt de plainte pour obstacle à la libre circulation, constituent tout autant des principes essentiels dans la conduite de cet objectif qu'est l'accessibilité des transports.

C'est pourquoi, au vu de ces éléments, nous vous sollicitons un entretien afin d'aborder plus amplement cet enjeu majeur des schémas directeur d'accessibilité.

Ne doutant pas de l'intérêt que vous portez à notre préoccupation, je vous prie de recevoir, Monsieur/madame le, l'assurance de ma haute considération.

Le représentant départemental
Ou le représentant du Conseil APF de région

Copie : -Monsieur le Préfet du département (ou Préfet de région pour AOT régional)
-Monsieur le vice-président du CDCPH

ANNEXE

Etablissement public de coopération intercommunale

Un **établissement public de coopération intercommunale** (EPCI) est une structure administrative française régie par les dispositions du Code général des collectivités territoriales, regroupant des communes ayant choisi de développer un certain nombre d'aspects en commun, comme par exemple les transports en commun.

On peut distinguer deux catégories d'EPCI :

1. Les EPCI à fiscalité propre

Ces structures intercommunales disposent du droit de prélever l'impôt, sous forme de fiscalité additionnelle à celle perçue par les communes, ou, dans certains cas, à la place des communes (exemple de la taxe professionnelle unique). En pratique, cela veut dire que les EPCI votent les **taux d'imposition** qu'ils veulent voir appliqués.

Il s'agit actuellement des :

- communautés de communes si elles regroupent moins de 50 000 habitants.
- communautés d'agglomérations, si elles regroupent entre 50 000 et 500 000 habitants. Il faut en outre qu'il y ait au moins une commune de plus de 15 000 habitants.
- communautés urbaines, pour les regroupements de plus de 500 000 habitants

On leur rajoute des structures plus anciennes, les syndicats d'agglomération nouvelle. Ceux-ci, comme l'ont déjà fait plusieurs d'entre eux, ont vocation à se transformer à terme en communautés d'agglomération.

Certaines formes d'EPCI ont été supprimées, telles que les Communautés de villes ou les districts. Les structures intéressées se sont généralement transformées en communautés de communes ou d'agglomération.

2. Les EPCI sans fiscalité propre

On trouve parmi eux :

- les SIVU (Syndicat intercommunal à vocation unique), tels que les :
 - syndicats intercommunaux à vocation scolaire
 - syndicats intercommunaux d'alimentation en eau potable
 - syndicats intercommunaux d'électrification
 - syndicats intercommunaux d'aménagement hydraulique
 - syndicats intercommunaux ayant des vocations diverses telles que l'accueil des personnes âgées, l'accueil en crèche...

— les SIVOM (Syndicat intercommunal à vocations multiples)

Leurs ressources proviennent essentiellement des cotisations versées par les communes membres.

3. Compétences exercées par les EPCI

Les EPCI exercent des compétences qui leurs sont dévolues par la loi ou déléguées par leurs communes membres. Ces types de structures choisissent des compétences obligatoires et des compétences facultatives. A titre d'exemple, les communautés d'agglomération doivent avoir quatre compétences obligatoires (aménagement de l'espace communautaire, développement économique, politique de la ville et équilibre social de l'habitat sur le territoire communautaire). Elles doivent aussi choisir trois parmi cinq compétences optionnelles (voirie, eau, assainissement, parcs de stationnements, équipements culturels et sportifs).