



Conseil économique, social
et environnemental régional

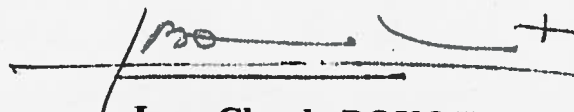
AVIS N° 2011 - 16

Du 10 novembre 2011

**Contribution à la mise en œuvre du volet transport de la loi du 11 février
2005 relative à « l'égalité des droits et des chances, la participation et la
citoyenneté des personnes handicapées »**

**présenté au nom de la commission des Transports
par Monsieur Denys DARTIGUES**

**CERTIFIE CONFORME
LE PRESIDENT**



Jean-Claude BOUCHERAT

**LE CONSEIL ÉCONOMIQUE, SOCIAL ET ENVIRONNEMENTAL
RÉGIONAL D'ÎLE-DE-FRANCE**

VU :

- Les dispositions adoptées au plan international ou européen : convention relative aux droits des personnes handicapées et protocole facultatif (*adoptée par l'Assemblée générale des Nations Unies le 13 décembre 2006, signée par la France le 30 mars 2007 et ratifiée les 18 février 2010*), résolution d'ensemble n°2001/3 de la Conférence européenne des ministres des transports de la CE (CEMT) relative aux transports accessibles (adoptée par le conseil des ministres européen les 29 et 30 mai 2001), règlement CE n° 1371/2007 relatif aux droits et obligations des voyageurs ferroviaires, du Parlement européen et du Conseil en date du 23 octobre 2007, Règlement CE n°181/2011 relatif aux droits des passagers dans le transport par autobus et autocar, du Parlement européen et du Conseil en date du 16 février 2011, Décision n°2008/164/CE du 21 décembre 2007 de la Commission Européenne validant la spécification technique d'interopérabilité (STI) relative aux «personnes à mobilité réduite» dans le système ferroviaire transeuropéen conventionnel et à grande vitesse.
- Les dispositions législatives et réglementaires adoptées au plan national et en particulier : la loi 2005-102 du 11 février 2005 concernant « l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, 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, le décret n°2006-1657 du 21 décembre 2006 relatif à l'accessibilité de la voirie et des espaces publics et le nouveau Code des transports.
- La délibération CR 79-20 du Conseil régional du 10 juillet 1979 relative à la politique régionale en faveur des handicapés.
- La délibération CR 85-58 du Conseil régional du 10 décembre 1985 relative à l'aide au transport des personnes handicapées en Île-de-France.
- La délibération CR 64-01 du Conseil régional du 13 décembre 2001 relative à la politique régionale en faveur des gares routières, parcs de stationnement régionaux et transport des personnes handicapées.
- La délibération CR 51-11 du Conseil régional en date du 23 juin 2011 relative à la participation régionale au financement du schéma directeur d'accessibilité du réseau ferré d'Île-de-France, approbation de la convention cadre pour la mise en œuvre du schéma directeur d'accessibilité d'Île-de-France.
- La délibération CP 11-515 de la commission permanente du Conseil régional en date du 7 juillet 2011 relative à l'affectation de la première autorisation de programme aux opérateurs de transport pour la mise en œuvre du SDA.
- Le SDA adopté par le Conseil du STIF, le 14 février 2008, ainsi que les orientations du SDA, son volet financier et sa programmation adoptés par le Conseil du STIF, le 8 juillet 2009.

- Les travaux du groupe de travail « défi n°6 » ayant précédé l'adoption du PDUIF par le Conseil du Syndicat des transports d'Île-de-France lors de sa séance du 9 février 2011, composé des 3 documents suivants : le PDUIF, l'annexe environnementale et l'annexe accessibilité,
- Les avis du CESER d'Île-de-France et notamment ceux référencés :
- n°2011-15 du 13 octobre 2011 relatif à la révision du PDUIF : avis préalable à l'arrêt du projet par le Conseil régional,
 - n°2009-07 du 13 mai 2009 relatif à la révision du PDUIF : analyse, bilan et premières propositions,
 - n°98-10 du 10 décembre 1998 relatif aux déplacements des personnes à mobilité réduite en Île-de-France,
 - n°96-09 du 11 septembre 1996 relatif à la qualité dans les transports collectifs régionaux en Île-de-France (article 4),
 - n°91-08 du 18 avril 1991 relatif au transport des personnes à mobilité réduite,
 - n°85-14 du 5 décembre 1985 relatif à l'aide au transport des personnes handicapées,

CONSIDERANT :

- Qu'il a été associé dès l'engagement aux procédures d'élaboration du SDA (Schéma directeur d'accessibilité) et de révision du PDUIF (Plan de déplacements urbains d'Île-de-France), et cela, pendant toute leur durée ;
- Que le SDA, dont l'objet est, conformément à la loi du 11 février 2005, d'assurer l'accessibilité des services et réseaux de transports collectifs aux personnes à mobilité réduite par une mise en œuvre progressive de mesures appropriées, a constitué une première étape positive dans la mise en application de la loi de 2005 dont l'élaboration de l'annexe accessibilité du PDUIF a constitué le prolongement naturel ;
- Que si les efforts consentis par chaque acteur sont considérables, les négociations pour le bouclage du financement viennent seulement de s'achever, ce qui a pour conséquence que la réalisation du SDA accuse déjà un certain retard par rapport à l'objectif, fixé par la loi, d'une accessibilité en 2015 ;
- Que les investissements sur les réseaux de transport ne peuvent trouver leur plein effet que si les aménagements nécessaires sont réalisés sur la voirie pour assurer la continuité de la chaîne de déplacement ;
- Que l'élaboration des PAVE (Plan de mise en accessibilité de la voirie et de l'espace public), tout comme la mise en place des CCAPH (Commissions communales ou intercommunales d'accessibilité des personnes handicapées) prescrites par la loi de 2005 ont pris un important retard entraînant de ce fait un décalage regrettable des aménagements nécessaires. Mais que, dans les communes où des investissements en faveur des « personnes à mobilité réduite » (PMR) ont été réalisés, on constate également encore trop souvent de nombreuses entraves (sur les trottoirs, notamment) au déplacement normal des PMR, entraves qui traduisent à la fois l'incivilité des riverains mais également une insuffisante sensibilisation des populations valides aux objectifs de la loi,

- Que l'on connaît insuffisamment l'importance et les caractéristiques des personnes en situation de handicap en Ile-de-France, et qu'il s'ensuit que les besoins d'accessibilité sont fréquemment appréhendés de façon uniforme alors, qu'en réalité, ils diffèrent suivant le type de handicap,
- Que, d'une manière générale, on observe chez beaucoup d'intervenants une relative assimilation entre les « personnes à mobilité réduite » (PMR) et les « utilisateurs de fauteuils roulants » (UFR),
- Que le dispositif de « déclaration d'accessibilité » d'une ligne, parce qu'il peut permettre d'annoncer qu'une ligne est accessible alors que certains arrêts (jusqu'à 30%) ne le sont pas, ne favorise guère la perception claire d'un réseau effectivement utilisable,
- Que le suivi de l'avancement de la mise en œuvre du SDA n'est pas aisé,
- Que les systèmes d'information sur Internet ne sont pas correctement mis à jour, ni faciles à appréhender,
- Que les travaux de Recherche et Développement (R & D) sont peu développés et essentiellement ciblés sur les malvoyants et les usagers en fauteuil roulant,
- Qu'au regard des exigences de la loi, le « service » de substitution du métro est incomplètement assuré par le réseau de bus pour des raisons de tarification. En effet, la tarification à l'unité adoptée par le STIF présente des différences pour l'utilisation du réseau métro et du réseau Bus et ne permet pas de considérer que le réseau bus constitue un service de substitution au sens de la loi de 2005.

ÉMET L'AVIS SUIVANT :

ARTICLE 1^{ER} : Le CESER estime indispensable que soit mis en place un suivi de planification glissante des travaux, régulièrement actualisé, tant pour le réseau ferré que pour le réseau de transport routier.

ARTICLE 2 : Le CESER demande également que soit assurée une meilleure coordination des réalisations, notamment pour les aménagements de la voirie aux abords des arrêts de cars ou bus, de façon à pouvoir anticiper les difficultés qui vont se présenter à l'échéance de 2015, voire à redéfinir les priorités. À cet effet, il recommande de désigner un « coordonnateur » ou chef de file chargé de veiller à une meilleure prise en compte de la « continuité du cheminement ». Il rappelle qu'il a déjà, par le passé, proposé d'étendre les compétences du STIF en matière de déplacements et de mobilité (art 5 de l'Avis du 17/10/2007 « perspectives d'évolution du rôle et des compétences du STIF » –rapporteurs, MM. Paumier et Rabardel).

En parallèle, il suggère d'examiner quelle part Paris-Métropole pourrait assurer dans cette coordination, dans son périmètre, notamment en matière d'accessibilité de la voirie aux abords des points d'arrêt des systèmes de transport.

ARTICLE 3 : Le CESER recommande d'engager un vaste effort de communication afin de sensibiliser les Franciliens, acteurs et utilisateurs de l'espace public, sur les obligations de la

loi et de donner davantage de visibilité aux réalisations du SDA (Schéma Directeur d'Accessibilité) et des PAVE (Plan de mise en accessibilité de la voirie et de l'espace public).

ARTICLE 4 : Pour permettre une meilleure prise en compte des besoins différenciés des différentes populations en situation de handicap temporaire ou permanent, le CESER recommande d'approfondir la connaissance de ces populations à l'instar du département des Hauts de Seine qui s'est associé à l'enquête nationale Handicap-Santé de 2008.

ARTICLE 5 : Le CESER demande l'harmonisation, a minima pour les PMR (« personnes à mobilité réduite »), des conditions tarifaires d'utilisation des métros et des bus (possibilité de correspondances multiples avec le même titre) pour faire des bus un réel « service de substitution » (au sens de la loi) du métro.

ARTICLE 6 : Le CESER encourage la Région à initier et soutenir des programmes de recherche et développement dans le domaine de la mobilité des personnes en situation de handicap. Cela pourrait concerner notamment l'adaptation des fauteuils roulants aux différents modes de déplacements, par exemple, par le biais de la fondation de Garches dont la Région est partenaire.

ARTICLE 7 : Le CESER estime nécessaire de faire un saut qualitatif important dans le domaine de l'information dispensée aux PMR, laquelle est très en retrait par rapport à celle qui est mise à la disposition des autres voyageurs. Il prend acte de l'ambitieux programme prévu par le SDA mais attire l'attention sur la nécessité de veiller, dès à présent, à une mise à jour continue des systèmes ou documents d'information, ce qui est loin d'être le cas aujourd'hui.

ARTICLE 8 : Le CESER suggère que soit développée une forme de « labellisation » des installations (gares, trains, voirie etc.. ;) accessibles, au fur et à mesure de leur mise en service et considère, à cet égard, qu'il est nécessaire de redéfinir les conditions de déclaration d'accessibilité d'une ligne en introduisant, par exemple – sous une forme appropriée, la notion de semi-accessibilité lorsque certains arrêts restent provisoirement non accessibles.

ARTICLE 9 : Le CESER demande que, pour tous les nouveaux projets publics ou privés, un respect scrupuleux soit porté à la mise en œuvre de l'exigence première de la loi à savoir la concrétisation de la continuité des cheminements (au-delà du strict périmètre de ces projets).