



# **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 »<sup>1</sup>. 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 »<sup>2</sup>*

---

<sup>1</sup> Charte de l'APF

<sup>2</sup> 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 règlementaire :

> 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 véhicule 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.