

ASSEMBLÉE NATIONALE

7 mai 2019

LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1831)

Non soutenu

AMENDEMENT**N ° CD901**

présenté par

M. Pancher, M. Colombani, M. Falorni, M. François-Michel Lambert, M. Acquaviva,
M. Castellani, M. El Guerrab, M. Pupponi et M. Philippe Vigier

ARTICLE 10

A la fin de l'alinéa 10, substituer à l'année :

« 2021 »,

l'année :

« 2023 ».

EXPOSÉ SOMMAIRE

La fourniture des données sur les déplacements des personnes ayant des handicaps ou à mobilité réduite est une avancée essentielle. Elles sont les premières à subir des difficultés pour suivre un parcours scolaire, pour accéder aux lieux publics, pour accéder aux biens essentiels que sont la santé, le sport, le logement, les loisirs, ainsi qu'à l'emploi. Faciliter leurs déplacements et renforcer leur information sur la chaîne des déplacements est une étape importante pour leur intégration pleine et entière. C'était déjà l'enjeu de la loi pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées de 2005. Compte tenu de la multiplicité des acteurs et d'un manque de moyens, elle n'a malheureusement pas totalement porté ses fruits. L'objectif est désormais d'associer l'ensemble des acteurs dans la production et la mise à disposition des données d'accessibilité mentionnées dans le règlement délégué (UE) 2017/1926 de la Commission du 31 mai 2017.

A la différence des données de mobilité évoquées à l'article 9 de la loi pour lesquelles seul l'existant doit être fourni, les données sur l'accessibilité des services réguliers de transport public, si elles n'existent pas, devront être créées en vue de leur mise à disposition et réutilisation selon les dispositions dudit règlement (collecte, mise en qualité et mise aux normes).

La multiplicité des acteurs : autorités organisatrices de la mobilité/autorités organisatrices des transports, opérateurs de transport, gestionnaires d'infrastructure, mais également intercommunalités ou communes en charge de la voirie, syndicats mixtes, peut rendre la

convergence des données plus délicate. Par exemple : diversité des éléments constitutifs d'un itinéraire, d'un point d'arrêt ou d'un pôle d'échanges multimodal, sachant que le territoire français compte près de 3 000 gares et plusieurs milliers de points d'arrêt.

Cette disposition implique pour les petits réseaux de réaliser des investissements conséquents pour mettre en place un dispositif de collecte des données.

Il convient alors de ne pas créer des espoirs qui ne sauraient être satisfaits et de fixer dans la loi un calendrier raisonnable qui permettra aux nombreux acteurs de remplir ces nouvelles obligations et aux personnes concernées de bénéficier à échéance d'une information plus adaptée.