



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

transports

Question écrite n° 21747

Texte de la question

M. André Aschieri attire l'attention de Mme la ministre de l'emploi et de la solidarité sur les difficultés que rencontrent les personnes handicapées dans l'accès aux transports en commun. L'arrêté ministériel du 2 juillet 1982 relatif aux règles de construction des véhicules TCP (Transport en commun de personnes) prévoit au chapitre Ier Accessibilité des véhicules que « deux portes au moins doivent permettre le passage d'une personne assise dans un fauteuil roulant et, pour cela, présenter un passage libre d'au moins 0,80 mètre de large... ». Pourtant malgré la loi de 1975 qui fait de l'accessibilité une obligation nationale, nombre de personnes en situation de handicap rencontrent des difficultés pour se déplacer. En Ile-de-France par exemple, seul 0,5 % des véhicules sont aménagés. Pourtant le coût d'aménagement d'un autobus à plancher bas n'excède pas 65 000 francs. L'autonomie de la personne est un droit que doivent garantir les systèmes de transport. C'est pourquoi, il lui demande quelles sont les mesures qu'elle envisage de prendre pour améliorer cette situation.

Texte de la réponse

Le ministère de l'emploi et de la solidarité et le ministère de l'équipement, des transports et du logement mènent une politique active pour favoriser l'accessibilité du cadre bâti et des transports aux personnes handicapées, sachant que celle-ci est une condition essentielle de l'insertion et de la qualité de la vie. Dans cette action de longue durée, 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, dont relèvent les infrastructures de transport, votée à l'unanimité par le Parlement, marque une étape importante en prolongeant les principes posés par la loi d'orientation du 30 juin 1975 en faveur des personnes handicapées. Les nouvelles procédures sont entrées en vigueur le 1er août 1994. Pour ce qui concerne les transports, les dispositions arrêtées le 21 février 1989 dans le cadre du programme « 60 mesures pour le transport » ont marqué un tournant décisif. Ainsi, un protocole d'accord a été signé le 25 novembre 1992 entre le président-directeur général de Renault véhicules industriels et le secrétariat d'Etat aux handicapés ; RVI et Heuliez développent en conséquence une gamme de modèles à plancher surbaissé, accessibles à tous. Depuis, des villes de plus en plus nombreuses s'équipent d'autobus à plancher surbaissé, qui représentent la quasi-totalité des commandes de 1997, sachant que cette solution constitue un élément indispensable mais non suffisant à une véritable accessibilité. Il appartient aux autorités organisatrices et aux transporteurs de veiller à ce que les véhicules achetés comportent les aménagements assurant l'accessibilité à tous, notamment aux personnes se déplaçant en fauteuil roulant. Un courrier du 2 juin 1998 de la direction de la sécurité et de la circulation routières lève les derniers obstacles qui auraient pu subsister. Outre les progrès réalisés pour ce qui concerne les véhicules de transports urbains, des réalisations exemplaires en matière d'accessibilité sont à mentionner, telles le tramway de Bobigny-Saint-Denis, celui de Rouen, la ligne de métro Météor à Paris et le VAL de Lille et de Toulouse. Les projets de tramways d'Orléans, de Montpellier, de Bordeaux comme le projet de VAL à Rennes prennent en compte cette obligation d'accessibilité. Il faut souligner l'accessibilité des voitures des trains express régionaux et une amélioration de celle-ci pour les voitures TGV, y compris celles à deux étages. Le ministre de l'équipement, des transports et du logement a souhaité que le conseil général des ponts et chaussées puisse

effectuer un audit de la disponibilité des équipements dans les différents moyens de transports sur l'ensemble du territoire national, conformément aux orientations et aux propositions qu'il avait exposé lors de l'assemblée plénière du Colitrah, le 12 juin dernier. Concernant la région Ile-de-France, le conseil économique et social régional suite à son rapport « les déplacements des personnes à mobilité réduite en Ile-de-France », a adopté un avis en date du 10 décembre 1998, dans lequel il suggère des orientations impliquant un travail de longue haleine et des crédits d'investissements évalués quatre milliards de francs sur dix ans. Sur la base des travaux et des réflexions engagés, le conseil régional a fait connaître sa volonté de faire progresser l'accessibilité des transports, dès cette année, en augmentant les crédits consacrés à cet objectif. Dans ce contexte, les nouvelles orientations de la RATP rejoignent les préoccupations de l'honorable parlementaire, comme le confirme la concertation entre cette grande entreprise publique et le ministère de l'emploi et de la solidarité. En effet, le réseau d'autobus accomplit des progrès en matière d'information et de confort des voyageurs, notamment par des annonces sonores sur trente quatre lignes, des affichages visuels sur des bandeaux lumineux et des informations sur les temps d'attente aux arrêts (deux lignes expérimentales). De plus, à compter de la commande 1999, tous les véhicules achetés par la RATP seront munis des équipements nécessaires à une accessibilité totale et la ligne 88 sera réaménagée dans les prochains mois. Toutefois, l'accessibilité ne prendra son plein effet que si d'une part, la voirie est aménagée en tant que de besoin et, d'autre part, les automobilistes respectent les points d'arrêt. La ministre de l'emploi et de la solidarité lors d'un colloque sur le thème « handicap et mobilité », tenu dans le cadre du dernier « mondial de l'automobile », a rappelé la ferme volonté du Gouvernement de promouvoir la liberté d'aller et de venir pour tous et souligné le fait que celle-ci est aussi conditionnée par le civisme de chacun, notamment pour le respect des emplacements réservés de stationnement tant pour les véhicules arborant le macaron GIC ou GIG que pour les véhicules de transports collectifs routiers. Enfin, au niveau européen, les experts gouvernementaux du ministère chargé des affaires sociales et du ministère chargé des transports, interviennent, chaque fois que nécessaire, pour promouvoir cette politique d'accessibilité, notamment lors de l'élaboration de normes de construction des véhicules, assurant l'autonomie et la sécurité des personnes à mobilité réduite dans leurs déplacements.

Données clés

Auteur : [M. André Aschieri](#)

Circonscription : Alpes-Maritimes (9^e circonscription) - Radical, Citoyen et Vert

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 21747

Rubrique : Handicapés

Ministère interrogé : emploi et solidarité

Ministère attributaire : santé et action sociale

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 23 novembre 1998, page 6353

Réponse publiée le : 21 juin 1999, page 3866