



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

transports

Question écrite n° 23088

Texte de la question

Mme Marie-Françoise Pérol-Dumont attire l'attention de Mme la ministre de l'emploi et de la solidarité sur les problèmes d'accès aux transports collectifs que rencontrent les personnes handicapées motrices. En vertu d'une loi du 30 juin 1975, il est prévu que les services de transports collectifs doivent être aménagés afin de faciliter le déplacement de ce 1,5 million de personnes. Or, il s'avère qu'aujourd'hui encore une grande partie de ces moyens de déplacement leur reste inaccessible et les collectivités locales et territoriales organisatrices des transports n'ont pas les moyens de changer tout leur parc automobile afin de se doter de véhicules adaptés ; cette situation pénalise donc fortement les handicapés en les empêchant de mener une vie normale. Aussi elle souhaite connaître les mesures qu'elle envisage d'adopter à leur encontre dans le cadre de la loi de lutte contre les exclusions.

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 », concrétisées, 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 développant en conséquence une gamme de modèles à plancher surbaissé, accessibles à tous. Depuis, des villes de plus en plus nombreuses s'équipent d'autobus de ce type, qui représentent la quasi-totalité des commandes en 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, tels le tramway de Bobigny - Saint-Denis, celui de Rouen, la ligne de métro Meteor 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. Les réponses à apporter aux questions soulevées par l'honorable parlementaire se situent d'une part dans le cadre de la loi n° 82-1152 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs dont l'article 2 stipule que des mesures

particulières peuvent être prises en faveur des personnes à mobilité réduite, et d'autre part dans celui de la loi d'orientation du 30 juin 1975 en faveur des personnes handicapées. Il n'apparaît pas, par contre, que les solutions aux difficultés rencontrées relèvent principalement de la loi d'orientation n° 98-657 du 29 juillet 1998 relative à la lutte contre les exclusions, sachant que les modulations tarifaires envisagées à l'article 133 concernent les chômeurs en fin de droit et les demandeurs d'emploi de moins de 26 ans, dont certains, il est vrai, peuvent voir leur mobilité réduite du fait d'un handicap temporaire ou définitif. Le ministre de l'équipement, du transport, du logement et du tourisme, en clôturant l'assemblée plénière du Colitrah le 12 juin dernier, et 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 » ont 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 assurant l'autonomie et la sécurité des personnes à mobilité réduite dans leurs déplacements.

Données clés

Auteur : [Mme Marie-Françoise Pérol-Dumont](#)

Circonscription : Haute-Vienne (3^e circonscription) - Socialiste

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 23088

Rubrique : Handicapés

Ministère interrogé : emploi et solidarité

Ministère attributaire : santé et action sociale

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 21 décembre 1998, page 6904

Réponse publiée le : 21 juin 1999, page 3867