

ASSEMBLÉE NATIONALE

29 mai 2019

LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS - (N° 1974)

Commission	
Gouvernement	

RETIRÉ AVANT DISCUSSION**AMENDEMENT**

N ° 1404

présenté par

M. Orphelin, Mme Batho et M. Nadot

ARTICLE PREMIER

Après l'alinéa 3, insérer l'alinéa suivant :

« 2° *bis* Après le mot : « utilisation », la fin de l'article L. 1111-2 est ainsi rédigée : « d'une solution de mobilité accessible aux passagers à mobilité réduite telle que définie par la directive 2001/85/CE du Parlement européen et du Conseil du 20 novembre 2001 concernant des dispositions particulières applicables aux véhicules destinés au transport des passagers et comportant, outre le siège du conducteur, plus de huit places assises, ainsi qu'à l'ensemble des publics présentant des difficultés financières, physiques, matérielles ou cognitives » ; »

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à modifier l'article définissant la mise en œuvre progressive du droit à la mobilité, afin d'y intégrer la prise en compte des passagers à mobilité réduite tels qu'une directive européenne de 2001 les définit.

A l'heure actuelle en France, 7 millions d'actifs rencontrent des difficultés quotidiennes de mobilité. Les difficultés rencontrées sont parfois complexes et multiples, notamment pour les personnes en insertion socioprofessionnelle. Les solutions de mobilité actuellement conçues le sont pour une majorité d'usagers, pour qui la mobilité est accessible plus ou moins facilement. Pour les autres, les difficultés sont nombreuses et parfois « invisibles » :

- Peur de prendre les transports ;
- Non-possession d'une carte bancaire afin de payer son abonnement ;

- Handicap physique ne permettant pas de prendre une ligne régulière de bus.

Les personnes âgées sont elles aussi insuffisamment prises en compte dans l'établissement des politiques de transport.

L'actuel droit au transport (qui deviendra droit à la mobilité une fois ce projet de loi adopté) est ainsi défini à l'article L1111-2 du code des transports : « La mise en œuvre progressive du droit au transport permet à l'utilisateur de se déplacer dans des conditions raisonnables d'accès, de qualité, de prix et de coût pour la collectivité, notamment, par l'utilisation d'un moyen de transport ouvert au public. »

A l'article L.1111-1 du même code, il est mentionné que ce droit vaut pour toute personne « y compris celle dont la mobilité est réduite ou souffrant d'un handicap ». Mais les autres publics évoqués ci-dessus ne sont pas pris en compte.

Il est donc proposé d'utiliser la notion très large de « passagers à mobilité réduite » définie par la directive 2001/85/CE afin de garantir que les solutions de mobilité françaises soient conçues pour être réellement accessibles à tous. Les passagers à mobilité réduite au sens de la directive sont « toutes les personnes ayant des difficultés pour utiliser les transports publics, telles que, par exemple, personnes handicapées (y compris les personnes souffrant de handicaps sensoriels et intellectuels et les personnes en fauteuil roulant), personnes handicapées des membres, personnes de petite taille, personnes transportant des bagages lourds, personnes âgées, femmes enceintes, personnes ayant un caddie et personnes avec enfants (y compris enfants en poussette) ».

Il est impératif que les solutions de demain soient conçues à partir des difficultés des plus exclus afin qu'elles soient adaptées à tous. Un droit à la mobilité prenant en compte les plus exclus est le point de départ de cette logique.

Cet amendement a été proposé par Wimoov.