



# ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

## Mobilité des personnes en situation de handicap en Île-de-France

Question écrite n° 10837

### Texte de la question

M. Hugues Renson interroge Mme la secrétaire d'État, auprès du Premier ministre, chargée des personnes handicapées, sur l'accessibilité des transports pour les personnes en situation de handicap sur le territoire national et plus particulièrement en Île-de-France. En effet, la loi pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées du 11 février 2005 a introduit le principe général d'accessibilité pour tous, quel que soit le handicap. La mise en accessibilité étant nécessaire pour les personnes en situation de handicap mais également pour les personnes à mobilité réduite (PMR). Selon l'enquête TNS Sofres « Transports et handicap en Ile-de-France » réalisée sur la période 2013-2014, et publiée en 2016 dans le cadre de l'observatoire de la mobilité en Île-de-France, 1,3 million de personnes sont en situation de handicap en Île-de-France soit 12 % des personnes âgées de 5 ans et plus. Pour autant, seulement 5 % d'entre elles disposent d'une reconnaissance administrative de leur handicap. Parmi elles, une forte proportion de personnes ne se déplacent pas ou éprouvent des difficultés à se déplacer. À Paris, par exemple, seulement 15 stations de métro sont accessibles. Les transports adaptés à la demande, qui offrent la possibilité aux personnes en situation de handicap de se déplacer tous les jours de la semaine sur réservation, souffrent quant à eux de retards chroniques pour un reste à charge qui peut s'avérer important pour les personnes en situation de handicap les plus modestes. 13 ans après la loi de 2005, l'accessibilité des transports aux personnes en situation de handicap en Île-de-France demeure perfectible. Ainsi, il lui demande quelles mesures le Gouvernement compte prendre afin de favoriser la mobilité des personnes en situation de handicap, qu'elles disposent ou non d'une reconnaissance administrative.

### Texte de la réponse

S'inscrivant dans un mouvement européen et international, la loi n° 2005-102 du 11 février 2005 modifiée pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, dite « loi Handicap », est l'une des principales lois sur les droits des personnes handicapées depuis la loi de 1975. Elle rend obligatoire l'accessibilité de toute la chaîne du déplacement qui comprend le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transport et leur intermodalité, à l'horizon 2015. Bien que des avancées réelles aient eu lieu dans les années suivant l'adoption de la loi de 2005, sa mise en œuvre s'est révélée plus difficile que prévu. Afin de surmonter ces difficultés, l'ordonnance n° 2014-1090 du 26 septembre 2014 relative à la mise en accessibilité des établissements recevant du public (ERP), des transports publics, des bâtiments d'habitation et de la voirie pour les personnes handicapées simplifie et explicite les normes d'accessibilité. Sa disposition phare est la mise en place d'un dispositif d'échéanciers : les Agendas d'accessibilité programmée. L'Agenda d'accessibilité programmée est nommé SD'AP (schéma directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée) pour le domaine des transports dans lequel il est un outil d'application volontaire. Le SD'AP donne la possibilité aux autorités organisatrices de transports de prolonger les travaux requis, au-delà de 2015, et engage l'autorité organisatrice de transports qui le signe à réaliser les travaux et actions d'accessibilité dans un délai pouvant aller jusqu'à : une période de 3 ans maximum pour le transport urbain; deux périodes de 3 ans maximum pour le transport interurbain et les transports en Ile-de-

France;trois périodes de 3 ans maximum pour le transport ferroviaire, y compris les services de transport empruntant les lignes du réseau express régional (RER) Malgré les évolutions législatives qui sont venues bousculer les SD'AP en modifiant les périmètres géographiques et de compétences (loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles, loi relative à la délimitation des régions, et loi portant Nouvelle Organisation Territoriale de la République), le bilan des SD'AP est encourageant. Son détail sera partagé prochainement dans le cadre d'un rapport que le gouvernement doit transmettre au Parlement ; il est en cours de préparation avec l'appui d'une mission d'inspections qui mobilise l'IGF, l'IGAS et le CGEDD. Ses conclusions seront également partagées avec l'ensemble des associations représentatives des personnes conformément à l'engagement souscrit en comité interministériel du handicap Dans Paris, face aux difficultés techniques et de coûts posés par la mise en accessibilité du métro, le législateur a prévu que le réseau de bus dense de Paris serve de transport de substitution. Ainsi, l'ensemble des lignes de bus parisiennes ont été déclarées accessibles et sont utilisées par les personnes handicapées. En parallèle, la RATP poursuit ses efforts de mise en accessibilité des stations pour tous les autres handicaps à travers le programme Equisens qui prévoit de la sonorisation, une amélioration de l'éclairage, un doublement des mains courantes, une amélioration de l'information... La loi du 26 mars 2018 relative à l'organisation des jeux olympiques et paralympiques de 2024 prévoit par ailleurs que les autorités organisatrices de transports compétentes pour le périmètre de la métropole du Grand-paris, ainsi que celui de la métropole d'Aix-Marseille-Provence, élaborent sous 18 mois de nouvelles propositions pour développer l'accessibilité universelle des modes de transports nécessaires pour rejoindre les sites liés à l'organisation et au déroulement des jeux olympiques et paralympiques de 2024. En complément de l'offre de droit commun, les transports adaptés à la demande, nommés PAM en Ile de France, sont gérés par Ile-de-France mobilité. Un travail de réflexion avec les associations de personnes handicapées est en cours pour améliorer ce service en Ile de France. A l'échelle nationale, des réflexions similaires portent en particulier sur la suppression des « limites territoriales », sur la simplification du droit d'accès aux personnes handicapées non résidentes ainsi que sur les gains potentiels de mutualisation des multiples plateformes de réservation à l'échelle locale. Elles conduiront à la publication de recommandations nationales.

## Données clés

**Auteur :** [M. Hugues Renson](#)

**Circonscription :** Paris (13<sup>e</sup> circonscription) - La République en Marche

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 10837

**Rubrique :** Personnes handicapées

**Ministère interrogé :** [Personnes handicapées](#)

**Ministère attributaire :** [Personnes handicapées](#)

## Date(s) clé(s)

**Question publiée au JO le :** [17 juillet 2018](#), page 6295

**Réponse publiée au JO le :** [29 janvier 2019](#), page 914