



# ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

## Accessibilité des PMR aux transports en commun

Question écrite n° 17361

### Texte de la question

M. Vincent Rolland attire l'attention de Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur l'accessibilité des personnes à mobilité réduite (PMR) dans les transports en commun. Alors que la transition écologique pousse les pouvoirs publics à envisager les transports en commun comme un mode de circulation d'avenir, il convient de rappeler au Gouvernement qu'il lui faut inclure les équipements nécessaires aux personnes à mobilité réduite. En effet, les personnes handicapées et à mobilité réduite ne jouissent pas du même service public de transports en commun que les personnes valides. Même dans une ville comme Paris, pourtant ville mondiale, le réseau de métro accessibles aux personnes handicapées et à mobilité réduite se résume à quelques lignes. Or il est indispensable que la France puisse, dans une logique de solidarité, offrir à l'ensemble des citoyens, qu'ils souffrent de mobilité réduite, de handicap ou non, le même service public de transports. Il lui demande donc quelles mesures son ministère entend prendre pour améliorer l'accessibilité des transports en commun en France aux personnes à mobilité réduite.

### Texte de la réponse

La loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées accordait un délai de 10 ans pour la mise en accessibilité de l'ensemble des systèmes de transport collectif. En 2013, le rapport intitulé « Réussir 2015 » de la sénatrice Claire-Lise CAMPION révélait que les transports urbains avaient sensiblement progressé dans ce domaine mais qu'il n'en était pas de même des transports non urbains. Quant au transport ferroviaire, la complexité et le montant des investissements restant à réaliser pour rendre les gares accessibles nécessitaient d'accorder à ce secteur une durée supplémentaire plus conséquente. Face au constat partagé qu'il n'était pas possible de respecter cette échéance, la loi de 2005 a été complétée en 2014 par le dispositif des schémas directeurs d'accessibilité – agendas d'accessibilité programmée (SD'AP) qui a permis de relancer le chantier de la mise en accessibilité des transports collectifs. Grâce à ce dispositif, de nombreuses autorités organisatrices de transports (AOT) se sont engagées à mener à bien la mise en accessibilité des réseaux de transport placés sous leur responsabilité en respectant un calendrier précis (délai de 3 ans maximum pour les services routiers urbains, de 6 ans pour les services routiers non urbains et les transports publics routiers en Île-de-France et de 9 ans pour les services ferroviaires). Ainsi, en Île-de-France, les dispositions mises en œuvre permettent à ce jour aux personnes à mobilité réduite, et notamment aux utilisateurs de fauteuil roulant, d'emprunter l'ensemble du réseau d'autobus dans Paris (63 lignes), plus de 70 % du réseau d'autobus en banlieue (plus de 200 lignes), l'ensemble des lignes de tramway, 64 gares du réseau express régional (RER) sur les 65 exploitées par la RATP (la mise en accessibilité de la gare de La Croix-de-Berny étant programmée pour 2021). Quant au métro parisien, la loi de 2005 précisait que les réseaux souterrains de transports ferroviaires et de transports guidés, existants au 11 février 2005, n'étaient pas soumis au délai de 10 ans imposé pour la mise en accessibilité des services de transport. Telle est la situation de la majeure partie de ce réseau. Toutefois, cette dérogation doit s'accompagner de la mise en place de services de substitution accessibles aux personnes handicapées et à mobilité réduite au même coût pour les

usagers que les lignes régulières. Les 63 lignes du réseau parisien d'autobus font ainsi office de service de substitution au réseau de métro. Les prolongements de lignes de métro (la ligne 4 au sud, la ligne 11 à l'est et la ligne 12 au nord) dont les travaux sont en cours, permettront par ailleurs d'offrir des tronçons de lignes de métro accessibles depuis les différentes banlieues desservies jusqu'aux portes de Paris. Enfin, la ligne 14, mise en service en 1998, est également accessible. Côté SNCF, le SD'AP d'Île-de-France Mobilités programme la mise en accessibilité de 110 gares, qui viendront s'ajouter aux 97 gares déjà traitées, pour 2024 au plus tard. Quant à la programmation de la mise en accessibilité des autres gares, le SD'AP des services ferroviaires nationaux, approuvé par arrêté du secrétaire d'État aux transports le 29 août 2016, prévoit l'aménagement de 158 gares desservies principalement par des trains nationaux (TGV et Intercités) et les SD'AP des régions prévoient la mise en accessibilité de 352 gares desservies principalement par des trains express régionaux (TER). Cette programmation ambitieuse ne permet pas d'envisager aujourd'hui des investissements supplémentaires. Par ailleurs, conformément à l'article 10 de la loi n° 2015-988 du 5 août 2015 ratifiant l'ordonnance de 2014, le dispositif des agendas d'accessibilité programmée et des SD'AP doit faire l'objet d'une évaluation. C'est pourquoi la ministre chargée des transports a demandé à l'inspection générale des finances, à l'inspection générale des affaires sociales et au conseil général de l'environnement et du développement durable de réaliser un bilan et de formuler des recommandations. Ils viennent de remettre leurs conclusions. Ces recommandations permettront au Gouvernement d'identifier, le cas échéant, les mesures à mettre en œuvre pour améliorer l'accessibilité des transports en commun.

## Données clés

**Auteur :** [M. Vincent Rolland](#)

**Circonscription :** Savoie (2<sup>e</sup> circonscription) - Les Républicains

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 17361

**Rubrique :** Personnes handicapées

**Ministère interrogé :** [Transports](#)

**Ministère attributaire :** [Transports](#)

## Date(s) clé(s)

**Question publiée au JO le :** [26 février 2019](#), page 1860

**Réponse publiée au JO le :** [28 mai 2019](#), page 5032