



Le Président

Madame Delphine BATHO  
Ministre de l'Ecologie  
du Développement Durable et de  
l'Energie  
Grande Arche  
Tour Pascal A et B  
92055 PARIS-LA-DEFENSE Cedex

Toulouse, le 30 OCT. 2012

Nos réf : DGST/DM/CD/JCB/FE/2012/3738  
Affaire suivie par : Jean-Claude Bernard

P.J. : Photo (exemple d'arrêt en zone rurale)

Madame le Ministre,

Le présent courrier vise à apporter notre témoignage sur les difficultés que nous rencontrons dans l'application de la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées et à mobilité réduite. La mise en accessibilité des arrêts de bus en zone rurale notamment constitue une opération non réalisable dans les délais fixés et très contestable en termes de sécurité après dépose de personnes à mobilité réduite dans un océan d'inaccessibilité (voir photo en annexe).

L'article L 1112-1- du Code des transports, dispose que « *les services de transport collectif sont rendus accessibles aux personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, (...), avant le 13 février 2015* ».

Conformément aux dispositions susvisées, les autorités organisatrices des transports ont donc élaboré un schéma directeur d'accessibilité des services afin de rendre ces derniers accessibles dans leur totalité aux personnes handicapées et à mobilité réduite dans un délai de 10 ans à compter du 12 février 2005, sauf en cas d'impossibilité technique avérée.

Par ailleurs, le décret n° 2006-1658 du 21 décembre 2006 et son arrêté d'application du 15 janvier 2007 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics complètent les dispositions de la loi du 11 février 2005. Ces normes concernent notamment les emplacements d'arrêt des véhicules de transport en commun.

Les textes précédemment cités, ainsi que les articles 41, 45 et 46 de la loi n° 2005-102 du 11 février 2005, ont pour objectif de rassembler les autorités responsables des divers maillons de la chaîne du déplacement afin de rendre cette dernière accessible.

Même si la loi crée une annexe particulière aux plans de déplacements urbains traitant de l'accessibilité, pour une meilleure cohérence entre les documents de planification (SDA Transport et P.A.V.E.) le législateur n'a pas désigné de chef de file afin d'assurer une nécessaire coordination dans la mise en œuvre des mesures d'adaptation prévues.

Caractère prévalant de cette ambiguïté s'il en est : les échéances ne sont pas les mêmes d'un acteur à l'autre. De surcroît, les AOTU ont une obligation de résultat à date fixe, tandis que les gestionnaires de voirie n'ont qu'une obligation de programmation de la mise en accessibilité de leurs infrastructures.

On constate aujourd'hui que la compatibilité des différents documents programmatiques nécessaires à la mise en place des conditions du déplacement accessible pour tous n'est pas une réalité.

De fait, un décalage important existe entre les plans pluriannuels des partenaires concernés. Le rapport d'information n°63 (2011-2012) de Mme Claire Lise CAMPION et Isabelle DEBRE réalisé pour la commission du Sénat pour le contrôle de l'application des lois, déposé le 4 juillet 2012 révèle qu'en janvier 2011, 83% des schémas directeurs d'accessibilité des transports collectifs étaient achevés (53%) ou en cours d'élaboration (30%) alors que 60% seulement des plans d'accessibilité de la voirie et des aménagements publics sont aujourd'hui en cours d'élaboration.

Les AOTU, qui ont l'obligation de rendre accessibles leurs réseaux avant la date butoir du 13 février 2015 éprouvent donc de nombreuses difficultés à mettre en œuvre leur programme.

Le cas de Tisséo-SMTC est révélateur : une simulation de programmation de la mise en accessibilité des 3000 arrêts de bus des lignes régulières permet d'évaluer à 77% le nombre des arrêts rendus accessibles d'ici 2015. Ce pourcentage diminue et passe à 66% si l'on prend en compte les 500 arrêts de TAD, principalement situés en zone rurale.

Nous pouvons espérer rattraper le retard en zone urbaine en poursuivant nos efforts conjugués avec ceux des partenaires impliqués dans la construction de la chaîne du déplacement de 2015 à 2018. Il semble toutefois illusoire d'envisager le traitement des zones rurales, principalement desservies par du TAD, à moyen terme.

Très concrètement, en zone rurale, la plupart des arrêts sont implantés sur des emprises dépourvues d'aménagements permettant la continuité du déplacement (trottoirs, cheminements piétons, traversées). Or, toutes les dispositions du décret n° 2006-1658 sont applicables en agglomération comme hors agglomération.

Les AOTU se trouvent donc en situation de créer des arrêts qui ne seraient dans les faits que des îlots accessibles dans un « océan » d'inaccessibilité.

Dans la pratique, les recherches de mise en cohérence des aménagements des arrêts de bus et de la voirie sont souvent infructueuses dans ces zones, car les investissements à réaliser sont hors de proportion au regard des capacités d'investissement et des moyens techniques des communes ou EPCI concernés.

Des opérations d'aménagement sont parfois programmées, mais souvent au-delà de 2015. Dès lors, il ne semble pas optimal, dans une logique de bonne gestion des deniers publics, d'aménager un arrêt s'il doit être détruit quelques années plus tard lors de la réalisation du programme d'aménagement.

Aussi le seul choix qui resterait à l'AOTU soucieuse de la sécurité, du confort de ses usagers et de ne pas se placer hors du cadre légal, serait d'aménager seulement quelques arrêts centraux par commune et de supprimer une partie conséquente des points d'arrêt situés en zone rurale au détriment d'une population dont le ressenti est déjà parfois celui de l'isolement et de la raréfaction des services publics. Cette solution n'étant en outre pas optimale car elle maximiserait les distances à parcourir (dans de mauvaises conditions) vers les arrêts aménagés et nuirait à l'attractivité du réseau des transports en commun.

Cette option de suppression d'arrêt de bus est perçue, y compris par les Maires des communes concernées, comme un recul du service public.

Ces questions sont abordées régulièrement dans le cadre de la concertation menée avec les associations représentatives des porteurs des différents handicaps réunies au sein de la Commission Accessibilité Réseau Urbain Tisséo. Les débats, toujours très constructifs sur l'ensemble des mesures du Schéma Directeur Accessibilité, deviennent très animés quand il s'agit de la mise en accessibilité physique des arrêts et de l'échéance de février 2015.

A 29 mois de cette échéance fixée par la loi, il est évident qu'en dépit d'avancées notoires en matière d'accessibilité, un retard sera à déplorer.

L'analyse objective de nos difficultés constitue une illustration concrète des observations du GART et l'ADCF qui soulignaient en juillet dernier que : « devant de telles contraintes financières, il est à craindre que certaines collectivités se voient dans l'obligation de fermer purement et simplement certaines dessertes de leur territoire, au risque d'aggraver la fracture territoriale qui est au cœur des préoccupations du nouveau gouvernement en matière de transport ».

Ces deux organismes appellent à des discussions tripartites entre les Collectivités, l'Etat et les associations de personnes en situation de handicap afin d'envisager des solutions adaptées aux besoins des personnes en situation de handicap et aux contraintes des collectivités locales.

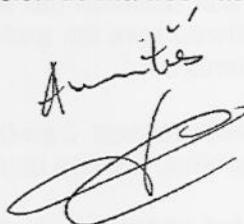
Il n'est pas question de permettre aux collectivités territoriales de se dérober aux obligations juridiques et morales qu'elles ont envers les personnes à mobilité réduite et les personnes en situation de handicap, mais de faire œuvre de réalisme quant aux difficultés rencontrées par les collectivités territoriales et d'engager un processus de perfectionnement des mécanismes existants afin de réaliser la continuité de la chaîne du déplacement.

L'amendement des textes en vigueur pourrait permettre à chacun des acteurs publics impliqués, conscients de la nécessité de répondre aux besoins des personnes confrontées à une situation de handicap, qu'elle soit temporaire ou durable, de travailler dans la logique d'une démarche transversale indispensable et acceptable en termes de délais.

En conclusion, au vu des éléments qui précèdent, il semble nécessaire d'ouvrir un débat au niveau national pour une prise en compte des difficultés majeures rencontrées par les collectivités territoriales dans la mise en œuvre de certaines prescriptions de la loi « Handicap » de 2005.

Je vous serais reconnaissant de bien vouloir préciser votre sentiment sur les problématiques évoquées et les solutions à envisager pour favoriser le déroulement d'une démarche socialement indispensable.

En vous remerciant de l'attention que vous porterez à cette demande, je vous prie d'agréer, Madame le Ministre, l'expression de ma très haute considération.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Amities' above a large, stylized signature.

**Pierre COHEN**  
**Président de Tisséo-SMTC**

ANNEXE

Exemple d'arrêt  
en zone rurale

