

*Direction générale de la mer
et des transports***Directive du 13 avril 2006 relative à l'application de la loi 2005-102 du 11 février 2005 pour l'accessibilité des services de transport public terrestres de personnes handicapées et à mobilité réduite**NOR : *EQU0611470X*

Le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer à Mesdames et Messieurs les préfets de région et de département.

La loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées met en place un certain nombre d'outils et de structures destinés à favoriser la mise en accessibilité des réseaux de transport public de voyageurs.

Cette loi est d'application immédiate. Il m'a semblé, toutefois, utile de préciser pour l'ensemble des acteurs concernés les modalités d'application des articles 45 et 46. Tel est l'objet de la directive ci-jointe sur laquelle j'appelle tout spécialement votre attention.

Les prescriptions concernant le matériel roulant font, quant à elles, l'objet d'un décret qui vient d'être publié (décret n° 2006-138 du 9 février 2006 relatif à l'accessibilité du matériel roulant affecté aux services de transport public terrestre de voyageurs).

La délégation ministérielle à l'accessibilité, les directions régionales et départementales de l'équipement sont à votre disposition pour vous apporter leur concours et leur appui dans la mise en œuvre de ce grand chantier qui a été déclaré prioritaire par le Président de la République.

Je vous demande de porter la présente directive à la connaissance des autorités compétentes pour l'organisation des transports urbains ou non urbains, quel qu'en soit le mode, et de rendre compte au directeur des transports ferroviaires et collectifs (sous-direction des services de transports ferroviaires et collectifs) de toute difficulté d'application.

Pour le ministre et par
délégation :
Le directeur de cabinet,
D. Lallement

Directive d'application de la loi 2005-102 du 11 février 2005 pour l'accessibilité des services de transport public terrestres de personnes handicapées et à mobilité réduite

Préambule

La présente directive a pour objet de vous apporter les éléments nécessaires pour la mise en œuvre des dispositions de l'article 45 de la loi qui sont relatives à l'accessibilité des réseaux de transports publics.

Ces dispositions sont d'application immédiate pour les autorités responsables de l'organisation des transports publics, en particulier les collectivités territoriales ou leurs groupements, sous réserve de la publication du décret relatif aux établissements recevant du public (ERP), dont font partie les gares, et de la réglementation concernant la voirie. Le décret n° 2006-138 du 9 février 2006 définit par ailleurs les dispositions relatives à l'accessibilité du matériel roulant affecté aux services de transport public terrestre de voyageurs.

Il convient de rappeler à titre préliminaire que, conformément à l'avis du Conseil d'Etat du 2 mai 1984 portant interprétation de l'article L. 1614-2 du code général des collectivités territoriales, les dispositions de la loi n° 2005-102 du 11 février 2005 applicables aux services et réseaux de transports collectifs sont des mesures de portée générale qui ne sauraient ouvrir droit à compensation. En effet, l'article 52 de la loi 75-534 du 30 juin 1975 d'orientation en faveur des personnes handicapées codifié à l'article L. 114-4 du code de l'action sociale et des familles invitait déjà les pouvoirs publics à prendre des dispositions prévoyant une adaptation des services de transport collectif ou l'aménagement progressif des normes de construction des véhicules de transport collectif et les conditions d'accès à ces véhicules ou encore pour faciliter la création et le fonctionnement de services de transport spécialisés pour les handicapés.

Le décret n° 78-1167 du 9 décembre 1978 pris pour l'application de la loi de 1975 visant à adapter les services de transport public pour faciliter le déplacement des personnes handicapées imposait déjà aux collectivités territoriales ou à leurs groupements, ainsi qu'à l'Etat, l'établissement, dans un délai de 3 ans, de programmes d'aménagement des services de transport réguliers et des installations pour les adapter aux besoins des personnes handicapées.

La loi du 13 juillet 1991 portant diverses mesures destinées à favoriser l'accessibilité aux personnes handicapées et ses

textes d'application complétaient les dispositions précédentes.

La loi n° 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées a été adoptée en vue de donner une nouvelle impulsion à l'intégration dans la société des personnes handicapées.

Plusieurs éléments en constituent la nouveauté :

- la prise en compte de tous les types de handicap, non seulement moteurs, mais aussi sensoriels (atteignant la vue et l'ouïe), cognitifs et psychiques ;
- la volonté de traiter l'intégralité de la chaîne du déplacement, en liant dans une même approche urbanisme, voirie et transports, afin d'éliminer toute rupture dans les déplacements pour les personnes affectées d'une déficience ;
- enfin, le législateur a renforcé les contraintes en créant une obligation d'accessibilité complète des services de transport collectif. Cette exigence d'accessibilité institue une obligation de résultat. A cet effet, le 2^e alinéa de l'article 45-I prévoit un délai maximal de 10 ans pour la mise en accessibilité des services et réseaux de transports collectifs à compter de la publication de la loi, quel que soit le mode – ferré ou routier – de transport, y compris les infrastructures.

Ces obligations nouvelles sont appelées à bénéficier à tous les usagers, y compris les personnes âgées, les enfants et plus généralement toutes les personnes gênées à titre temporaire ou permanent dans leurs déplacements. Elles sont d'autant plus importantes qu'elles participent à l'amélioration du confort général de la population dans son ensemble. C'est pourquoi il conviendra de veiller avec un soin particulier à leur mise en œuvre par les autorités compétentes.

Tel est l'objet de la présente directive.

I. – DISPOSITIONS D'ORDRE GÉNÉRAL

I.1. **La continuité de la chaîne des déplacements**

Le I de l'article 45 de la loi du 11 février 2005 pose le principe de la continuité de l'accessibilité de la chaîne du déplacement. La chaîne du déplacement est définie comme englobant le cadre bâti, la voirie, l'aménagement des espaces publics, les systèmes de transport et leur intermodalité.

La chaîne de déplacement doit être organisée pour permettre son accessibilité totale pour les personnes handicapées ou à mobilité réduite.

Les différents acteurs, co-responsables du cadre de vie doivent ainsi veiller, chacun en ce qui le concerne, à supprimer ou réduire les obstacles environnementaux à l'accessibilité.

Ce principe de continuité de la chaîne des déplacements répond à un objectif de « conception universelle » et d'accessibilité de tout par tous.

L'objectif principal reste toutefois de garantir l'accessibilité de l'ensemble des processus de déplacement pour les personnes handicapées et à mobilité réduite.

I.2. **Les personnes concernées**

Les personnes concernées par les dispositions de la loi relatives aux systèmes de transports comprennent les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite.

A. – Les personnes handicapées

Ce sont les personnes en situation de handicap, celui-ci étant défini par l'article L. 114 du code de l'action sociale et des familles comme « toute limitation d'activité ou restriction de participation à la vie en société subie dans son environnement par une personne en raison d'une altération substantielle, durable ou définitive d'une ou plusieurs fonctions physiques, sensorielles, mentales, cognitives ou psychiques, d'un polyhandicap ou d'un trouble de santé invalidant ».

B. – Les personnes à mobilité réduite

Les personnes à mobilité réduite sont définies par la directive 2001/85/CE du Parlement et du Conseil européen du 20 novembre 2001. Il s'agit de « toutes les personnes ayant des difficultés pour utiliser les transports publics, telles que, par exemple, personnes souffrant de handicaps sensoriels et intellectuels, personnes en fauteuil roulant, personnes handicapées des membres, personnes de petite taille, personne âgées, femmes enceintes, personnes transportant des bagages lourds et personnes avec enfants (y compris enfants en poussette) ».

I.3. **Le délai de mise en œuvre de l'accessibilité est fixé à 10 ans**

La loi prévoit que les services de transport collectif devront être accessibles aux personnes handicapées ou à mobilité réduite dans un délai de 10 ans à compter de la publication de la loi (*JO* du 12 février 2005), soit au plus tard le 12 février 2015.

Les nouveaux réseaux devront donc être accessibles dès leur mise en service. Le matériel roulant acquis lors d'un renouvellement de matériel ou à l'occasion d'une extension de réseau devra être accessible dans des conditions qui seront définies par décrets et arrêtés. Pour les réseaux existants, et sous le respect des conditions qui sont précisées ci-après, la loi prévoit deux exceptions à cette règle commune : le cas des réseaux souterrains de transport ferroviaires et de transports

guidés, et pour les autres réseaux, le cas de l'impossibilité technique avérée.

I.4. – Les autorités responsables

La mise en œuvre des dispositions législatives concerne :

L'ensemble des autorités organisatrices de transport public au sens de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs LOTI (*cf.* annexe à la présente), autorités organisatrices de transports publics urbains (AOTU), syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF), autorités responsables de l'organisation des transports départementaux et régionaux et l'Etat pour les services de transport routier non urbains prévus à l'article 29-I de la LOTI, la SNCF pour les services nationaux en qualité de responsables de l'élaboration des schémas directeurs d'accessibilité des services de transports qu'ils organisent ;

L'établissement « Réseau ferré de France » en tant que maître d'ouvrage des opérations d'investissement sur le réseau ferré national ;

Les communes ou les établissements publics de coopération intercommunale pour l'élaboration du plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics ainsi que pour la constitution d'une commission communale ou intercommunale (*cf.* § III-4) ;

Les communes ou les établissements publics de coopération intercommunale ainsi que les syndicats mixtes compétents en matière d'organisation des transports publics urbains pour le volet « accessibilité » des plans de déplacements urbains ;

Les autorités organisatrices de transport ou, le cas échéant, les entreprises procédant à l'acquisition de matériels roulants affectés à l'exécution du service public des transports de personnes. N'entrent pas dans le champ d'application des dispositions de l'article 45 de la loi du 11 février 2005, les véhicules affectés aux services occasionnels de transport public routier de personnes, qui ne relèvent pas des activités de service public au sens de l'article 7-II de la LOTI.

II. – DISPOSITIONS POUR L'ACCESSIBILITÉ DES SERVICES DE TRANSPORTS

II.1. La chaîne du déplacement

La loi définit « la chaîne du déplacement qui comprend le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transport et leur intermodalité ». Le système de transport qui est constitué de différents éléments dont font partie les gares, les quais et les matériels roulants, fait partie intégrante de la chaîne des déplacements.

La loi prévoit que la « chaîne du déplacement est organisée pour permettre son accessibilité dans sa totalité aux personnes handicapées et à mobilité réduite ».

L'organisation de la chaîne du déplacement se traduit en particulier par l'élaboration des documents de planification ou de programmation introduits par la loi que sont :

- le schéma directeur d'accessibilité des services de transports ;
- le plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics.

II.2. Les éléments constitutifs du système de transport

A. – Les gares et les emplacements d'arrêt de véhicules de transport collectif

Les gares comme établissements recevant du public (ERP)

Les gares situées sur le domaine public du chemin de fer au sens de l'arrêté du 20 février 1983 portant approbation des règles de sécurité et des modalités de contrôle applicables aux locaux accessibles au public situés sur le domaine public du chemin de fer et rigoureusement indispensables à l'exploitation de celui-ci (le champ d'application de cet arrêté concerne d'une manière générale les transports ferroviaires et les transports guidés) sont des établissements recevant du public (ERP) selon les dispositions de l'arrêté du 25 juin 1980 définissant les différentes catégories d'ERP au regard des règles de sécurité contre les risques d'incendie et de panique.

La loi rappelle que les dispositions architecturales, les aménagements et équipements intérieurs et extérieurs des établissements recevant du public (ERP) et des installations ouvertes au public (IOP) doivent être tels que ces locaux et installations soient accessibles à tous, et notamment aux personnes handicapées.

Ces dispositions générales s'appliquent également aux IOP situés sur le domaine public ferroviaire au sens de l'arrêté du 20 février 1983 précité. Elles s'appliquent aux équipements spécifiques des gares notamment ceux qui intéressent la vente des titres de transports et les systèmes d'information des voyageurs...

Les quais des gares et des IOP sont considérés comme faisant partie des gares et des IOP.

Les emplacements d'arrêt de véhicule de transport collectif sur voirie

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 et ses textes d'application (décrets 99-756 et 99-757 du 31 août 1999, arrêté du 31 août 1999 et circulaire n° 2000-51 du 23 juin 2000) définissent et précisent les mesures et dispositions à prendre en matière de voirie, dont celles qui concernent les emplacements d'arrêt

des véhicules de transport en commun.

Des modifications seront prochainement apportées à la réglementation précitée pour introduire les dispositions relatives à la mise en accessibilité de la voirie issues de la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées.

B. – Les matériels roulants

La loi dispose que tout matériel roulant acquis lors d'un renouvellement de matériel ou à l'occasion de l'extension des réseaux doit être accessible aux personnes handicapées ou à mobilité réduite.

C. – Les autres textes d'application spécifiques

Le décret n° 2006-138 du 9 février 2006 relatif à l'accessibilité du matériel roulant affecté aux services de transport public terrestre de voyageurs précise, pour chaque catégorie de matériel, les modalités d'application des dispositions de l'article 45 de la loi.

Très prochainement interviendront :

Un décret en Conseil d'Etat fixera les exigences relatives à l'accessibilité aux différents types et catégories d'ERP et précisera les spécificités des gares en cohérence avec les dispositions relatives aux systèmes de transport ;

De nouveaux textes réglementaires viendront se substituer au décret n° 78-1167 du 9 décembre 1978 et aux textes d'application de la loi du 13 juillet 1991 pour prendre en compte les dispositions de mise en accessibilité de la voirie de la loi du 11 février 2005 précitée.

Les dispositions spécifiques à ces différents décrets seront précisées par arrêtés.

III. – DISPOSITIONS RELATIVES AUX MESURES DE PLANIFICATION, DE PROGRAMMATION ET D'ÉVALUATION

Pour atteindre l'objectif d'accessibilité totale des différents maillons de la chaîne du déplacement et coordonner les mesures d'adaptation entre acteurs, plusieurs outils de planification sont prévus par le législateur ainsi qu'une instance d'évaluation, de suivi et de propositions qui sont les suivants :

1. Le schéma directeur d'accessibilité des services de transport collectif ;
2. Le plan d'accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics ;
3. L'annexe « accessibilité » des plans de déplacements urbains ;
4. La commission communale ou intercommunale pour l'accessibilité aux personnes handicapées.

III.1. **Le schéma directeur d'accessibilité des services de transports publics**

Dans le délai de 3 ans à compter de la publication de la loi, les autorités compétentes pour l'organisation des transports publics au sens de la LOTI ou le syndicat des transports d'Ile-de-France prévu par l'article 1^{er} de l'ordonnance 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France et en l'absence d'autorité organisatrice l'Etat, ont l'obligation d'établir un schéma directeur d'accessibilité des services de transports publics dont ils sont responsables.

Cette obligation a été élargie par amendement parlementaire aux exploitants d'aérodromes et à certains gestionnaires des gares maritimes.

L'objet du schéma directeur est d'assurer le respect de l'obligation d'accessibilité des services et réseaux de transports collectifs aux termes du délai de 10 ans imparti par le législateur, par une mise en œuvre progressive de mesures appropriées.

Il s'agit, conformément au principe de progressivité prévu par la loi, d'un document de programmation des opérations de mise en accessibilité et de définition précise des diverses modalités selon lesquelles l'obligation d'accessibilité sera remplie pour les différents types ou catégories de services de transports relevant de l'autorité compétente (transports ferrés ou routiers urbains ou non urbains, départementaux ou régionaux, services réguliers de transports scolaires, services publics à la demande, transports fluviaux réguliers, gares, lieux d'intermodalités, pôles d'échanges, interface entre infrastructure et service, etc.).

Le schéma directeur d'accessibilité est élaboré sur la base d'un état des lieux en matière d'accessibilité des services et des réseaux qui fait partie du schéma directeur.

Il comprend notamment le diagnostic des conditions d'accessibilité des ERP tel qu'il est prévu dans le projet de décret en cours d'élaboration.

Le schéma directeur d'accessibilité :

- définit les modalités de la mise en accessibilité des différents types de transport (aménagement et équipement des installations d'accès aux véhicules, dispositions concernant les matériels roulants, les mesures d'exploitation et d'organisation des services, les correspondances et les échanges entre les différentes lignes de transport public) ;
- établit les éventuels cas de dérogation visés ci-après et définit les services de substitution qui seront mis en place dans le délai de trois ans à compter de l'approbation du schéma par l'autorité organisatrice responsable et les principes

d'organisation les concernant. Il précise les dispositions prises pour assurer l'intermodalité avec les réseaux de transport public des autres autorités organisatrices ;

– établit la programmation des investissements à réaliser et des mesures d'organisation à mettre en œuvre dans le délai de dix ans édicté par la loi pour la mise en accessibilité des services de transports collectifs. Il définit les objectifs en matière de fonctionnement des dispositifs de mise en accessibilité des services de transport et les conditions de maintenance qui en découlent ;

– prévoit les conditions de sa mise à jour dans les cas où des évolutions technologiques permettraient d'apporter des solutions aux impossibilités techniques avérées identifiées initialement.

Ce schéma est élaboré par l'autorité responsable dans le cadre d'une concertation organisée avec l'ensemble des acteurs concernés et principalement les associations représentatives de personnes handicapées aux différentes phases de la démarche, qui commence par un état des lieux.

Les différentes autorités organisatrices des transports urbains, départementaux et régionaux sont invitées à se concerter et à se coordonner lors de l'élaboration de leurs schémas respectifs.

III.2. Les plans de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics

1. Objectifs :

Le 8^e alinéa de l'article 45-I de la loi du 11 février 2005 prévoit pour toutes les communes ou, le cas échéant, pour les établissements publics de coopération intercommunale compétents en matière de voirie, quelle que soit la taille de leur population, l'obligation d'établir un plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics.

Ces dispositions reprennent en partie les dispositions de l'article 4 du décret n° 78-1167 du 9 décembre 1978 fixant les mesures destinées à rendre accessibles aux personnes handicapées à mobilité réduite les installations ouvertes au public existantes et à adapter les services de transports publics pour faciliter les déplacements des personnes handicapées. Cet article 4 est relatif à la mise en œuvre de plans d'adaptation de la voirie publique, et notamment des trottoirs, aux personnes handicapées dans les agglomérations de 5 000 habitants et plus.

Le plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics (places, parcs, jardins, installations de mobiliers urbains, trottoirs, etc.) est élaboré à l'initiative du maire des communes concernées ou du président de l'établissement public de coopération intercommunale compétent.

Ce document dont la finalité est comparable à celle du plan d'adaptation de la voirie publique du décret du 9 décembre 1978 mais dont la portée est élargie à l'ensemble des aménagements des espaces publics, « porte notamment sur les dispositions susceptibles de rendre accessible aux personnes handicapées et à mobilité réduite l'ensemble des circulations piétonnes et des aires de stationnement automobile situées sur le territoire de la commune ou de l'établissement public de coopération intercommunale ». Ce document doit ainsi, le cas échéant, déterminer le programme des travaux de mise en accessibilité, fixer les délais de réalisation, prévoir des mesures concernant le respect des règles de stationnement, rappeler les bonnes pratiques en matière de signalisation des obstacles au déplacement.

2. Liens avec le plan de déplacements urbains (PDU) :

La loi prévoit que ce plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics fait partie intégrante du plan de déplacements urbains lorsqu'il existe.

Le législateur a ainsi souhaité éviter la juxtaposition ou la multiplication de documents différents.

Il permet ainsi d'assurer une meilleure cohérence entre ces deux documents de planification qui apparaissent complémentaires et une coordination renforcée entre les aménagements de voirie et des espaces publics et l'accessibilité des services de transport pour assurer effectivement la continuité de la chaîne du déplacement.

L'intégration du plan de mise en accessibilité de la voirie au plan de déplacements urbains renforcera également les effets juridiques du plan sur les documents d'urbanisme voire sur les décisions des gestionnaires de voirie auxquels ils s'imposeront dans un rapport de compatibilité.

Il conviendra de recommander aux autorités compétentes pour l'élaboration du schéma directeur d'accessibilité des services de transport et aux autorités compétentes pour l'élaboration du plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics de mener autant que possible en parallèle l'établissement de ses documents et les mesures d'adaptation qu'ils comportent avec le schéma directeur de mise en accessibilité des services de transports collectifs.

Un décret d'application est en cours d'élaboration qui définira le contenu, les modalités et le délai d'élaboration des plans de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics. Il précisera la prise en compte des dispositions du plan de déplacements urbains et du plan local de déplacements.

III.3. L'annexe « accessibilité » des plans de déplacements urbains

1. Les conséquences de la loi sur le plan de déplacements urbains (PDU) :

Le chapitre III de l'article 45 de la loi du 11 février 2005 introduit plusieurs modifications dans les articles 28 et 28-2 de la loi du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs relatifs aux plans de déplacements urbains :

– l'amélioration de l'accessibilité des réseaux de transports publics aux personnes handicapées ou à mobilité réduite fait désormais partie des objectifs généraux assignés par le législateur aux plans de déplacements urbains et aux mesures

d'aménagement et d'exploitation qu'ils prévoient ;

- la consultation, à leur demande, des associations de représentants de personnes handicapées ou à mobilité réduite pour l'élaboration du projet de plan apparaît essentielle afin de mieux prendre en compte leurs besoins ;
- enfin, la loi crée une annexe particulière aux plans de déplacements urbains traitant de l'accessibilité.

Ce volet accessibilité des PDU devra indiquer les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre afin d'améliorer l'accessibilité des réseaux de transports publics ainsi qu'un calendrier de réalisation.

Ce volet accessibilité pourra reprendre, en tant que de besoin, les éléments figurant dans les schémas directeurs d'accessibilité des services de transports collectifs.

Il est rappelé que le plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics fera également partie intégrante du PDU. Il sera à ce titre également soumis à enquête publique avant son approbation par l'autorité compétente pour l'élaboration du PDU.

Les mesures spécifiques à l'intégration dans le PDU régional des plans de mise accessibilité des communes ou des EPCI de la région Ile-de-France seront définies ultérieurement.

2. Les délais d'élaboration de l'annexe « accessibilité » du PDU :

Si la loi prévoit un délai de trois ans pour l'élaboration des schémas directeurs d'accessibilité des services de transport, elle ne fixe pas de délai pour l'élaboration de l'annexe « accessibilité » des PDU. Ces dispositions sont d'application immédiate.

La création de cette annexe s'impose dès lors qu'est prescrite l'élaboration d'un PDU, sa modification ou sa mise en révision.

Toutefois, il conviendra de conseiller aux autorités responsables de réaliser cette annexe lorsque le PDU est en cours d'élaboration, de modification, de révision ou de mise en conformité pour la prise en compte des dispositions de la loi SRU, en s'assurant toutefois de ne pas remettre en cause l'échéance d'approbation.

Ces dispositions concernent également les PDU établis dans des agglomérations dont la population est inférieure à 100 000 habitants. En effet, dès lors que l'autorité organisatrice des transports urbains décide de réaliser volontairement un tel plan, il convient de ce conformer à l'ensemble des règles de procédure et de fond applicables.

III.4. La commission communale ou intercommunale pour l'accessibilité aux personnes handicapées

1. Création et composition de la commission :

L'article 46 de la loi du 11 février 2005 insère un nouvel article L. 2143-3 dans le code général des collectivités territoriales prévoyant dans toutes les communes de 5000 habitants et plus une commission communale pour l'accessibilité aux personnes handicapées.

Lorsque les communes adhèrent à un établissement public de coopération intercommunale, la création d'une commission intercommunale est obligatoire pour ceux de ces établissements qui sont compétents en matière de transports ou en matière d'aménagement de l'espace lorsque la population atteint 5 000 habitants (syndicats intercommunaux, communautés de communes, communautés d'agglomération ou communautés urbaines, syndicats d'agglomération nouvelle. Il est à noter que selon une jurisprudence récente les syndicats mixtes dits « ouverts » ou « fermés » ne sont pas assimilables à un établissement public de coopération intercommunale (en ce sens : Conseil d'Etat, du 5 janvier 2005, Société des eaux du Nord, req. 265938).

Selon le cas, la commission est présidée par le maire de la commune ou le président de l'établissement public de coopération intercommunale concerné qui arrêtent la liste des membres. La commission doit au minimum être composée de représentants de la commune ou de l'EPCI compétent, d'association d'usagers et d'associations représentant les personnes handicapées. Des représentants de l'Etat peuvent, en tant que de besoin, être prévus.

2. Rôle de la commission :

Cette commission s'inscrit dans une logique plus globale d'amélioration du cadre de vie. Elle couvre tout le champ de la chaîne du déplacement.

Elle a pour objet de dresser un constat de l'état de l'accessibilité du cadre bâti existant, de la voirie, des espaces publics et des transports. Elle intervient également pour organiser le recensement des logements accessibles.

Sa mission essentielle consiste à établir un rapport annuel présenté selon le cas au conseil municipal ou à l'organe délibérant de l'établissement public concerné et de faire toute proposition utile d'amélioration de mise en accessibilité de l'existant.

Ce rapport peut ainsi comporter des propositions de programmes d'action, une évaluation et un suivi des réalisations, un bilan des résultats obtenus, etc.

La commission joue un rôle consultatif et ne dispose pas elle-même de pouvoir de décision ou de coercition. Toutefois, le recours à ses connaissances et à son expertise pourra être sollicité en tant que de besoin lors de l'élaboration des schémas directeurs et des plans de mise en accessibilité.

La commission adresse son rapport annuel au préfet de département, au président du conseil général et au conseil départemental consultatif des personnes handicapées ainsi qu'à tous les responsables des bâtiments, installations et lieux de travail concernés par son rapport.

IV. – LE CHAMP DES DÉROGATIONS

A. – Principes généraux

1. La prise en compte de handicaps de natures différentes :

Les dispositions de la loi traitent de l'ensemble des formes de handicap (physique, visuel, auditif, cognitif, mental...). Pour leur mise en œuvre, il convient de rappeler aux autorités responsables que la mise en accessibilité vaut pour l'ensemble de ces handicaps. Cela signifie que, par exemple, si une impossibilité de mise en accessibilité d'un système de transport pour les seules personnes circulant en fauteuil roulant était avérée, l'accessibilité des autres catégories de personnes handicapées ou à mobilité réduite devrait être néanmoins assurée.

2. Une concertation préalable avec les associations :

Les autorités responsables sont encouragées à élaborer les constats concluant aux différents cas de dérogation retenus dans le schéma directeur de mise en accessibilité des services de transport public (*cf.* art. III-1 ci-avant) après une réelle concertation qu'elles organiseront avec l'ensemble des acteurs concernés et principalement avec les associations représentatives de personnes handicapées.

B. – Les systèmes de transport

Le champ des dérogations à l'obligation de mise en accessibilité des services de transport collectif est limité à deux cas :

1. Pour les réseaux souterrains de transports ferroviaires et de transports guidés ;

2. En cas d'impossibilité technique avérée de mise en accessibilité.

1. Les réseaux souterrains de transports ferroviaires et de transports guidés :

Le délai de dix ans prévu au 2^e alinéa de l'article 45-I de la loi du 11 février 2005 ne s'applique pas aux réseaux souterrains de transport ferroviaire et de transport guidé existants. Sont concernées essentiellement les gares ou stations souterraines de métro, RER, de métro léger Val ou de tramway.

Pour autant, ces réseaux souterrains ne sont pas exonérés de l'obligation de mise en accessibilité et de planification des travaux correspondants.

Ces réseaux restent soumis aux règles de droit commun, à savoir :

– l'élaboration d'un schéma directeur d'accessibilité (les réseaux souterrains doivent figurer dans les schémas directeurs élaborés par l'autorité compétente pour l'organisation des transports publics mentionnée au 3^e alinéa de l'article 45-I de la loi) ;

– la mise en place de transports de substitution de surface dans un délai de 3 ans.

2. L'impossibilité technique avérée :

Cette dérogation correspond soit à celle qui est prévue pour les ERP (*cf.* § C), soit à celle prévue pour les emplacements d'arrêt de véhicules de transport collectif (*cf.* § D). Les cas d'impossibilité technique avérée seront déterminés dans le schéma directeur de mise en accessibilité des services de transport public (*cf.* art. III-1 ci-avant).

A défaut de mise en accessibilité, au-delà des services spécialement adaptés tels que définis par le décret 78-1167 du 9 décembre 1978, la loi a créé l'obligation de mettre en œuvre des services de substitution pour les personnes handicapées ou à mobilité réduite.

Ces moyens alternatifs relèvent du service public des transports. Selon les cas, il peut s'agir de :

– « service de transport de substitution » : service de transport public accessible assurant, dans des conditions analogues, la desserte d'une ligne de transport non accessible ; cela peut être, par exemple, une ligne ou un réseau d'autobus accessible ou un service de transport public à la demande se substituant à la desserte d'une ligne de métro non accessible, ou un service par autocar accessible ou un service de transport public à la demande se substituant à la desserte d'une ligne ferroviaire non entièrement accessible ;

– « mesure de substitution » : mesure de nature humaine, organisationnelle ou technique telle que prévue dans les cas de dérogation pour une impossibilité technique avérée en matière d'accessibilité aux ERP remplissant une mission de service public.

Ces services sont organisés et financés par l'autorité organisatrice de transport normalement compétente dans un délai de 3 ans à compter de la constatation de l'impossibilité technique de mise en accessibilité.

Afin d'assurer le respect des principes de non-discrimination et de solidarité voulu par le législateur, le coût des services de substitution pour les personnes handicapées ne doit pas être supérieur au coût des services de transport public de droit commun. La loi a complété l'article 2 de la LOTI en ouvrant le bénéfice de mesures tarifaires préférentielles aux accompagnateurs des personnes à mobilité réduite. Il doit être souligné que l'organisation de services de substitution ne doit pas dispenser de l'obligation d'adapter le réseau de transport public.

Un grand nombre d'autorités organisatrices ont mis en place des services spécifiques pour le transport de personnes handicapées dont l'autonomie ne leur permet pas d'utiliser seules le réseau de transport public. Ces services de transport « spécialement adaptés » ou « spécialisés », prévus à l'article 17 du décret du 9 décembre 1978 sont dédiés aux personnes handicapées qui ne peuvent pas bénéficier des aménagements de mise en accessibilité du réseau de transport public.

Ces services pourront, soit être maintenus indépendamment des services de transport de substitution tels que définis ci-dessus, soit être intégrés à ces services.

Il existe par ailleurs des « services d'accompagnement à la mobilité » : services d'aide humaine à la mobilité de la personne handicapée, qui peuvent, le cas échéant, donner droit à la prestation de compensation selon les dispositions de l'article L. 245-3 du code de l'action sociale et des familles.

C. – Les établissements recevant du public

Les gares sont aussi concernées par les dispositions de la loi relatives aux établissements recevant du public (ERP). Elles prévoient que les ERP existants devront répondre aux exigences d'accessibilité dans un délai de 10 ans à compter de la publication de la loi.

En dehors des dérogations concernant le cas des gares des réseaux souterrains de transports ferroviaires et de transports guidés existants, des décrets d'application préciseront le régime général des dérogations exceptionnelles qui pourraient être accordées aux ERP, dont les gares. Trois cas de dérogations sont prévus :

- après démonstration de l'impossibilité technique de procéder à la mise en accessibilité ;
- en raison de contraintes liées à la conservation du patrimoine architectural ;
- lorsqu'il y a disproportion manifeste entre les améliorations à apporter et leurs conséquences. Le projet de décret ERP prévoit une possibilité de dérogation lorsque les travaux d'accessibilité « peuvent avoir un impact fort sur son activité tel que, notamment, la fermeture de l'établissement, son déménagement, une réduction importante de l'activité ou avoir un impact significatif sur l'équilibre de l'exploitation [...] ». Pour la mise en accessibilité d'une gare ou d'une halte ferroviaire, cette disposition pourra aussi s'apprécier au regard de l'impact de la mise en accessibilité dans le délai de 10 ans de l'ensemble de la ligne ou du réseau ferroviaire par rapport à sa fréquentation, après concertation avec les associations représentatives de personnes handicapées.

Délivrance de la dérogation :

Ces dérogations seront accordées par arrêté préfectoral après avis conforme de la commission consultative départementale de la sécurité et de l'accessibilité et s'accompagneront obligatoirement de mesures de substitution pour les ERP remplissant une mission de service public, comme c'est le cas pour les gares ou stations ferroviaires ou les gares routières de voyageurs.

D. – Les emplacements d'arrêts des véhicules de transport en commun

Un projet de décret en cours d'élaboration relatif à la mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics, concerne les emplacements d'arrêt de véhicules de transport collectif, et complète les dispositions techniques auxquelles devront satisfaire les aménagements destinés à assurer leur accessibilité par les personnes handicapées.

Validation de la dérogation :

Les dispositions du projet de décret sur ce point devraient reprendre celles du décret 99-756 du 31 août 1999 relatives aux emplacements d'arrêts de véhicule de transport collectif (cf. note 1) qui stipulaient qu'elles « ne sont applicables qu'autant qu'il n'existe pas d'impossibilité technique constatée par l'autorité administrative compétente, après avis de la commission départementale de sécurité et d'accessibilité ».

Dès lors que le nombre d'emplacements d'arrêts à rendre accessibles est très élevé (comme par exemple, dans le cas où il s'agit de rendre accessible l'ensemble des arrêts de car d'un territoire départemental) l'impossibilité technique pourra s'apprécier en fonction des secteurs desservis (urbains, péri-urbains ou ruraux) au regard, d'une part, de la disproportion manifeste entre les travaux à réaliser et leur impact sur le fonctionnement normal du service de transport et sur les conditions générales de sécurité et, d'autre part, des mesures prises au titre du schéma directeur de mise en accessibilité des services de transport public élaboré par l'autorité responsable concernée, après concertation avec les associations représentatives de personnes handicapées.

E. – Le matériel roulant

La loi prévoit que tout matériel roulant acquis lors d'un renouvellement de matériel ou à l'occasion d'une extension des réseaux doit être accessibles aux personnes handicapées ou à mobilité réduite. Elle ne prévoit pas de dérogation.

Le projet de décret relatif à l'accessibilité des matériels roulants fixe, dans son article 3, les dispositions relatives à la mise en service des matériels roulants accessibles.

V. – DISPOSITIONS DIVERSES

V.1. La procédure de dépôt de plainte

Afin de mieux prendre en compte les besoins des personnes à mobilité réduite et d'assurer un meilleur contrôle du respect de la continuité de la chaîne du déplacement, en particulier dans le domaine des transports, le I de l'article 45 prévoit que les autorités organisatrices de transport public doivent mettre en place une procédure de dépôt de plainte en matière d'obstacle à la libre circulation des personnes à mobilité réduite.

Ces dispositions n'instituent pas une nouvelle sanction pénale mais ouvrent la possibilité aux personnes à mobilité réduite de déposer une demande ou une réclamation en vue de supprimer, réduire ou compenser des obstacles à leurs déplacements.

A cet effet, un registre devra être ouvert au siège de l'autorité organisatrice de transport ou en un autre lieu porté à la connaissance du public par les moyens de publicité appropriés, sur lequel les personnes intéressées inscriront leur demande.

Il appartiendra à l'autorité organisatrice de transport d'informer le demandeur des suites réservées à sa requête.

La possibilité d'une telle requête était déjà prévue par l'article 10 abrogé du décret n° 78-1167 du 9 décembre 1978 pour favoriser l'accessibilité des installations ouvertes au public aux personnes handicapées.

V.2. L'accessibilité des services de communication en ligne

L'article 47 de la loi du 11 février 2005 prévoit la mise en accessibilité des services de communication publique relevant de l'Etat, des collectivités territoriales et des établissements publics en dépendant, pour les personnes handicapées.

Bien que l'article 47 de la loi renvoie à un décret d'application pour son entrée en vigueur, il conviendra de souligner l'importance, pour les autorités organisatrices de transport et leurs exploitants, de la promotion de l'utilisation des nouvelles technologies de l'information et de la communication, en tenant compte des différents types de déficience, afin de faciliter l'accès des services et réseaux de transports publics, réguliers ou à la demande.

Ces dispositions sont de nature à contribuer à la mise en œuvre du droit pour l'ensemble des usagers à être informés sur l'offre de transport et les modalités de son utilisation. Il convient, à cet égard, de rappeler que le droit à l'information fait, en application de l'article 2 de la LOTI, partie intégrante du droit au transport.

V.3. Les comités des partenaires du transport public

Les différents comités des partenaires du transport public prévus par les articles 21-3, 27-2 et 30-2 de la LOTI comprennent chacun en leur sein des représentants des associations de personnes handicapées.

V.4. Les comités de lignes

Les comités de lignes mis en place en application de l'article 22 de la LOTI comprennent en leur sein des représentants des associations de personnes handicapées.

V.5. La consultation des associations de personnes handicapées sur le projet de PDU

Les associations de personnes handicapées ou à mobilité réduite sont, à leur demande, consultées sur le projet de PDU.

V.6. La prise en compte de la mise en accessibilité dans l'octroi de subventions publiques

L'octroi par l'Etat ou d'autres collectivités territoriales de subventions publiques favorisant le développement des systèmes de transport collectif est subordonné à la prise en compte de l'accessibilité.

ANNEXES

I. – LES AUTORITÉS ORGANISATRICES DE TRANSPORT CONCERNÉES AU SENS DE LA LOTI

Les transports publics concernés sont ceux qui sont précisés par l'article 7-II de la LOTI qui indique que l'Etat et, dans la limite de leurs compétences, les collectivités territoriales ou leurs groupements organisent les transports publics réguliers de personnes et peuvent organiser des services de transport à la demande.

L'exécution des services occasionnels de transport public routier de personnes n'est pas concernée (activités à caractère touristique ou commercial).

La loi distingue différents niveaux territoriaux de compétences.

– les services de transports urbains organisés à l'intérieur des périmètres de transports urbains définis en application de l'article 27 de la LOTI.

Les services de transports urbains relèvent, selon le cas, de communes, de groupements de communes ou de syndicats mixtes.

Les transports scolaires à l'intérieur des périmètres de transports urbains relèvent également, en principe, de la responsabilité de l'autorité organisatrice urbaine sauf délégation au département (art. L. 213-11 et L. 213-12 du code de l'éducation).

– les services de transports non urbains d'intérêt départemental

Ils relèvent du Conseil général, hors périmètre de transports urbains. Ils comprennent des services réguliers et des services à la demande de transport routier, y compris les transports scolaires définis à l'article L. 213-11 du code de l'éducation.

En font également partie les services routiers de substitution aux services ferroviaires non inscrits au plan de transport régional (art. 29 du décret n° 85-891 du 16 août 1985) et les services d'intérêt national organisés et mis en œuvre par les départements par délégation de l'Etat (art. 31 du décret du 16 août 1985).

Enfin, les départements ont la faculté d'exploiter des infrastructures de transports ferrés ou de transports guidés non urbains en application de l'article 18-1 de la LOTI :

– les services de transport d'intérêt régional.

Ces services relèvent du Conseil régional et comprennent les services routiers réguliers non urbains d'intérêt régional mentionnés à l'article 29 de la LOTI et à l'article 30 du décret 85-891 du 16 août 1985 ; les services ferroviaires régionaux effectués sur le réseau ferré national dans le cadre d'une convention passée entre la région et la SNCF ; les services routiers effectués en substitution aux services ferroviaires sus-mentionnés définis à l'article 1^{er} du décret n° 2001-1116 du

27 novembre 2001 relatif aux transferts de compétences en matière de transports collectifs d'intérêt régional.

Il convient de signaler également les cas particuliers du réseau ferré de Corse organisé par la collectivité territoriale de Corse en lieu et place de l'Etat, en application des articles L. 4424-17 et L. 4424-24 du CGCT ainsi que des régions d'outre-mer compétentes pour créer et exploiter des infrastructures de services ferroviaires et des transports guidés, conformément à l'article L. 4433-2-1 du CGCT :

– les services d'intérêt national qui relèvent de l'Etat.

Ils comprennent les services de transports routiers non urbains prévu à l'article 29 de la LOTI et les services nationaux ferroviaires non transférés aux régions.

En application de l'article 6 du cahier des charges de la SNCF approuvé par décret n° 83-817 du 13 septembre 1983 modifié, l'Etat doit être regardé, en état actuel du droit, comme ayant transféré à la SNCF l'organisation et la mise en œuvre de ces services.

II. – ÉCHÉANCIERS DE MISE EN ŒUVRE DES DISPOSITIONS DE LA LOI

Règle générale Les services de transports collectifs, relevant des autorités organisatrices de transport public régulier et à la demande, devront être accessibles aux personnes handicapées ou à mobilité réduite dans un délai de 10 ans à compter de la publication de la loi (la loi est parue au *JO* du 12 février 2005).

Schéma directeur de mise en accessibilité des services de transports Le schéma doit être élaboré dans un délai de 3 ans à compter de la publication de la loi (soit avant le 12 février 2008).

Mise place des services de substitution a) Pour les réseaux souterrains de transports ferroviaires ou de transports guidés, dans un délai de 3 ans à compter de la publication de la loi ;

b) Dans les autres cas, dans un délai de 3 ans à partir de l'obtention de la dérogation.

Plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics Pas de délai imparti.

Annexe « accessibilité » du PDU A élaborer dès la décision d'élaborer un PDU, de sa modification ou de sa mise en révision.

Mise en accessibilité du matériel roulant Application subordonnée à la publication des textes d'application : tout matériel roulant acquis lors d'un renouvellement de matériel ou à l'occasion de l'extension des réseaux de transports publics réguliers et à la demande doit être accessible aux personnes handicapées ou à mobilité réduite.

NOTE (S) :

(1) « Toute création ou aménagement d'emplacement d'arrêt d'un véhicule de transport collectif devra être conçu pour faciliter l'accès et l'embarquement des personnes handicapées à ces véhicules, notamment ceux à plancher bas ».