

22 octobre 2018

Avis du CNCPH sur les mesures accessibilité du projet de loi d'orientation des mobilités (LOM)

La Délégation ministérielle à l'accessibilité (DMA) a saisi le CNCPH pour lui présenter des mesures relatives à l'accessibilité à la mobilité des personnes en situation de handicap qui sont actuellement présentes dans le projet de loi d'orientation des mobilités (LOM).

La Commission remercie la DMA d'être venue présenter des mesures du projet de loi d'orientation des mobilités (LOM) inscrites dans trois articles avant même sa présentation devant le Conseil des ministres. Elle souligne également la qualité du document remis aux membres de la Commission afin de les éclairer.

Le Conseil d'État a été saisi d'un « premier projet de loi » en date du 14 août 2018. Ce texte comprend 29 articles dont 3 traitent de l'accessibilité. Le projet de loi devrait être présenté au Conseil des ministres en novembre.

La DMA rappelle que les mesures sont issues d'une concertation qui a eu lieu entre septembre et décembre 2017 dans le cadre des Assises de la mobilité à l'initiative de la ministre déléguée aux Transports, Mme E. Borne. De nombreux groupes de travail se sont tenus dont deux ont eu trait aux personnes fragiles ou à mobilité réduite. Le premier était piloté par la Délégation Ministérielle à l'Accessibilité et portait sur « Innovation, numérique et accessibilité » et le second, piloté par la Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer, intitulé « Mobilité plus solidaire ».

Les mesures présentées sont issues du groupe animé par la DMA.

- **La généralisation de la tarification sociale pour l'accompagnateur d'une personne handicapée dans les réseaux de transport collectif (hors SNCF)**

Aujourd'hui, des autorités organisatrices ont la possibilité de mettre en place des tarifs réduits pour les accompagnateurs de voyageurs handicapés. L'objectif de cette mesure est de généraliser la pratique en rendant obligatoire des tarifs réduits pour les accompagnateurs de voyageurs handicapés dans les réseaux de transport collectif hors SNCF.

Il est à préciser que chaque autorité organisatrice (AO) aura la possibilité du cadre de la mesure. Ainsi les conditions de la gratuité et de la réduction ne seront pas forcément les

mêmes d'un réseau à un autre. Ainsi, la tarification dépendra de chaque AO et donc de chaque territoire.

Des groupes de travail seront constitués en vue de la rédaction d'un guide de bonnes pratiques sur cette question de la tarification des accompagnateurs.

De telles réflexions sont prévues dans le cadre de la SNCF en fin d'année.

La Commission est favorable à cette mesure. Elle invite néanmoins les parlementaires à se saisir de la question du seuil minimum de réduction pour une certaine homogénéité sur le territoire.

Elle attire néanmoins l'attention sur trois points :

-certains réseaux de transport obligent d'avoir un accompagnateur lorsque le voyageur handicapé dispose d'une carte mobilité inclusion (CMI) avec la mention « Besoin d'accompagnement ».

-l'accompagnement par une tierce personne ne doit pas se soustraire à l'obligation d'accessibilité.

-la CMI est attribuée à des personnes qui ont un taux d'incapacité permanente d'au moins 80% ou classée en invalidité dans la 3ème catégorie. Or, des personnes qui n'ont pas un taux d'incapacité de 80% peuvent aussi avoir besoin d'accompagnement dans leur déplacement. Nous invitons donc l'Administration compétente à réétudier cette question.

Enfin, concernant les transports spécialisés, la question des restrictions d'accès selon sa domiciliation reste posée. En effet, ces services sont généralement soumis à restriction d'accès avec passage devant une commission et condition de résidence géographique. Ces pratiques limitent les possibilités d'accès à un transport à la demande lorsque le client n'est pas enregistré sur le service parce que touriste de loisirs ou d'affaire.

Par exemple, un touriste handicapé aura de très grandes difficultés à utiliser le service à la demande parisien s'il n'est pas parisien.

- **Garantir l'accessibilité d'au moins une des places pré-équipées ou équipées de bornes recharge électrique en voirie**

A partir de la publication de la loi, « au sein de la voirie communale, toute voie comportant une ou plusieurs places pré-équipées ou équipées de borne de recharge électrique a au moins une place dimensionnée pour être accessible aux personnes à mobilité réduite, sans que cette ou ces places leur soient réservées. Le nombre de ces places est au moins égal à une par installation électrique. »

La Commission émet une réserve dans la mesure où elle pressent que pour des raisons de confort la place de stationnement surdimensionnée pour les personnes à mobilité réduite soit la première occupée.

A tout le moins, cette disposition, si elle devait rester en l'état, doit faire l'objet d'une évaluation régulière pour vérifier notamment l'augmentation du parc de véhicules électriques.

Le pouvoir de police du Maire qui a le droit d'attribuer des places pourra s'exercer également dans ce cas-là.

La Commission rappelle également sa motion concernant l'accessibilité et l'usage des bornes électriques.

La Commission souhaite que cette mesure fasse l'objet d'amendements pendant les travaux parlementaires.

- **Garantir l'accessibilité de 2 % des places pré-équipées ainsi qu'aux places équipées de bornes recharge électrique dans les bâtiments dont l'usage principal n'est pas l'habitation**

La mesure porte un double objectif :

D'une part, dans le cadre du pré équipement, l'objectif de la mesure est de permettre dans les bâtiments dont l'usage principal n'est pas l'habitation la création d'une place de stationnement sur cinq pré-équipée dont 2 % réservées et dimensionnées pour être accessibles aux personnes à mobilité réduite, avec un minimum d'une place.

D'autre part, la mesure prévoit également qu'au moins une place équipé de borne de recharge soit dimensionnée pour être accessible aux personnes à mobilité réduite, sans que cette place soit réservée.

La Commission émet une réserve dans la mesure où elle pressent que pour des raisons de confort la place de stationnement surdimensionnée pour les personnes à mobilité réduite soit la première occupée.

A tout le moins, cette disposition, si elle devait rester en l'état, doit faire l'objet d'une évaluation régulière pour vérifier notamment l'augmentation du parc de véhicules électriques.

- **Obligation de créer des données accessibilité dans les réseaux de transports**

L'objectif de la mesure est de rattraper le retard en matière de données sur l'accessibilité des réseaux afin de rétablir un minimum d'équité en matière d'accès à l'information sur les réseaux de transport en commun et éviter tout risque de discrimination en matière de fourniture d'un service public (par exemple avec des calculateurs d'itinéraires qui seraient incapables de fournir de l'information sur l'accessibilité du réseau).

Elle prévoit donc que « *les gestionnaires d'infrastructures de transport routier de personnes, les autorités organisatrices [...] et les entreprises de transport collectent les données sur l'accessibilité des services réguliers de transport public.* »

- **Obligation de créer des bases de données sur les réseaux de balises numériques dans les réseaux de transports**

L'objectif de la mesure est de permettre la création d'application de signalétique et de guidage numérique pour les personnes aveugles et malvoyantes à partir de dispositifs déjà présents dans les réseaux de transport mais également en voirie, dans les espaces

publics et dans les ERP.

La mesure prévoit que « *Les autorités organisatrices mentionnées au deuxième alinéa de l'article L. 1115-1 et les entreprises de transports fournissent l'identifiant unique et la localisation des balises numériques installées sur leurs infrastructures* ».

Les balises numériques sont des dispositifs permettant de diffuser de l'information par radiofréquences aux personnes à mobilité réduite.

La Commission, favorable, sur le principe des balises mentionne deux améliorations à apporter à savoir que :

- les balises sonores classiques et numériques sont placées aux mêmes endroits sur les quais des transports guidés
- les balises sonores classiques sont également référencées.

- **Obligation de créer des bases de données sur les réseaux de balises numériques mis en place par les gestionnaires d'ERP à leur accès**

« Les gestionnaires d'établissements recevant du public ou d'installations ouvertes au public et les maîtres d'ouvrage publics qui installent des balises numériques, telles que définies au deuxième alinéa de l'article L. 1115-1-3 du code des transports, fournissent l'identifiant unique et la localisation des balises situées au plus près de la porte d'entrée ou de l'entrée principale. »

Cette mesure permet un guidage précis des piétons à l'aide d'un GPS « piétons ».

La Commission est favorable à cette mesure.

- **Quatre mesures relevant du code général des collectivités territoriales pour assurer la continuité de l'information sur le terrain (voirie, espace public)**

- Obligation de créer des données accessibilité autour des arrêts de bus prioritaires

« Les communes et les établissements publics de coopération intercommunale de plus de 10 000 habitants, détenant la compétence en matière de transports ou d'aménagement de l'espace, agissant en tant que gestionnaires des infrastructures routières, collectent les données relatives à l'accessibilité des principaux itinéraires piétons entre un point d'arrêt prioritaire [...] et les pôles générateurs de déplacements situés à moins de 200 mètres d'un tel point d'arrêt. »

Cette mesure permet de procéder dans un premier temps au recueil d'information sur l'accessibilité des cheminements piétons dans un rayon de 200 mètres autour des points d'arrêt prioritaires.

- Obligation de créer des bases de données sur les réseaux de balises

numériques en voirie et dans les espaces publics

Les communes et les établissements publics de coopération intercommunale de plus de 10 000 habitants, les départements et les régions qui installent des balises numériques, doivent fournir l'identifiant unique et la localisation de ces balises.

Cette mesure permet d'enregistrer les balises numériques dans une base de données afin de pouvoir bénéficier de l'information pour des applications numériques pour personnes à mobilité réduite.

- Obligation de référencer tous les cheminements piétons au répertoire cadastral des voies et lieux-dits

« Pour la voirie communale, les gestionnaires de voirie des communes ou établissements publics de coopération intercommunale de plus de 10 000 habitants référencent tous les cheminements pour les piétons au répertoire cadastral des voies et lieux-dits. »

Cette mesure permet d'alimenter les GPS « piétons » en cheminements qui ne sont pas répertoriés aujourd'hui ce qui permettra de fournir des indications sans détours inutiles et de traverser des parcs et jardins.

- Obligation de recensement des cheminements accessibles autour des arrêts de bus dans le rapport annuel des commissions communales d'accessibilité

L'objectif de la mesure est de fournir de l'information pratique et utile sur l'accessibilité des cheminements autour des arrêts de bus à l'échelle de chaque commission communale ou intercommunale d'accessibilité.

La Commission est favorable à ces quatre mesures.