

Le projet mobilités 2020-2025-2030 (PDU) de la grande agglomération toulousaine : des enjeux de santé, d'accessibilité, et de droit fondamental à la liberté de circulation pour les personnes à mobilité réduite (PMR¹)

Avis défavorable pour défaut d'égal accès à l'ensemble du territoire et retard dans la mise en accessibilité des transports

Le Collectif Inter Associatif Handicaps Haute Garonne (CIAH 31), composé de 25 associations, se réunit 1/mois à Toulouse pour échanger et informer sur la question des handicaps en Haute Garonne, et défendre les droits individuels et collectifs des personnes en situation de handicap, avec tout type de handicap, et de leurs proches. Les représentants des associations du CIAH 31 siègent dans diverses instances, notamment : CDCPH², CDAPH³, COMEX⁴, CCA⁵, CIA⁶, CESER⁷, FIPHP⁸, CRCPH⁹, commission handicap du CHU, CCDSA¹⁰, CIL¹¹, CARUT TISSEO, ... Le CIAH 31 œuvre pour l'accessibilité au sens large, mais également sur la scolarité, la formation professionnelle, l'emploi, le logement, les transports, l'accès aux soins, la culture, les loisirs, ... l'inclusion et la citoyenneté des personnes en situation de handicap.

En savoir plus et consulter la liste des associations membres de ce collectif : <http://v2.handi-social.fr/ciah31.html>

COLLECTIF INTER ASSOCIATIF HANDICAPS 31 (CIAH 31)

C/O GIHP MIDI-PYRENEES - 10 Rue Jean Gilles - Local n° 902 - 31100 Toulouse

05 61 44 88 33 – ciah31@handi-social.fr - <http://v2.handi-social.fr/ciah31.html>

Cette contribution répond à une invitation en tant que Personne Publique Associée des associations représentatives des personnes en situation de handicap et de leurs proches de la Haute Garonne.

Ce projet mobilités 2020-2025-2030 doit satisfaire aux enjeux de mobilité et d'accessibilité pour permettre à tous les usagers de se déplacer confortablement en toute autonomie et sécurité. Il doit aussi satisfaire aux **enjeux du droit fondamental aux déplacements, et ce sur l'ensemble du territoire de manière égale et sans discrimination.**

Le CIAH 31 ne peut non plus taire l'impact de l'offre et des conditions de transport sur le choix du lieu de résidence, sur les conditions de vie scolaire, universitaire, d'accès et de vie au travail, et sur l'accès aux soins. Renforcé par l'impact environnemental des choix faits en matière de transports, et leur impact sanitaire.

Cette contribution vient en complément du Cahier d'acteur du Collectif Inter Associatif Handicaps 31, contribution au Débat public sur la 3^e ligne de métro de Toulouse qui détaille notamment les besoins (exigences fonctionnelles de l'environnement, des déplacements en station (verticaux et horizontaux), de l'information, de l'aménagement intérieur des rames, des validateurs et bornes d'achat, ...): <https://metroligne3toulouse.debatpublic.fr/cahier-dacteur-collectif-inter-associatif-handicap-31>

¹ Définition de PMR <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Les-personnes-a-mobilite-reduite,11726.html>

² Conseil Départemental Consultatif des Personnes Handicapées

³ Commission des Droits et de l'Autonomie des Personnes Handicapées

⁴ Commission Exécutive de la MDPH

⁵ Commission Communale d'Accessibilité

⁶ Commission intercommunale d'Accessibilité

⁷ Conseil Economique, Social et environnemental Régional

⁸ Fonds pour l'Insertion des Personnes handicapées dans la fonction Publique

⁹ Conseil Régional consultatif des Personnes Handicapées

¹⁰ Commission Consultative Départementale de Sécurité et d'Accessibilité

¹¹ Conférence intercommunale du Logement

Rappel du contexte légal et réglementaire devenu contestable et contesté

Selon la Charte des droits fondamentaux de l'union européenne, et son article 26 sur l'Intégration des personnes handicapées :

« L'Union reconnaît et respecte le droit des personnes handicapées à bénéficier de mesures visant à assurer leur autonomie, leur intégration sociale et professionnelle et leur participation à la vie de la communauté. »

Quant à son article 45, il reconnaît la Liberté de circulation et de séjour :

1. Tout citoyen ou toute citoyenne de l'Union a le droit de circuler et de séjourner librement sur le territoire des États membres. »

En France que disait la loi 2005-102 du 11 février 2005 ?

Article 45 : *« La chaîne du déplacement, qui comprend le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transport et leur intermodalité, est organisée pour permettre son accessibilité dans sa totalité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite. Dans un délai de dix ans à compter de la date de publication de la présente loi, les services de transport collectif devront être accessibles aux personnes handicapées et à mobilité réduite. »*

Hors la loi de 2005 n'a pas été appliquée et l'échéance de 2015 pas plus respectée. Alors même que la législation en matière d'accessibilité date de plus de 40 ans avec la loi d'orientation du 30 juin 1975 en faveur des personnes handicapées.

Censée compléter la loi de 2005, la loi n° 2015-988 du 5 août 2015 ratifiant l'ordonnance n° 2014-1090 du 26 septembre 2014 relative à la mise en accessibilité des ERP, des transports publics, des bâtiments d'habitation et de la voirie pour les personnes handicapées, ainsi que les textes réglementaires afférents, **portent aujourd'hui gravement atteinte aux droits des personnes et constituent un recul historique de la mise en accessibilité d'un pays comme la France qui a pourtant ratifié la Convention internationale des droits des personnes handicapées (CDPH).**

Nous contestons la conformité de l'ordonnance à la Constitution Française, et regrettons que les parlementaires aient refusé de vérifier cette conformité par la saisine du Conseil constitutionnel. Alors que **le texte porte gravement atteinte à la liberté d'aller et venir et aux droits fondamentaux des personnes handicapées et de millions d'autres personnes dont l'âge ou l'état de santé altère la mobilité et qui subissent de nombreuses entraves dans leur vie quotidienne du fait d'un environnement inadapté. Un texte qui crée de fait une rupture d'égalité puisqu'il ne permet pas de reconnaître aux personnes handicapées la liberté de déplacement, ni de leur garantir l'accès au même titre que les autres aux établissements recevant du public, au logement et aux transports.**

L'analyse des textes réglementaires montre que les mécanismes prévus sont de nature à pervertir le dispositif des Ad'AP agendas d'accessibilité programmées, et par suite à laisser perdurer les discriminations qui résultent du défaut d'accessibilité. Et ce faisant, dans certains cas l'inaccessibilité pourrait devenir légale.

Cette situation crée une incertitude juridique qui nous poussera aux contentieux. Nous comptons saisir le comité des droits de l'ONU et déposer des QPC questions Prioritaires de Constitutionnalité à l'occasion des prochains contentieux qui ne tarderont pas à venir.

Sachant que déjà deux décisions récentes du Conseil d'État, en mars et juillet 2016, mettent à mal l'application de l'ordonnance et de ses textes réglementaires (sur les sas de sécurité et sur l'article 1 de l'arrêté du 8 décembre 2014 sur les ERP, annulé) confirmant la fragilité juridique du dispositif.

Suite à la publication de l'Ordonnance du 26 septembre 2014 et des textes réglementaires afférents, les gestionnaires d'ERP inaccessibles devaient déposer un ADAP en préfecture ou en mairie avant le 27 septembre 2015, sous peine de faire l'objet d'une plainte.

Initialement, la loi du 11 février 2005 était équilibrée dans la mesure où les pétitionnaires pouvaient solliciter des dérogations si et seulement si, ils justifiaient d'un motif technique, économique ou patrimonial. La logique était donc de se rendre accessible sauf à arguer, justification à l'appui, d'impossibilité(s) technique(s), économique(s) ou relevant des bâtiments historiques.

L'Ordonnance du 26 septembre 2014 et les textes d'applications est venue bouleverser cette approche en accordant des « dérogations » automatiques notamment pour :

- Les points d'arrêts des services de transports considérés comme « non prioritaires » au sens du Décret du 05 novembre 2014. Initialement, le principe de la loi du 11 février 2005 consistait à rendre tous les points d'arrêts accessibles, sauf cas d'impossibilité technique avérée. Désormais, il est possible que seuls des points d'arrêts considérés comme « prioritaires » selon des critères définis par décret, soient rendus accessibles.

Donc, le principe de la continuité de la chaîne de déplacement et d'accès à tout pour tous a volé en éclat, puisqu'une proportion seulement des points d'arrêts devront être accessibles.

En conséquence, des associations du CIAH 31, via leurs représentants conviés en réunion de concertation avant dépôt d'un Ad'AP, ont émis un avis défavorable sur les dossiers d'Ad'AP (Agenda D'Accessibilité Programmée) qui invoquent un ou plusieurs des 3 derniers motifs de dérogation (réglementaires ou tacites) introduits par l'Ordonnance et ses textes d'application, ainsi que sur les SDA-Ad'AP.

De même, sur les délais, nous aurions pu accepter des délais de 1, 2 ou 3 ans maximum pour les patrimoines les plus complexes mais les délais possibles de 3, 6 ou 9 ans sont inacceptables !

En résumé, le CIAH 31 considère que le texte de l'ordonnance constitue une régression historique pour les droits des personnes. Aussi, nous sommes déterminés à utiliser toutes les voies de droit possibles, tant au plan national, européen, qu'international pour faire cesser cette injustice fut-elle légalisée par un texte législatif, car c'est bien de cela au fond qu'il s'agit.

**Avec l'ordonnance, l'inaccessibilité est devenue loi en France, un paradoxe !
Nous ne pouvons l'accepter !**

Se déplacer est une liberté fondamentale. Rendre accessibles les bâtiments, les espaces publics et les transports, assurer la continuité de la chaîne de déplacement dans son intégralité, offre à chacun la possibilité d'exercer un réel pouvoir sur sa vie, comme individu et comme citoyen.

Pour que la personne handicapée puisse assumer pleinement son rôle d'éco-citoyen, il faut lui donner les moyens d'utiliser – en toute autonomie – les transports collectifs.

Sur le plan environnemental et ses effets sur la santé publique

D'autre part, l'article L.1214-8-1 du Code des transports réécrit par la loi du 17 août 2015 impose pour chaque élaboration ou révision d'un PDU d'évaluer la nature et la quantité des GES et autres polluants atmosphériques émis par tous les modes de transports urbains (PTU).

Sachant que les polluants atmosphériques sont un facteur de développement de maladies chroniques, qu'ils ont un impact reconnu sur la santé humaine, et d'autant plus sur les personnes souffrant de difficultés respiratoires, c'est donc aussi un enjeu majeur pour nos associations.

Selon la synthèse du projet, « *Des différences territoriales sont néanmoins importantes : 40% d'usage de la voiture à Toulouse, de 70 à près de 80% d'usage au sein des autres communes du territoire.* » (page 3)

De plus, l'agglomération de Toulouse est très mal située dans le classement des 40 plus grandes aires urbaines pour la part des navetteurs (aller-retour domicile travail) qui utilisent des transports en commun. 15^e pour la 4^e ville de France.

Or les perspectives de report modal dans ce PDU ne sont pas à la hauteur de l'enjeu.

En effet, pour que les transports collectifs puissent réellement concurrencer le trafic automobile, il faut que les transports collectifs répondent à des enjeux de fréquence, de cadencement, et de vitesse commerciale auxquels le projet ne répond pas sur l'ensemble du territoire de la grande métropole.

Acquis et limites du Projet Mobilités 2020-2025-2030

Le CIAH 31 qui a déjà eu l'occasion d'aborder le Projet Mobilités 2020-2025-2030 dans le cadre de sa récente contribution au Débat Public sur le projet de 3^{ème} ligne de métro de la grande agglomération toulousaine, prend tout d'abord acte d'un projet qui marque une certaine rupture avec l'actuel PDU.

Notamment en matière de stratégie de développement du réseau de transports collectifs. Au risque d'une caricature, il est en effet question de passer d'une logique de maillage de surface du territoire à une stratégie de renforcement d'un réseau capacitaire de rabattement au coeur de l'agglomération dont le projet de 3^{ème} ligne de métro est l'élément premier.

Ce projet permettra-t-il une desserte à égalité de l'ensemble du territoire du PDU ? Il est clairement permis d'en douter !

Le renforcement de la cohérence des politiques d'urbanisme et de transport

Comme nous l'avons dit dans notre contribution sur la 3^e ligne de métro de Toulouse (TAE), sur le choix de l'itinéraire et du mode de transport, nous regrettons que le choix de cette 3^e ligne de métro se soit fait avant la finalisation du projet Mobilités 2020-2030-2040, empêchant d'en apprécier la pertinence à l'échelle du PDU et de l'intermodalité.

De fait, si le Projet Mobilités 2020-2025-2030 affirme à juste titre le souci d'une meilleure conjugaison du PDU et du SCOT de la grande agglomération toulousaine et, au-delà, de la mise en synergie des politiques d'urbanisme et de transport dans le cadre de « Pactes Urbains », le CIAH 31 s'inquiète que cette ambition déjà affichée dans l'actuel PDU via les « Contrats d'axes » n'ait pas connu jusqu'alors de concrétisation plus significative. A l'évidence, les Pactes Urbains envisagés ne pourront être réellement pertinents qu'en fonction de la redéfinition à venir du SCOT de la grande agglomération et donc de l'identification d'un projet de territoire dont il est d'ailleurs étonnant qu'il n'ait pas été préalable à la révision du PDU.

Alors que l'on assiste à un étalement urbain de plus en plus important, ce PDU n'est pas à la hauteur des enjeux pour la desserte de la périphérie et des zones non denses de ce PDU, rompant avec le principe d'égal accès de tous les points du territoire de la grande métropole.

Concernant les PMR, l'absence de volonté de maintenir l'objectif de la continuité de l'intégralité de la chaîne de déplacement, et l'application à minima de l'ordonnance de 2014 ratifiée en 2015, met singulièrement à mal l'affichage d'un volontarisme politique sur la question de l'accessibilité et l'ambition de garantir la mobilité de tous.

L'amélioration du confort et de l'accessibilité des transports en commun

Pour que la redéfinition de l'offre de transport soit pleinement attractive, le CIAH 31 rappelle par ailleurs la nécessité d'être particulièrement attentif aux questions de confort et d'accessibilité non seulement en ce qui concerne le matériel roulant mais également les stations, les arrêts et les cheminements d'accès. En matière d'accessibilité, il est en particulier indispensable que les équipements déterminants comme par exemple les ascenseurs soient systématiquement doublés afin d'assurer la continuité du service en cas de panne ou d'entretien. Ces équipements doivent par ailleurs être de grande capacité pour répondre à l'augmentation des personnes à mobilité réduite et permettre l'accès des vélos, comme cela se fait dans certains métros et dans les TER.

A l'échelle de l'aire urbaine toulousaine, l'INSEE estime que 26% des habitants auront plus de 60 ans en 2042 (recensement de la population, Omphale 2010), participant à l'augmentation du nombre de PMR.



Figure 1 : Barcelone – Exemple d'accès à une station de métro

L'accessibilité du métro et du tramway (page 21 annexe accessibilité)

Selon l'annexe accessibilité du PDU :

« Hors, en 2015, le bilan de Tisseo-SMTC fait apparaître les éléments suivants :

- Le matériel roulant est 100% accessible aux Usagers en Fauteuils Roulants (UFR) ;
- **L'ensemble des stations de métro et tramway est 100% accessible.** Des actions sont en cours au niveau des stations de métro : amélioration de l'accessibilité pour les personnes déficientes visuelles, étude pour l'adaptation des portillons billettiques d'accès « UFR » afin d'améliorer leur confort et réalisation d'un prototype. »

Pourtant selon l'Ad'AP déposé par Tisseo et qui concerne son patrimoine (station de métro, agences, parcs-relais, ...), **un délai de 9 ans jusqu'en 2024 est demandé avec un budget de 6 010 k€ prévisionnels pour la mise en conformité des ERP. Où est la vérité ?**

L'accessibilité des arrêts de surface de bus (page 21 annexe accessibilité)

Selon le bilan 2015 de Tisséo, **seulement 60% des points d'arrêts du réseau de bus sont accessibles.**

Avec 3611 arrêts de bus relevant de Tisséo, l'objectif de mise en accessibilité ne concerne que 2862 arrêts et il restera donc 749 arrêts qui ne seront jamais rendus accessibles ! Sans parler du retard pris !

En effet, le taux de réalisation de l'objectif du Sd'AP pour l'année 2015 (23%) et pour l'année 2016 (54%) n'est pas à la hauteur des ambitions affichées et il y a déjà à ce jour un retard de plus de 60 arrêts (369 sur 429 prévus). Compte tenu du fait que les engagements passés n'ont pas été tenus (objectif 100% accessibles de 2015 jamais tenu), on peut légitimement s'inquiéter et douter de la volonté de Tisséo et des collectivités responsables !

L'aménagement de parcs-relais au centre et en périphérie de l'agglomération

Dans une perspective de report modal, le CIAH 31 relève l'importance des enjeux liés à l'existence, au fonctionnement et à la capacité d'accueil des parcs de stationnement associés aux réseaux de transports en commun. Il appelle donc à une ambition accrue du PDU à cet égard qui pourrait notamment se traduire par la conception et l'aménagement de parcs-relais de grande capacité à l'arrivée en zone dense des principaux axes routiers desservant le coeur de l'agglomération. Et par une augmentation de la capacité des parcs existants. Le CIAH 31 souligne d'ailleurs que l'usage des parcs relais doit être encouragé par une tarification incitative.

Par ailleurs, l'aménagement des parcs relais doit bien prendre en compte les besoins des PMR, avec des déposes-minutes et des places de stationnement réservé aux titulaires de la Carte Inclusion Mobilité ou de la Carte de Stationnement Européenne, au plus près des accès de transports en communs, sans possibilité que ces places soient utilisées abusivement comme aires de co-voiturages ou par des automobilistes indécents.

Le renforcement du maillage territorial des transports en commun

S'agissant enfin de l'offre de transports en commun elle-même, le CIAH 31 considère que si le défi capacitaire auquel va être confronté le système de transport de la grande agglomération toulousaine en raison de sa remarquable croissance démographique a bien été pris en compte par l'intermédiaire du projet de 3ème ligne de métro, le défi territorial, celui de la construction d'une offre performante de report modal hors du coeur de l'agglomération reste quant à lui à relever. **Nombreux sont en effet les territoires, notamment en périphérie, pour lesquels le Projet Mobilités 2020-2025-2030 n'est pas en l'état porteur d'amélioration significative de l'offre de transports non plus que des conditions de mobilité.**

Nous affirmons donc la nécessité de conforter significativement le maillage territorial du réseau de transport collectif de la grande agglomération toulousaine et l'offre de desserte des territoires péri-urbains. Dans ce sens, nous demandons donc :

- de développer le réseau LINEO en améliorant les performances (cadencement, régularité, vitesse) par un passage en site propre intégral ;
- de compléter le Projet Mobilités 2020-2025-2030 par l'achèvement de certaines actions programmées dans le cadre de l'actuel PDU mais qui resteraient à réaliser en 2020, par la réalisation des lignes programmées en BHNS ;
- d'accélérer la complète réalisation de la ceinture Sud et de veiller à la parfaite connexion du Téléphérique Urbain Sud au réseau de transport en commun dès sa mise en service ;
- d'engager de nouvelles actions pour promouvoir l'intermodalité avec le mode ferroviaire et valoriser le TER comme outil de desserte urbaine (restructuration de la plate-forme ferroviaire de Toulouse, réalisation d'un contournement ferroviaire, aménagements de pôles d'échanges, valorisation des gares et points d'arrêt...). Nous soulignons d'ailleurs la pertinence du concept de gares-amont et invitons à la mise en œuvre de tels pôles d'échanges entre TER et transports urbains.

Nous nous étonnons d'ailleurs de la timidité du Projet Mobilités 2020-2025-2030 en ce qui concerne l'apport et l'évolution des transports ferroviaires.

La réalisation d'une liaison directe et rapide par le métro entre la gare Matabiau et l'aéroport de Blagnac n'est toujours pas actée.

De fait, les limites actuelles du Projet Mobilités 2020-2025-2030 amènent à un questionnement plus global sur les modes de gouvernance et de financement des transports publics à l'échelle de la grande agglomération.

Constatant en effet les limites de l'actuel système de gouvernance du PDU tant pour l'intégration des différents réseaux de transports collectifs, notamment en matière de tarification, que pour le développement de l'intermodalité, le CIAH 31 s'interroge sur l'intérêt de la création d'un syndicat mixte selon les dispositions de la loi SRU ou, pour le moins, d'une association regroupant les Autorités Organisatrices de Transports concernées (SMTC-Tisséo, Région) et assurant le secrétariat d'une conférence permanente des AOT de l'agglomération. Le CIAH 31 relève en tout cas le besoin d'un chef de file.

Il reste aussi à s'assurer que le financement de la 3^e ligne de métro ne se fasse pas au détriment des moyens de transport à répartir sur l'ensemble du territoire du PDU. **Les associations notant par ailleurs qu'il reste visiblement beaucoup moins compliqué de trouver des milliards pour financer une ligne de métro ne desservant qu'une portion limitée du territoire, alors qu'il faut des dizaines d'années pour rendre accessible l'ensemble des transports et permettre à tous le droit au déplacement...**



Aménagement intérieur de la zone PMR dans le métro de Madrid conçu par CAF

Carence de PAVE et aménagement de la voirie

Permettre la mobilité passe aussi par des diagnostics et des programmations de la mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics.

Or depuis la loi de 2005 toutes les communes de plus de 5000 habitants avaient l'obligation de réaliser un PAVE Plan de mise en Accessibilité de la voirie et des Espaces publics, destinés notamment à planifier et prioriser cette mise en accessibilité.

Or la majorité des communes de la grande agglomération Toulousaine n'a pas remplie ses obligations.

Heureusement la métropole a réalisé un SDAVE, Schéma Directeur de mise en 1accessibilité de la Voirie et de l'Espace public qui a un peu suppléé à la carence PAVE mais seul les itinéraires principaux sont traités.

Or quand la voirie n'est pas entièrement accessible, il y a rupture de la chaîne de déplacement.

Un point positif à noter : la Charte d'accessibilité de la voirie et de l'espace public signée par le président de Toulouse Métropole, le vice-président en charge de la voirie et par 15 associations représentantes de personnes en situation de handicap et de personnes âgées. Ce document technique s'adresse à tous les professionnels de l'urbanisme, de la voirie, de l'architecture, de l'aménagement urbain et même au-delà de par son approche pédagogique.

La concertation : oui, mais (Page 41 de l'annexe accessibilité)

La CARUT, commission d'accessibilité du réseau urbain TISSEO, a permis un travail partenarial de co-construction dont nous nous félicitons dans l'ensemble. Co-construction ayant notamment permis une sensibilisation accrue des équipes de Tisséo et la mise au point d'un portillon métro plus accessible. Une validation de la carte de transport « sans contact » simplifiée pour les personnes de petite taille ou les personnes utilisatrice de fauteuil, grâce au portillon à module surbaissé, avec des boutons de sortie plus accessibles et plus repérables.

Mais si la CARUT accueille un nombre important d'associations représentatives, il n'en est pas de même pour le comité de suivi des Sd'AP et Ad'AP, pour lesquels le président de Tisséo-SMTC a refusé la participation d'une association dont la représentante avait participé à la concertation initiale et dont l'expertise sur le sujet est pourtant reconnue comme la plus pointue : pourquoi ? Tisséo redoute-t-il les critiques argumentées ?

De même, le comité de suivi de Tisséo Mobibus, transport adapté (voir plus loin) a limité la participation associative à 5 associations dont une majorité défend de fait plus souvent l'exploitant que les usagers. Dernièrement Tisséo-SMTC a refusé d'ouvrir la composition de ce comité à d'autres associations, pourtant réellement représentatives des nombreux usagers du service. Arguant pour cela d'un contrat de DSP qui ne le permettrait pas, et citant un article de la DSP. Étrangement, nos associations ont pu constater dans le contrat en question que Tisséo avait omis de reprendre une phrase pourtant clé * (située juste après le paragraphe censé justifier le refus) qui permettait pourtant d'ouvrir la composition de cette instance à d'autres associations représentatives...

*Page 2 de l'annexe 4 de la DSP : « Cette liste des associations représentatives des personnes en situation de handicap n'est pas exhaustive. TISSEO SMTC se réserve le droit de la faire évoluer. »

Dans ces conditions on peut douter actuellement de la volonté réelle de concertation ...

Téléphérique urbain

Selon le projet mobilités, le téléphérique Urbain Sud ne devrait fonctionner qu'entre l'Oncopole et l'université Paul Sabatier, en passant par le CHU de Rangueil. Sans prolongement de la desserte de Labège à Basso Combo, et donc sans raccordement à un pôle d'échange multimodal, limitant ainsi fortement son intérêt.

D'autre part, va se poser **un enjeu d'accessibilité de ce téléphérique urbain** car il semble qu'il n'existe pas de cadre normatif véritablement adapté à cet enjeu pour ce mode de transport plutôt nouveau dans le cadre urbain. Nos associations seront particulièrement attentives aux dimensions des lacunes horizontales et verticales situées entre le quai et la cabine. Actuellement, la législation concernant les transports guidés autorise des lacunes horizontales et verticales allant jusqu'à 5 cm, alors qu'au-delà de 2 cm, il y a risque de coincer les petites roues de fauteuil roulant, des béquilles ou des cannes dans ses lacunes. Ou tout simplement pour des personnes distraites de se tordre la cheville. Avec des risques de chute important.

Service de substitution

Selon le bilan d'avancement du Sd'AP TISSEO, concernant le service de substitution : 738 transports demandés en 2016 pour 445 réalisés, avec 291 annulés par le client et 2 refusés.

Nous écrivions déjà en septembre 2015, à l'occasion de la concertation obligatoire dans le cadre du Sd'AP : *« Sur le transport de substitution, nous contestons son mélange avec la DSP Mobibus au vu de l'absence de respect de la DSP par TPMR Toulouse qui ne permettra pas un service de substitution aux conditions du transport collectif. »*

Pour rappel l'obligation de mise en place de « transport de substitution » a été créée par l'article 45 de 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, qui dispose : *« En cas d'impossibilité technique avérée de mise en accessibilité de réseaux existants, des moyens de transport adaptés aux besoins des personnes handicapées ou à mobilité réduite doivent être mis à leur disposition. Ils sont organisés et financés par l'autorité organisatrice de transport normalement compétente dans un délai de trois ans. Le coût du transport de substitution pour les usagers handicapés ne doit pas être supérieur au coût du transport public existant ».*

Ces dispositions, désormais codifiées à l'article L. 1112-4 du code des transports, ont été modifiées par l'article 6 de l'ordonnance n° 2014-090 du 26 septembre 2014. L'article L. 1112-4 du code des transports dispose désormais : *« Lorsque, dans un réseau existant, la mise en accessibilité d'un arrêt identifié comme prioritaire au sens de l'article L. 1112-1 s'avère techniquement impossible en raison d'un obstacle impossible à surmonter sauf à procéder à des aménagements d'un coût manifestement disproportionné, des moyens de transport adaptés aux besoins des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite sont mis à leur disposition. L'autorité organisatrice de transport compétente dispose d'un délai de dix-huit mois à compter de la validation de l'impossibilité technique par l'autorité administrative pour organiser et financer ces moyens de transport. Le coût de ces transports de substitution pour les usagers handicapés ne doit pas être supérieur au coût du transport public existant ».*

L'article L. 1112-4 du code des transports vise donc une hypothèse plus restreinte que les dispositions initiales de la loi du 11 février 2005, en **prévoyant que les transports de substitution ne soient plus mis à la disposition des personnes à mobilité réduite ou handicapées que dans le**

cas où les arrêts identifiés comme prioritaires font l'objet d'une impossibilité technique de mise en accessibilité.

La directive du 13 avril 2006 précise ce que peuvent être ces moyens de transport adaptés : « 4.1.1 Les services de transport de substitution : **Il faut entendre par services de transport de substitution, « un 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** ».

Alors que les mesures de substitution prévues par la loi de 2015 ne concerneront que les points d'arrêt des réseaux ferrés et routiers reconnus prioritaires et qui n'auront pas été rendus accessibles, et que ces **mesures de substitution, même appliquées conformément aux textes, ce qui n'est absolument pas le cas actuellement, ne répondent pas vraiment aux besoins des personnes concernées.**

A ce jour, ni le site de Tisséo-SMTC, ni le site de Tisséo-Mobibus en charge du service Le Lien, service de substitution, ne font de publicité sur leurs services de substitution ni n'indiquent le règlement du service qui oblige à une inscription et une réservation préalable.

Pour le département, on peut retrouver les conditions de son service Autonobus en ligne sur https://www.haute-garonne.fr/sites/default/files/cgu_autonobus31-2015.pdf . Le service impose en contradiction avec le cadre légal une inscription et une réservation préalable.

Quant à la région et la SNCF, aucune information disponible sur son service de transport de substitution.

Pour finir assurer dans des conditions analogues la desserte d'une ligne de transport non accessible suppose qu'il n'y ait ni inscription ni réservation préalable puisque l'utilisateur valide d'un réseau de transport collectif n'est astreint à aucune de ces 2 obligations pourtant imposées aux personnes handicapées !

À cela s'ajoute le fait que, même dans l'hypothèse d'un réseau qui serait devenu 100 % accessible, il restera, pour certaines personnes, notamment les plus lourdement handicapées, le besoin de transports adaptés en porte-à-porte.

Le service spécialisé Mobibus (page 25 de l'annexe)

C'est justement la mission du service spécialisé MOBIBUS de répondre aux besoins d'une part des personnes qui se heurtent à l'inaccessibilité du réseau actuel de transports collectifs, et d'autre part aux besoins des personnes les plus lourdement handicapées, qui ont besoin d'un accompagnement en porte-à-porte.

Le problème, c'est que ce service dysfonctionne depuis de nombreuses années, notamment depuis qu'il a accepté les personnes âgées titulaires de l'APA sans dimensionner en conséquence son service. Alors même que ce service ne prend en compte que le handicap moteur et le handicap visuel, en excluant notamment les handicaps mentaux et cognitifs qui ont aussi des besoins de transport adapté.

TISSEO, autorité organisatrice des transports de l'agglomération toulousaine, a accordé par DSP (délégation de transport public) à la société TPMR (filiale de TRANSDEV et de VEOLIA) la gestion du service de transport adapté PMR en porte à porte MOBIBUS.

D'année en année, ce service se dégrade, avec de nombreux dysfonctionnements, une politique discriminatoire et au final la maltraitance des usagers du service.

Une logique économique de rentabilisation du service a conduit à la saturation du service et oblige les usagers à réserver leurs transports plusieurs semaines à l'avance. Mais la réponse à leur demande de réservation ne leur est donnée au mieux qu'à J-7 ou plus souvent la veille du transport souhaité, les obligeant ainsi à annuler des rendez-vous, voire pour certains à ne plus sortir de chez eux. On peut aussi vous confirmer au dernier moment l'aller sans le retour par exemple. Problème de sécurité, de formation, de respect des personnes, d'intrusion dans la vie privée, c'est aux personnes de s'adapter au service et non le contraire.

C'est pour cela que le CIAH 31 a lancé un important travail de collecte et de recensement de tous les plaintes des usagers entre 2010 et 2015 et a rédigé une saisine du Défenseur des Droits contre Mobibus avec une compilation des témoignages.

Lire la saisine d'HANDI-SOCIAL :

http://v2.handi-social.fr/wa_files/HS_160410_saisineDefenseurDroits_plaintescontreMobibus_vdef.pdf

ET celle du GIHP Midi-Pyrénées synthétisant les plaintes, en octobre 2015 :

http://v2.handi-social.fr/wa_files/GIHPMP_151020_saisinedefdroitssurMobibus_20oct15.pdf

Les personnes à mobilité réduite doivent pouvoir continuer à vivre en tout point du territoire sans être forcées à l'isolement. La nécessité de transport adapté pour certains ne devant pas faire obstacle et remplacer une approche inclusive, non ségrégative.

Le TAD Transport A la Demande de Tisséo

Nous regrettons que l'annexe accessibilité du projet mobilités 2020–2025–2030 ne fasse aucune mention et aucun bilan de la mise en accessibilité du réseau de TAD transport à la demande. Nos associations ayant pourtant fait la demande d'un bilan depuis 2015.

La mise en accessibilité des services de transport ferroviaire régionaux (page 26 de l'annexe)

Si aucune AOT de la région n'a été exemplaire en matière de mise en accessibilité des transports collectifs, puisqu'aucune n'a respecté l'échéance de 2015, le Conseil Régional Midi-Pyrénées, devenu Occitanie depuis 2016, a fait preuve d'un volontarisme politique supérieur aux autres AOT. Puisque **l'engagement a été pris de rendre accessible le réseau de transport ferré dépendant de la région d'ici 2021, et non 2024 comme les autres régions. De plus, la région prend à sa charge 75 % du financement de la mise en accessibilité** des quais en lieu et place de la SNCF. On peut néanmoins regretter qu'une collectivité régionale ait dû se substituer aux obligations de la SNCF et de l'État, particulièrement déficients en la matière.

À noter aussi un grave problème d'accessibilité de la gare Matabiau, gare nationale relevant du schéma national d'accessibilité négocié avec quelques associations nationales sans prendre en compte l'avis des personnes directement concernées et vivant à Toulouse.

La mise en accessibilité du réseau de transport interurbain « Arc-en-ciel » (page 29 de l'annexe)

Comme pour TISSEO, nos associations regrettent le manque de volontarisme politique du département qui n'a pas rempli ses obligations et engagements passés, et qui utilise au maximum les délais prévus par l'ordonnance de 2014 contestée par nos associations. Département qui n'a pas prévu de rendre accessible l'ensemble des points d'arrêts, créant une rupture dans la continuité de la chaîne de déplacement.

La tarification des transports

La question de la tarification est aussi un enjeu afin de permettre l'accès de tous aux déplacements y compris aux plus démunis. Tarification sociale qui ne doit pas être uniquement catégorielle, mais bien basée sur les niveaux de revenus réels des individus.

CONCLUSION

La mise en place d'une société inclusive relève d'un investissement global de la nation.

En outre, ce qui fait la singularité de certains ne peut les priver du droit de jouir de l'ensemble des biens sociaux car ces biens sociaux ne sont la prérogative de personne.

Aussi, ce principe s'applique-t-il également à la mise en accessibilité de la France pour les personnes en situation de handicap, et plus généralement pour tous les PMR : ces dernières ne doivent pas être exclues de la société par quelques biais que ce soit.



Aménagement intérieur d'une rame de métro à Barcelone