

## Contribution d'Handi-Social aux Assises Nationales de la Mobilité

<https://www.assisesdelamobilite.gouv.fr/>

**Dans le thème :**

**Mobilités plus solidaires : réduire les fractures sociales et territoriales**

**Et dans les sous-thèmes :**

**Comment garantir à chacun la possibilité de se déplacer pour accéder à l'emploi, à la formation, à la santé, à la culture ?**

<https://www.assisesdelamobilite.gouv.fr/participer/mobilites-plus-solidaires-reduire-les-fractures-sociales-et-territoriales/comment-1>

Pour un véritable droit au transport pour tous, sans exclusive

Je viens aborder ici la question de la ségrégation subie par les personnes à mobilité réduite dans ce pays.

La loi de 2005, après une première loi de 1975 inappliquées, était venue fixer des obligations en matière d'accessibilité des transports pour permettre notamment aux personnes en situation de handicap de se déplacer. Les autorités organisatrices des transports avaient un délai de 10 ans pour rendre accessible l'intégralité de la chaîne de déplacement, afin d'assurer sa continuité. Seules dérogations possibles, l'impossibilité technique avérée qui devait être démontrée et qui était cadrée. Pour arriver à ce résultat, ces autorités devaient réaliser un schéma d'accessibilité des transports collectifs dans les 3 ans de la loi, et elle devait en outre mettre en place pour les points d'arrêt reconnu en impossibilité technique avérée un service de transport de substitution.

Sachant que pour qu'un transport routier ou ferré soit accessible, il faut d'une part que le matériel roulant le soit, mais aussi que le point d'arrêt soit aménagé. Mais cette fois encore, et malgré l'existence de textes réglementaires, la loi a été peu ou pas appliquée. Et au lieu de sévir, nos gouvernants ont sorti l'ordonnance accessibilité du 26 septembre 2014, ratifiée le 5 août 2015, et accordé aux mauvais élèves nombreux, de nouveaux délais, de 36 ou 9 ans, mais surtout, ils ont remis en question la notion de la continuité de la chaîne de déplacement, y substituant la notion d'arrêt prioritaire. Notion principalement liée à l'importance de la fréquentation des arrêts en question. Avec aussi la notion d'un arrêt accessible à 50 kms maximum d'un arrêt inaccessible.

Ce fut la consécration de la fin de la liberté d'aller et venir, et surtout du droit pour les personnes en situation de handicap de choisir leur lieu de vie, non pas en fonction de la fréquentation des arrêts de transport à proximité, mais en fonction de leur droit de choisir comme tout citoyen leur lieu de vie. C'est pourquoi l'association HANDI-SOCIAL demande l'inscription dans la constitution d'un véritable droit au transport, qui concerne tous les citoyens, et pas seulement les plus valides. Sachant que la question de l'accessibilité concerne toutes les personnes à mobilité réduite, bien au-delà du champ du handicap, avec toutes les personnes âgées vivant en zone rurale et assignées à résidence elles aussi. Nous demandons aussi l'abrogation de l'ordonnance accessibilité et le retour à la loi 2005.

En attendant le retour à la loi de 2005 et son application effective, nous demandons l'application stricte des textes sur le transport de substitution, conformément à la directive de 2006. Car les conditions des rares services de transports de substitution existants ne correspondent pas à un « service de transport public accessible assurant, dans des conditions analogues, la desserte d'une ligne de transport non accessible ».

En effet, les conditions générales des services contreviennent à la réglementation sur les points suivants : limitation de l'accès au service, inscription obligatoire, réservation préalable imposée, service restreint pour les personnes venant d'un autre département, non-respect de la vie privée, demande de justifications discriminatoires, ...

Impose-t-on de tels conditions, de surcroît vexatoires, aux personnes valides : non ! Tout ceci constitue une rupture d'égalité entre les citoyens. Ce qui est inacceptable et discriminatoire.

### **Comment faciliter les déplacements des personnes fragiles ?**

<https://www.assisesdelamobilite.gouv.fr/participer/mobilites-plus-solidaires-reduire-les-fractures-sociales-et-territoriales/comment-0>

#### Pour des transports TPMR adapté dans toutes les régions

Si HANDI-SOCIAL défend prioritairement la mise en accessibilité des transports collectifs, conformément à la loi de 2005, qui prévoyait la continuité de la chaîne de déplacement, et demande l'abrogation de l'ordonnance de 2014 qui a réduit la mise en accessibilité à une liste d'arrêt prioritaire fonction de leur fréquentation, nous défendons aussi la mise en place à l'échelle des régions de transports dit TPMR, transport pour les personnes à mobilité réduite, transport adapté, qui existent dans quelques grandes agglomérations et qui sont affectés principalement au transport des personnes en fauteuil roulant et des personnes aveugles. Le problème, c'est qu'aujourd'hui, ces transports dysfonctionnent, et impose des conditions maltraitantes aux personnes en situation de handicap.

Malgré tout, et sous réserve de s'en donner les moyens, ces transports seront utiles à toutes les personnes qui résident ou qui veulent se déplacer vers des lieux encore inaccessibles avec les transports en commun collectif, et on peut espérer qu'une fois les réseaux réellement mis en accessibilité, ces personnes n'auront plus besoin de transports spécialisés. Il restera néanmoins des personnes, en général les plus lourdement handicapées, et les moins autonomes, qui auront malgré tout besoin de transport adapté en porte-à-porte avec un accompagnant ou sans. Or aujourd'hui la réglementation n'oblige qu'à la mise en place de transports de substitution, qui même si leur règlement respectait la législation, poserait le problème de la rupture de charge, c'est-à-dire l'obligation de changer plusieurs fois de mode de transport en cours de route. Ce qui n'est pas du tout adapté à des personnes fragilisées par le handicap ou la maladie.