

## Fiche 5 – Pour une mise en accessibilité des transports départementaux

La **qualité et la continuité de la chaîne du déplacement est incontournable pour permettre une réelle inclusion** des personnes en situation de handicap ou à mobilité réduite dans nos territoires. C'est un élément essentiel de la qualité de vie de chacun. Tout le monde est concerné à un moment ou un autre de sa vie (personnes âgées, femmes enceintes, parents avec poussettes, jeunes enfants, blessés temporaires,...).

La loi du 11 Février 2005 faisait obligation à chaque autorité organisatrice des transports (AOT) d'élaborer un Schéma Directeur d'Accessibilité des transports collectifs avant le 31/12/2008. Il s'agissait de procéder à un diagnostic du réseau existant, de le confronter aux besoins et attentes des personnes en situation de handicap ou à mobilité réduite et de programmer les travaux et mesures nécessaires.

La loi de 2005 fixait une obligation de résultat aux AOT :

- les transports collectifs devaient être accessibles en 2015
- à défaut (impossibilité technique avérée) de pouvoir les rendre accessibles, un service de substitution devait être organisé dans les 3 ans, soit en 2011
- tout véhicule acquis pour moderniser ou développer le réseau devait être accessible dès l'achat
- les travaux réalisés sur la voirie, en particulier sur les arrêts de bus, et sur les bâtiments devaient rendre accessible ces derniers ou les arrêts

L'ordonnance du 26 Septembre 2014 est malheureusement venue pondérer de façon assez importante les obligations de la loi de 2005. **Pour autant, cette ordonnance n'a pas de valeur législative tant qu'elle n'a été ratifiée par le parlement et plusieurs de nos associations ont déposé des recours devant le Conseil d'Etat : il n'est donc pas certain que l'ordonnance et ses textes d'application puissent s'appliquer durablement. D'où la nécessité d'être pragmatique en établissant des Ad'AP (Agenda d'Accessibilité Programmé) au plus tôt mais en rendant accessibles tous les points d'accès du réseau.**

**En Haute-Garonne :**

**Si des efforts ont été accomplis sur le matériel roulant, force est de constater que :**

- **le Conseil Général n'a pas organisé de façon satisfaisante la chaîne des déplacements sur le département de la Haute-Garonne**
- **nombre d'arrêts de bus sont à ce jour encore inaccessibles<sup>3</sup> et la concertation entre le Conseil Général et les collectivités territoriales du département pour aboutir à une logique de travaux planifiée et cohérente a été insuffisante**
- **les services de substitution n'ont commencé à être mis en place partiellement que fin 2014, avec Autonobus 31. Et il faut réserver au préalable ce qui ne permet pas d'être transporté dans des conditions comparables au citoyen « lambda ».**
- **Il manque toujours un service de transport adapté en porte en porte<sup>4</sup> (sur le modèle de Mobibus sur le périmètre de Tisseo, mais avec la qualité de service qui manque à Mobibus), pour couvrir nord et sud du département.**
- **Manque de concertation avec Tisseo**

<sup>3</sup> 2300 arrêts sur le réseau Arc-en-ciel, y compris dans Toulouse). En 2014, hors périmètre Tisseo, il y a 190 arrêts accessibles....

<sup>4</sup> Attention, le transport adapté est un service en porte-à-porte alors que le service de substitution amène d'un arrêt à un autre, ce n'est donc pas la même chose. Or les personnes les plus lourdement handicapées ont besoin d'un service en porte-à-porte.