



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

transports

Question écrite n° 21298

Texte de la question

M. Gilles Carrez attire l'attention de Mme la ministre de l'emploi et de la solidarité au sujet de la situation difficile que rencontrent les personnes handicapées en France. Dans notre pays, chaque personne handicapée doit avoir la garantie du respect de sa dignité et de l'exercice de ses droits de citoyen à part entière. C'est pourquoi il lui demande quelles mesures elle entend prendre afin de faciliter l'accès aux transports collectifs, trop rarement aménagés en faveur de ces personnes.

Texte de la réponse

Le ministère de l'emploi et de la solidarité et le ministère de l'équipement, des transports et du logement mènent une politique active pour favoriser l'accessibilité du cadre bâti et des transports aux personnes handicapées, sachant que celle-ci est une condition essentielle de l'insertion et de la qualité de la vie. Dans cette action de longue durée, 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, dont relèvent les infrastructures de transport, votée à l'unanimité par le Parlement, marque une étape importante en prolongeant les principes posés par la loi d'orientation du 30 juin 1975 en faveur des personnes handicapées. Les nouvelles procédures sont entrées en vigueur le 1er août 1994. Pour ce qui concerne les transports, les dispositions arrêtées le 21 février 1989 dans le cadre du programme « 60 mesures pour le transport » ont marqué un tournant décisif. C'est ainsi qu'à l'issue d'une table ronde, fin 1991, à laquelle participaient, outre les quatre ministères concernés (affaires sociales, transports, industrie et recherche), le Groupement des autorités responsables de transport, le Syndicat des transports parisiens, l'Union des transporteurs publics et la RATP, le consensus s'est réalisé sur la nécessité de concevoir et de construire des autobus français à plancher surbaissé, accessibles à tous. Un protocole d'accord a été signé en ce sens le 25 novembre 1992 entre le président-directeur général de Renault Véhicules industriels et le secrétariat d'Etat aux handicapés, RVI et Heuliez développant en conséquence une gamme de modèles appropriés. De ce fait, des villes de plus en plus nombreuses s'équipent d'autobus à plancher surbaissé, qui représentent la quasi-totalité des commandes en 1997, sachant que cette solution constitue un élément indispensable mais non suffisant à une véritable accessibilité. Il appartient dans ce contexte aux autorités organisatrices et aux transporteurs de veiller à ce que les véhicules achetés comportent les aménagements assurant l'accessibilité à tous, notamment aux personnes se déplaçant en fauteuil roulant. Un courrier du 2 juin 1998 de la direction de la sécurité et de la circulation routières lève les derniers obstacles qui auraient pu subsister. Outre les progrès réalisés pour ce qui concerne les véhicules de transports urbains, des réalisations exemplaires en matières d'accessibilité sont à mentionner, tel le tramway de Bobigny-Saint-Denis, celui de Rouen, la ligne de métro Météor à Paris et le Val de Lille et de Toulouse. Les projets de tramway d'Orléans, de Montpellier, de Bordeaux comme le projet de Val à Rennes prennent en compte cette obligation d'accessibilité. Il faut souligner l'accessibilité des voitures des trains express régionaux et une amélioration de celle-ci pour les voitures TGV, y compris celles à deux étages. Pour l'avenir, dans le cadre du programme de recherche sur les transports terrestres 1996-2000, les ministres chargés des transports, de l'industrie, de la recherche et de l'environnement ont décidé de soutenir l'effort de recherche dans

les domaines des transports routiers et ferroviaires, des transports publics de voyageurs et en matière de déplacement en milieu urbain. Ce programme tiendra également compte des complémentarités avec les modes maritime et aérien et des interactions entre conducteur, véhicule et infrastructure. Par ailleurs, le ministre de l'équipement, des transports et du logement a souhaité que le Conseil général des ponts et chaussées puisse effectuer un audit de la disponibilité des équipements dans les différents moyens de transports sur l'ensemble du territoire national, conformément aux orientations et aux propositions qu'il avait exposées lors de l'assemblée plénière du COLITRAH, le 12 juin dernier. De même, la ministre de l'emploi et de la solidarité, lors d'un colloque sur le thème « Handicap et mobilité », tenu dans le cadre du dernier Mondial de l'automobile a rappelé la ferme volonté du Gouvernement de promouvoir la liberté d'aller et de venir pour tous et souligné le fait que celle-ci est aussi conditionnée par le civisme de chacun, notamment pour le respect des emplacements réservés de stationnement tant pour les véhicules arborant le macaron GIC ou GIG que pour les véhicules de transports collectifs routiers. Enfin, au niveau européen, les experts gouvernementaux du ministère chargé des affaires sociales et du ministère chargé des transports interviennent depuis plusieurs années pour promouvoir cette politique d'accessibilité assurant l'autonomie et la sécurité des personnes à mobilité réduite dans leurs déplacements.

Données clés

Auteur : [M. Gilles Carrez](#)

Circonscription : Val-de-Marne (5^e circonscription) - Rassemblement pour la République

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 21298

Rubrique : Handicapés

Ministère interrogé : emploi et solidarité

Ministère attributaire : santé et action sociale

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 9 novembre 1998, page 6088

Réponse publiée le : 5 avril 1999, page 2111