
PROPOSITIONS RELATIVES AU PROJET DE LOI DIT LOM (LOI D'ORIENTATION DES MOBILITES)

.. février 2019

En premier lieu, le CNCPPH note avec satisfaction les avancées contenues principalement dans 4 articles de la LOM.

Permettre la possibilité d'organiser des services de mobilité solidaire (Article 6), garantir des mesures tarifaires spécifiques pour les personnes en situation de handicap (Article 7), prévoir la collecte et la mise à disposition des données sur l'accessibilité des services réguliers de transport public (Article 10), ainsi que l'obligation de disposer d'au moins une borne de recharge pour les véhicules électriques (Article 23), constituent autant de dispositions améliorant l'inclusion des personnes à besoins spécifiques.

Rappelons qu'en vertu de l'Article 55 de la Constitution qui expose la supériorité des Conventions internationales que la France ratifie, sur les lois nationales, il est attendu de la LOM qu'elle respecte notamment les articles 9, 20 et 2F de la Convention internationale des Droits des personnes handicapées en ce qu'ils traitent respectivement de l'accessibilité, de la mobilité personnelle ainsi que de la conception universelle.

Les propositions du CNCPPH

-1- Garantir la mobilité géographique en bannissant le critère d'appartenance territoriale pour pouvoir accéder à un transport à la demande.

En effet, à ce jour, les personnes n'ont pas accès aux services de transports adaptés lorsqu'elles ne sont pas ressortissantes du territoire. Par exemple, une personne ne peut accéder au service de transport à la demande du canton limitrophe, au motif qu'elle n'y réside pas. Cela constitue donc une grave atteinte à la mobilité personnelle et à la Liberté d'aller et de venir.

-2- Prévoir que chaque région envoie un rapport d'étape sur les SDAP (ADAP routiers) au Ministre en charge des Transports, au CNCPPH et à la DMA (Délégation Ministérielle à l'Accessibilité) avant le 30 juin 2021.

-3- Insérer l'accessibilité pour tous comme champs de compétences des régions (Article 4), ainsi que dans les futurs plans de la mobilité (Article 5). Prévoir la participation des usagers de transport en situation de handicap dans la composition des comités de partenaires.

-4- Simplifier la réservation et l'accompagnement des usagers en situation de handicap dans le transport ferroviaire, et garantir l'absence de surcoût du numéro d'appel de réservation ferroviaire pour les personnes à mobilité réduite

Les membres Du CNCPH, eux-mêmes usagers des services SNCF, constatent avec regret que les usagers à mobilité réduite rencontrent des difficultés lors de leurs voyages lorsque ceux-ci conjuguent des trains nationaux et régionaux. Par ailleurs, la multiplicité des contacts régionaux ne facilite pas la compréhension de l'organisation des transports et des voyages. Enfin, l'ouverture à la concurrence des transports ferrés qui permettra l'offre de plusieurs opérateurs risque d'ajouter une strate de complexité supplémentaire pour un voyageur à mobilité réduite dont l'objectif est le déplacement et non l'organisation des correspondances ou de la logistique liée à l'accessibilité des transports.

C'est la raison pour laquelle le CNCPH demande que le voyageur à mobilité réduite qui souhaite bénéficier sur le territoire national d'un transport ferré, quels que soient la région et/ou l'opérateur, puisse réserver ses prestations d'accompagnement et acheter ses billets auprès d'un unique numéro téléphonique non surtaxé.

Ce numéro de téléphone doit être disponible sept jours sur sept, de six heures à minuit. Un numéro d'urgence unique, quel que soit l'opérateur, doit également être ouvert sept jours sur sept de six heures à minuit. Dans une gare, il doit y avoir un seul point d'accueil, quel que soit l'opérateur, et le nombre de voyageurs.

-5- Les transports sanitaires ou de consultation médicale et paramédicale

Pour donner suite au rapport « L'accès aux droits et aux soins des personnes en situation de handicap et des personnes en situation de précarité » (Juillet 2018, CNSA et Fonds CMU-C), il s'agirait de reprendre une des propositions de leurs auteurs (Philippe Denormandie, administrateur CNSA, et Marianne Cornu-Pauchet, directrice du Fonds CMU-C).

En effet, le transport, par utilisation d'un transport pour personnes à mobilité réduite (TPMR), pour une hospitalisation ou une consultation médicale ou paramédicale (que ce soit du domicile ou d'un établissement social ou médico-social, ALD ou hors ALD), doit être reconnu et remboursé par la CPAM sur prescription médicale, que le trajet soit assuré par : un établissement médico-social, un transporteur sanitaire ou tout type de transporteur ayant conventionné avec la CPAM sur le territoire, par extension d'agrément.

-6- Créer une Commission nationale Sécurité & Accessibilité afin de régler les conflits d'usage et d'interprétation entre les réglementations sécurité et accessibilité, notamment pour la problématique des métros existants (Marseille, Paris, etc.)

-7- Rétablir la mission accessibilité de la SNCF au sein de l'EPIC de tête

Parmi les missions transversales devant être rattachées à SNCF Réseau figure la coordination des acteurs pour la mise en accessibilité du système de transport ferroviaire.

Cette mission est actuellement dévolue à l'EPIC de tête SNCF (depuis la loi de 2014). Il semble nécessaire de maintenir demain cette coordination au niveau de la holding de tête, c'est-à-dire au niveau de la future société nationale SNCF, plutôt que de la transférer à SNCF Réseau.

Le gestionnaire d'infrastructure SNCF Réseau est en effet responsable de la mise en accessibilité des quais. Demain, quand la gestion des gares de voyageurs aura été confiée à une filiale de SNCF Réseau, le gestionnaire d'infrastructure sera également responsable de la mise en accessibilité des gares de voyageurs, au bénéfice de l'ensemble des entreprises ferroviaires. Toutefois, les enjeux financiers considérables de mise en accessibilité des infrastructures rendent encore plus nécessaires de concevoir, en parallèle, des services susceptibles de pallier le manque d'accessibilité de certaines parties du réseau (haltes notamment).

En effet, l'accessibilité du transport ferroviaire aux personnes handicapées ou à mobilité réduite va bien au-delà de la simple mise en accessibilité des quais et des gares. Il faut également que les matériels roulants soient accessibles, que le personnel au contact du public soit formé, qu'il existe un service d'assistance à embarquer et enfin que l'information aux voyageurs soit efficiente et adaptée aux besoins spécifiques des voyageurs concernés.

Or, un gestionnaire d'infrastructure n'a pas pour mission la relation avec le client final, il n'est pas responsable du matériel roulant qui circule sur son réseau. Il n'a pas non plus la responsabilité de proposer des services d'accompagnement au voyage.

Si le souhait de clarifier les missions relevant des opérateurs et du gestionnaire d'infrastructure sont parfaitement recevables dans la perspective de l'ouverture à la concurrence, il n'en demeure pas moins que l'expérience acquise depuis la loi handicap de 2005 prouve la nécessité, plus que jamais, de coordonner l'ensemble des acteurs afin d'améliorer la mobilité des personnes en situation de handicap. Cela s'inscrit d'ailleurs dans le sens des réflexions menées par la ministre des Transports dans le cadre des assises de la mobilité, indiquant qu'il fallait désormais aborder la mobilité non plus par les infrastructures mais par les services.

La perspective de l'ouverture à la concurrence ne doit pas conduire à dégrader l'offre de mobilité proposée à ces publics sensibles. Il est donc nécessaire de maintenir au niveau de la société nationale SNCF la coordination des acteurs du groupe pour la mise en accessibilité du système de transport ferroviaire national au bénéfice des personnes handicapées ou à mobilité réduite. Cela sans préjudice des programmes de travaux d'accessibilité que SNCF Réseau mènera pour le compte de toutes les entreprises ferroviaires dans les gares de voyageurs et sur les quais et des dispositions que seront libres de prendre les autres opérateurs de transport.

-8- Définir juridiquement les services publics de transport individuel automobile (type Autolib), et prévoir un quota de 5 % (et au moins un) de véhicules accessibles.

-9- Octroyer la compétence transports scolaires et universitaires adaptés à la région.

En effet, deux raisons concourent à cette demande.

La première est mue par un souci de cohérence, puisque depuis la loi NOTRE, la région s'occupe des transports scolaires, sauf pour les transports scolaires adaptés qui sont dévolus aux départements. Il serait dès lors plus lisible de conférer les transports scolaires adaptés à la région.

La seconde raison tient à une volonté d'efficacité, car actuellement, les régions ne sont pas incitées budgétairement à se préoccuper de la mise en accessibilité des transports scolaires, puisque ce sont les départements qui possèdent la compétence des transports scolaires adaptés.

Il conviendrait donc de faire en sorte à ce que les régions soient stimulées sur l'enjeu de l'accessibilité des transports scolaires ordinaires.

10- les régions doivent garantir l'accessibilité des transports périscolaires et des voyages scolaires, ainsi que pour les stagiaires et les apprentis.