

	<p>Une ambition des acteurs régionaux pour un observatoire des transports</p>	<p>Fiche N°4</p>
<p>OBSERVATOIRE RÉGIONAL DES TRANSPORTS</p>	<p>L'Agenda d'Accessibilité Programmée : un outil pour mieux prendre en compte les obligations d'accessibilité</p>	<p>Orléans le 30/04/15</p>

La loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées imposait la mise en accessibilité des établissements recevant du public au 1er janvier 2015 et celle des **transports publics** au 13 février 2015.

Un rapport rédigé en octobre 2011 par le Conseil général de l'environnement et du développement durable, le Contrôle général économique et financier et l'Inspection générale des affaires sociales indiquait que cette échéance ne pourrait être respectée.

La loi du 10 juillet 2014 habilite le Gouvernement à recourir à une ordonnance pour compléter la loi du 11 février 2005. **L'Ordonnance n° 2014-1090 du 26 septembre 2014** relative à la mise en accessibilité des établissements recevant du public, des transports publics, des bâtiments d'habitation et de la voirie pour les personnes handicapées permet de redéfinir les modalités de mise en œuvre du volet accessibilité (nouveaux délais) et de mettre en place un dispositif d'échéanciers : les Agendas d'accessibilité programmée (Ad'AP).

Ces agendas sont des documents de programmation financière des travaux d'accessibilité. Ils constituent un engagement des acteurs publics et privés, qui ne sont pas en conformité avec la loi, à réaliser les travaux requis dans un calendrier précis. L'Ad'AP est l'opportunité facilitant une stratégie de mise en accessibilité. Il présente un premier avantage : il suspend les sanctions en cas de non-respect des règles d'accessibilité.

Le domaine des transports est particulièrement concerné par l'accessibilité des gares et points d'arrêt des lignes régulières de transport collectif (fer, bus, autocar), des pôles multimodaux, des lieux de stationnement réservés aux nouveaux services de mobilité (autopartage, covoiturage).

Le détail de l'Ordonnance du 26 septembre 2014 en matière de transport

Le chapitre II porte sur les dispositions relatives aux obligations d'accessibilité applicables dans le domaine des **transports publics de voyageurs**, à travers trois articles :

- l'article 6 fixe les obligations en matière de points d'arrêt et d'accessibilité du matériel roulant pour les services de transport public de voyageurs en modifiant 5 articles du code des transports.
- l'article 7 introduit le schéma directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée, dans la norme juridique.
- l'article 8 doit permettre une plus grande transparence pour l'exécution des obligations d'accessibilité applicables aux services de transport public de voyageurs revues à l'article 5.

Dans l'article 6, des modifications sont apportées à l'article L.1112-1 du code des transports. Elles permettent de préciser que les points d'arrêt à aménager, hors transports scolaires, sont ceux qui revêtent un caractère prioritaire à l'égard de critères objectifs portant sur la fréquentation, l'organisation des réseaux de transport et de la desserte des territoires.

→ L'article L.1112-3 du code des transports est modifié pour clarifier le périmètre d'application des obligations qui portent actuellement sur le matériel roulant. Les obligations d'accessibilité sur son renouvellement créées par la loi du 11 février 2005 sont complétées pour préciser que la montée en puissance du matériel roulant accessible peut se poursuivre au-delà de 2015.



→ L'actuel article L.1112-4 est précisé pour mieux définir les impossibilités techniques qui peuvent empêcher la mise en accessibilité des points d'arrêt prioritaires.

→ Les dispositions codifiées à l'article L.1112-7 du code des transports (dispositif de « dépôt de plaintes ») sont modifiées pour renommer le dispositif de signalement des obstacles à la libre circulation des personnes à mobilité réduite créé par la loi du 11 février 2005.

→ Enfin, un nouvel article L. 3111-7-1 est créé afin de préciser les spécificités des obligations en matière d'accessibilité du service de transport scolaire, tant en ce qui concerne les points d'arrêt que le matériel roulant.

L'article 7 vise à mettre en place le schéma directeur d'accessibilité - agenda d'accessibilité programmée équivalent, pour la mise en accessibilité des transports publics de voyageurs, à l'agenda d'accessibilité programmée prévu à l'article 3 pour les établissements recevant du public. Il insère pour ce faire quatre articles spécifiques dans le code des transports.

→ L'article L.1112-2-1 est ainsi créé pour définir cet outil en reprenant les éléments du schéma directeur d'accessibilité des services créé par la loi du 11 février 2005 pour la mise en accessibilité des services de transport public de voyageurs et en le complétant avec le calendrier et le financement des travaux de mise en accessibilité, la liste des points d'arrêt considérés comme prioritaires et qui doivent donc être aménagés dans le département, les modalités de formation des personnels en contact avec le public ainsi que le calendrier d'élaboration des éléments d'information simplifiés destinés aux usagers.

Le schéma directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée comprend également les transports de substitution à prévoir pour les points d'arrêt non prioritaires situés dans le département quand il s'agit de gares.

Ce nouvel article L.1112-2-1 définit les règles d'élaboration du schéma-agenda régissant les points d'arrêt communs à des services de transport dépendant d'autorités différentes.

→ L'article L.1112-2-2 nouvellement créé définit la durée de réalisation du schéma directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée, qui dépend du type de service de transport public de voyageurs considérés. Elle ne pourra excéder **trois ans, pour les services de transport urbains, six ans pour les services de transport routiers non urbains et neuf ans pour les services de transport ferroviaire.**

→ Un article L.1112-2-3 est également inséré dans le code des transports pour prévoir les modalités éventuelles de prorogation de ces délais d'exécution, à l'instar de celles définies pour les agendas d'accessibilité programmée prévus pour les établissements recevant du public.

→ L'article L. 1112-2-4, également nouveau dans le code des transports, définit les sanctions pécuniaires forfaitaires auxquelles expose un manquement aux obligations de dépôt dans les délais prévus d'un schéma directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée (sanction pécuniaire forfaitaire de 5 000 euros et réduction du temps de mise en accessibilité de son agenda du nombre de mois correspondant au retard) et aux obligations de suivi de l'avancement des travaux prévus (sanction pécuniaire forfaitaire de 2 500 euros pour non-transmission d'un bilan ou transmission d'un bilan erroné).

L'article 8 doit permettre une plus grande transparence pour l'exécution des obligations d'accessibilité applicables aux services de transport public de voyageurs revues à l'article 5.

→ D'une part, l'article L.1221-4 est modifié à cet effet pour préciser le contenu de la convention de services de transport public (marchés publics de services ou délégations de service public) qui doit spécifier la situation des soumissionnaires vis-à-vis des obligations d'accessibilité relatives à la proportion de matériel roulant accessible au moment de sa passation et qui doit comporter des pénalités appliquées pour non-respect des obligations d'accessibilité.

→ D'autre part, ce même article ainsi que l'article L. 1221-10, qui évoque un autre mode d'organisation des services publics de transport, la régie, sont modifiés pour s'assurer que l'autorité organisatrice des transports assure un contrôle effectif sur la mise en œuvre de ces obligations,



Les agendas d'accessibilité

Les agendas d'accessibilité programmée obligent les acteurs n'étant pas en conformité au 1er janvier 2015 à s'engager sur un calendrier précis et resserré de travaux. Nécessaires pour obtenir une dérogation, ces agendas, dont les dossiers devront être déposés avant fin 2014, détailleront l'échéancier et la nature des travaux, des sanctions étant prévues en cas de non-respect.

L'Agenda d'Accessibilité Programmée, pour les propriétaires ou exploitants d'établissements recevant du public (ERP) et le schéma directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée pour les autorités organisatrices des services de transports publics seront **obligatoires** dans le cas où leurs obligations d'accessibilité ne seraient pas respectées au 31 décembre 2014.

Ils apporteront un cadre juridique sécurisé mais s'accompagneront d'un **calendrier précis et d'un engagement financier**. Ils sont le seul moyen pour être en accord avec la loi pour ceux qui n'ont pas satisfait aux obligations de la loi, après le 1er janvier 2015.

Les projets d'Ad'AP **doit être déposé au plus tard douze mois après la publication de l'ordonnance**.

Le projet d'Ad'AP doit être **validé par le préfet**. Cette validation permettra ainsi d'entériner l'échéancier pour la mise en accessibilité. Le dispositif comportera des points de contrôle réguliers et une validation à son terme.

Des **sanctions financières proportionnées** seront appliquées en cas de non-respect de l'Ad'AP. Le produit des sanctions sera réinvesti au profit de l'accessibilité universelle. Seule la validation par l'État permettra de dépasser la date de 2015.

