

**Position APF 31 pour la 2e réunion de concertation avant dépôt du SDA-  
Ad'AP des transports collectifs du Conseil Départemental de la Haute  
Garonne – 8 septembre 2015**

Suite à la présentation du Conseil Départemental, j'ai une déclaration à faire au nom de l'APF Association des Paralysés de France et je vous prierai pour la bonne forme de la reporter dans son intégralité au PV de la séance. Je vous fournirai à la fin copie du texte.

Même si nous reconnaissons la qualité des échanges avec la direction des transports et son équipe, le constat reste que le Conseil Général devenu Conseil Départemental n'a pas tenu les engagements passés pris lors du précédent SDA Schéma Directeur d'Accessibilité, ce qui limite fortement notre confiance dans les engagements à venir.

La loi n° 2015-988 du 5 août 2015 ratifiant l'ordonnance n° 2014-1090 du 26 septembre 2014 relative à la mise en accessibilité des ERP, des transports publics, des bâtiments d'habitation et de la voirie pour les personnes handicapées, ainsi que les textes réglementaires afférents, portent gravement atteinte aux droits des personnes et constituent un recul historique de la mise en accessibilité d'un pays comme la France qui a pourtant ratifié la Convention internationale des droits des personnes handicapées (CDPH).

De même, nous contestons la conformité de l'ordonnance à la Constitution Française, d'autant que les parlementaires ont refusé de vérifier cette conformité par la saisine du Conseil constitutionnel. Alors que le texte porte gravement atteinte à la liberté d'aller et venir et aux droits fondamentaux des personnes handicapées et de millions d'autres personnes dont l'âge ou l'état de santé altèrent la mobilité et qui subissent de nombreuses entraves dans leur vie quotidienne du fait d'un environnement inadapté. Un texte qui crée de fait une rupture d'égalité puisqu'il ne permet pas de reconnaître aux personnes handicapées la liberté de déplacement, ni de leur garantir l'accès au même titre que les autres aux établissements recevant du public et aux transports.

L'analyse des textes réglementaires montre que les mécanismes prévus sont de nature à pervertir le dispositif des Ad'AP agendas d'accessibilité programmées, et des SDA-ADAP pour les transports, et par suite à laisser perdurer les discriminations qui résultent du défaut d'accessibilité. Le calendrier fixé pour les instructions d'ADAP n'est pas tenable, ce qui ouvre grand la porte à la légalisation de fait de situations pourtant non conformes à la réglementation par le jeu des dérogations tacites automatiques. Et ce faisant, dans certains cas l'inaccessibilité pourrait devenir légale.

**Cette situation crée une incertitude juridique qui nous poussera aux contentieux. Nous comptons saisir le comité des droits de l'ONU et déposer des QPC questions Prioritaires de Constitutionnalité à l'occasion des prochains contentieux qui ne tarderont pas à venir.**

Suite à la publication de l'Ordonnance du 26 septembre 2014 et des textes réglementaires afférents, les AOT dont le réseau n'est pas complètement accessible ont intérêt à déposer un SDA-ADAP en préfecture avant le 27 septembre 2015, sous peine de risquer de faire l'objet d'une plainte.

Initialement, la loi du 11 février 2005 était équilibrée dans la mesure où les pétitionnaires pouvaient solliciter des dérogations si et seulement si, ils justifiaient d'un motif technique, économique ou patrimonial. La logique était donc de se rendre accessible sauf à arguer, justification à l'appui, d'impossibilité(s) technique(s), économique(s) ou relevant des bâtiments historiques.

L'Ordonnance du 26 septembre 2014 et les textes d'applications viennent bouleverser cette approche en accordant des dérogations automatiques pour 3 cas de figure, et notamment les points d'arrêts des services de transports considérés comme « non prioritaires » au sens du Décret du 05 novembre 2014. Initialement, le principe de la loi du 11 février 2005 consistait à rendre tous les points d'arrêts accessibles, sauf cas d'impossibilité technique avérée (ITA). Désormais, il est possible que seuls les points d'arrêts considérés comme « prioritaires » selon des critères définis par décret, soient rendus accessibles. **Donc, le principe de la continuité de la chaîne de déplacement et d'accès à tout pour tous a volé en éclat, puisque une proportion seulement des points d'arrêts devront être accessibles.** Cette disposition a été introduite par l'Ordonnance et le Décret du 05 novembre 2014 ; textes qui ont fait également l'objet d'un recours de l'APF et d'autres associations devant le Conseil d'État.

**En conséquence, l'APF, via ses représentants conviés en réunion de concertation avant dépôt d'un Ad'AP (Agenda d'Accessibilité Programmée) ou d'un SDA-ADAP Schéma Directeur d'Agenda D'Accessibilité Programmée), émet un avis défavorable sur ces agendas qui invoquent ce nouveau motif de dérogation introduit par l'Ordonnance et ses textes d'application.**

**De même nous contestons la nouvelle définition des ITA (impossibilité technique avérée), dont nous demandons communication des motifs précis pour chacun en plus de la liste. Ainsi que copie du SDA-ADAP et de l'ADAP de la gare routière.**

**De même, sur les délais, nous aurions pu accepter des délais de 1, 2 ou 3 ans maximum pour les patrimoines les plus complexes mais les délais possibles de 3, 6 ou 9 ans sont inacceptables !** Et nous restons sceptiques sur l'engagement d'un délai de 6 ans pour le SDA et de 9 ans pour l'ADAP gare routière puisque le précédent délai du SDA n'a pas été tenu. D'autant que la programmation que vous présentez prévoit les budgets prévisionnels les plus importants aux échéances les plus lointaines, au-delà du mandat de l'actuel CD, alors qu'on aurait pu attendre que l'effort soit fait dès le départ, surtout après 40 ans de retard. Et quels seront les conditions du suivi de la réalisation des engagements ?

**Sur le transport de substitution, nous demandons sa transformation en transport adapté à la demande, pour compenser l'inaccessibilité du réseau.**

Pour finir il est à craindre qu'un nombre important de dossiers d'ADAP soient déposés d'ici le 27 septembre 2015. Or, avec 4 mois d'instruction pour la CCDSA et un régime implicite d'acceptation

pour une bonne partie des dossiers qui n'auraient pas pu faire l'objet d'une instruction, un dossier d'ADAP serait réputé approuvé sans étude réelle.

L'APF, en tant qu'association de défense des droits des personnes, siégeant dans une instance républicaine de consultation, n'a pas vocation à cautionner les problèmes d'effectif de l'État, surtout après deux lois inappliquées en l'espace de 40 ans.

En conséquence, nous sommes fermement opposés à ce que des dossiers d'ADAP et de SDA-Ad'AP non étudiés en CCDSA bénéficient d'un accord tacite, et nous nous réservons le droit d'ester en justice contre l'État et/ou les pétitionnaires concernés.

L'APF considère que le texte de cette ordonnance constitue une régression historique pour les droits des personnes. Aussi, nous sommes déterminés à utiliser toutes les voies de droit possibles, tant au plan national, européen, qu'international pour faire cesser cette injustice fut-elle légalisée par un texte législatif, car c'est bien de cela au fond qu'il s'agit. Avec l'ordonnance, l'inaccessibilité est devenue loi en France, un paradoxe !

Nous ne pouvons l'accepter !

Je vous remercie de votre attention.

Odile MAURIN Représentante Départementale APF 31