

Proposition de Directive sur l'accessibilité des services et des produits

L'UTP est, par principe, favorable à tout ce qui permet de développer l'utilisation et la qualité des transports publics urbains et ferroviaires.

Depuis de nombreuses années, l'UTP et ses adhérents travaillent étroitement avec les associations de personnes handicapées afin de définir les dispositifs les plus adaptés à leurs besoins et de répondre au mieux à leurs attentes. L'UTP a ainsi activement participé à l'élaboration de la loi sur le handicap, adoptée en France en 2005 et à sa révision en 2014. Le principe du droit au transport pour tous milite en faveur de **services accessibles dans la plus grande autonomie**, assortis le cas échéant de dispositifs spécifiques d'assistance pour les personnes les moins mobiles.

L'UTP ne peut toutefois que regretter que l'étude d'impacts de la proposition de directive sur un sujet d'une telle importance soit aussi manifestement insuffisante et n'appréhende pas les **conséquences très impactantes pour le secteur des transports publics et ferroviaires**.

IL EXISTE DE NOMBREUSES INCERTITUDES SUR LE CHAMP D'APPLICATION DE LA FUTURE DIRECTIVE

Tout d'abord, il existe une **grande incertitude sur le fait de savoir si le matériel existant** : bornes et panneaux d'information voyageurs, valideurs, distributeurs automatiques de titres de transport, sites Internet et applications mobiles... **devra être soumis à du retrofit**. La future directive ne devrait concerner, selon l'UTP, que le matériel qui sera acquis après la période de transition prévue par la directive. Cela serait d'ailleurs conforme au principe de non rétroactivité des textes européens. Une interprétation contraire de la directive engendrerait des investissements conséquents non seulement pour l'achat des matériels, mais aussi pour leur aménagement. Ceci pourrait par ailleurs remettre en cause l'équilibre des contrats en vigueur.

Le champ d'application de la proposition de directive mérite par ailleurs d'être précisé. **Les métros et les tramways sont-ils inclus** dans le transport ferroviaire¹ ? Qu'en est-il également des autocars², sachant que les services effectués par autocar sont différents de ceux réalisés par autobus ?

Cette incertitude est d'autant moins acceptable que la proposition de directive prévoit que la Commission pourra adopter des actes d'exécution pour préciser les obligations à la charge des entreprises.

LES TRANSPORTS URBAINS ET FERROVIAIRES SONT DÉJÀ SOUMIS À DE NOMBREUSES DISPOSITIONS SECTORIELLES

D'ores et déjà, l'accueil des personnes handicapées (durables ou temporaires) dans les transports urbains et ferroviaires est prévu par une législation sectorielle. Ces services sont ainsi déjà soumis à de nombreuses dispositions spécifiques concernant l'accessibilité à leurs services, notamment s'agissant des transports ferroviaires, au

1. Le règlement 1370/2007 tel que modifié par le 4^{ème} paquet ferroviaire, prévoit que le chemin de fer exclut les autres modes ferroviaires, tels que les métros et les tramways.
2. Les autocars se distinguent des autobus par la longueur des trajets, la moindre fréquence des arrêts, ainsi que l'obligation d'avoir des passagers assis... Tous les services commerciaux effectués par autocar qui circulent depuis août 2015 en France ne seraient donc pas concernés par la future directive ?

Proposition de Directive sur l'accessibilité des services et des produits

règlement 1371/2007 et, s'agissant des transports par autobus et autocar, au règlement 181/2011. Le transport ferroviaire est en outre soumis aux dispositions des STI, notamment la STI PMR de 2014 qui renvoie aux Etats membres la mise en œuvre de plans d'implémentation. Il est également impacté par la STI TAP et par la directive 2016/797 sur l'interopérabilité du système ferroviaire (4^{ème} paquet ferroviaire).

L'INSTAURATION D'UNE INSÉCURITÉ JURIDIQUE DANS LES TRANSPORTS URBAINS ET FERROVIAIRES

Cette directive ne manquera pas de **souligner des problèmes d'articulation et de compatibilité avec des textes sectoriels** déjà en vigueur dont certains sont en cours d'application.

Ainsi, depuis de nombreuses années, les transports publics et ferroviaires accueillent des Personnes à Mobilité Réduite (PMR), qui ont des handicaps durables ou temporaires. La définition des PMR est toutefois différente de celle des personnes à limitations fonctionnelles, prévue par la proposition de directive. Se pose dès lors la question de l'articulation de ces deux notions et de leur application concrète.

Autre exemple, l'article 10 du règlement 181/2011 prévoit certaines dérogations à l'accueil des PMR dans des autobus, notamment pour des conditions de sécurité. Or, cette hypothèse n'est absolument pas prise en compte dans la proposition de directive. De même, les hypothèses où il existe des services spécialisés de transports destinés aux personnes handicapées ne sont pas intégrées.

UNE DIRECTIVE INADAPTÉE AUX SPÉCIFICITÉS DES TRANSPORTS URBAINS ET FERROVIAIRES

La proposition de directive est très orientée sur le bon fonctionnement du marché intérieur. Elle ne répond pas ou peu aux objectifs d'une meilleure accessibilité des personnes et ne prend pas en compte les spécificités du secteur des transports urbains et ferroviaires.

Ainsi, la proposition de directive **impactera directement non seulement la fourniture des services de transport public** (article 3 et section V de l'annexe I), mais également **son environnement bâti, les véhicules de transport, les points d'arrêt** (190 000 uniquement dans les réseaux urbains), voire les titres de transport (article 21 et section IX de l'annexe I).

Concernant plus spécifiquement les seuls produits et services, l'UTP et ses adhérents savent, grâce aux travaux conduits avec les associations de personnes handicapées, que les personnes présentant des déficiences visuelles ou auditives, mais également mentales ou cognitives, privilégient la **préparation de leur voyage en amont : construction et téléchargement de l'itinéraire et achat de titres à domicile**. De nombreux réseaux ont ainsi développé des outils ou des applications spécifiques, qui peuvent être associés à un dispositif portable personnel pour du guidage ou du dialogue avec les équipements conventionnels. De nombreuses dispositions de la directive sont dès lors **totale-ment inadap-tées, puisqu'elles méconnaissent totale-ment cette réalité**.

Enfin, il convient de relever, d'une part, que le **principe de l'autonomie doit être**

privilegié dans les transports publics et que, d'autre part, tous les handicaps ne peuvent être appréhendés de la même façon, comme l'indique la convention de l'ONU³. Ainsi, les transports urbains ont développé des services spécialisés dédiés aux personnes présentant des handicaps lourds ou particuliers au moyen de véhicules et de services d'assistance adaptés.

DES DISPOSITIONS INADAPTÉES POUR LE WEB ET LES APPLICATIONS MOBILES

La proposition de directive **méconnaît les règles qui s'appliquent au niveau international pour les sites Web et les applications mobiles**. Il convient en effet de relever que les entreprises européennes s'appuient sur les normes du World Wide Web Consortium (Cf. Plan eEurope 2005) pour leurs sites Web. En ce qui concerne les applications mobiles, il n'existe ni référentiel, ni norme. Leur évolution technologique est totalement liée aux stratégies des Géants du Net qui définissent de nouveaux systèmes d'exploitation (OS) qui s'imposent à tous (sites et applications).

Dans ce cadre, les investissements nécessaires pour une adaptation aux exigences de la future directive des sites web et des applications smartphones existants seraient extrêmement conséquents (à peu près équivalents aux coûts de développement du site initial).

³ Convention relative aux droits des personnes handicapées.

LA DIRECTIVE CRÉE DES DISTORSIONS DE CONCURRENCE ENTRE LES DIFFÉRENTS TRANSPORTS

La proposition de directive pénalise en particulier le secteur des transports publics. Ainsi, l'article 21 prévoit que **seuls les services publics et infrastructures de transport se verront appliquer les dispositions très contraignantes** de la section IX de l'annexe I⁴. Cela est d'autant plus regrettable que les transports urbains et ferroviaires doivent déjà appliquer de nombreuses obligations et doivent faire face à la concurrence agressive d'autres services de transport, que sont par exemple le co-voiturage ou les services de VTC, qui eux ne seront soumis à aucune obligation en matière d'accessibilité pour leurs sites web ou leurs applications mobiles. Ces dispositions sont contraires à un développement harmonieux et équitable du marché intérieur vanté par la proposition de directive.

Cette différence de traitement est d'autant plus inacceptable que la rédaction actuelle de l'article 12 ne permettra pas aux opérateurs de service public d'invoquer « la charge disproportionnée ». En effet, les services publics de transport ont par définition besoin de compensation pour pouvoir satisfaire les obligations de service public et fonctionner⁵. **C'est donc la double peine pour les opérateurs de transport public.**

LA DIRECTIVE CRÉE DES OBLIGATIONS DIFFÉRENTES SELON LA NATURE JURIDIQUE DES ENTREPRISES ET LES MODES DE GESTION DES SERVICES PUBLICS (ARTICLE 21 §1 ET 3)

Les entreprises publiques seront ainsi soumises à des obligations supplémentaires (section IX de l'annexe I) en tant « qu'entités adjudicatrices » pour l'accueil de personnes handicapées dans leurs propres bâtiments, même si ces derniers ne sont pas ouverts au public. De même, les entreprises qui se voient attribuer des marchés publics, ou qui gagnent un appel d'offres dans le cadre du règlement 1370/2007 seront soumises à des obligations supplémentaires (section IX de l'annexe I), pour transporter des personnes handicapées. Il nous paraît inacceptable que des opérateurs qui effectuent tous des services publics de transport soient soumis à des **règles différentes d'accessibilité des services selon que leur contrat est attribué directement ou après appel d'offres.**

DES INVESTISSEMENTS CONSIDÉRABLES DANS UN CADRE BUDGÉTAIRE DÉJÀ TRÈS CONTRAINT

Contrairement à ce qui est indiqué dans l'étude d'impacts, l'application de la directive nécessitera de **réaliser d'importants investissements.**

Ainsi, il ressort des estimations effectuées par l'UTP (pour les réseaux urbains et ferroviaires en France) qu'il faudra investir près **d'1 milliard d'euros pour les équipements d'information** dans les autobus, les gares et les points d'arrêt, près de 250 millions d'euros pour les valideurs et

environ **2,7 milliards d'euros pour les DAT**. Ces estimations des coûts unitaires et d'installation sont basées sur un remplacement des équipements actuels, ce qu'il conviendrait de réaliser en cas de retrofit.

Elles ne prennent pas en compte les éventuels aménagements qu'il faudra effectuer, notamment sur la mise en accessibilité des points d'arrêt (190 000), ni les adaptations du bâti existant, ni l'impact sur certaines infrastructures de transport.

Enfin, l'impact sera conséquent sur les investissements que devront réaliser les autorités publiques pour assurer la mise en accessibilité de leurs bâtiments administratifs (y compris ceux ne recevant pas de public), des dépôts, centres de maintenance et ateliers utilisés pour les transports publics.

UNE PÉRIODE DE TRANSITION INADAPTÉE AUX INVESTISSEMENTS À RÉALISER

La période de transition d'une durée de six ans est inadaptée, particulièrement pour de nombreux équipements qui ont une durée d'amortissement de 10 à 15 années. La future directive doit a minima prévoir des périodes de transition différentes afin qu'elles soient adaptées aux différents services et équipements visés en tenant compte de leur durée de vie et d'utilisation.

4. Ce sont les services effectués par des entités adjudicatrices et par les titulaires des marchés publics, voire par des concessionnaires.

5. C'est la raison pour laquelle, ils relèvent du règlement 1370/2007, qui est un règlement sectoriel en matière d'aides d'État.

UTP

Union des Transports
Publics et ferroviaires

CONTACTS

Claude Faucher

Délégué général de l'UTP
cfaucher@utp.fr
+33 (0)1 48 74 73 67

Valérie Beaudouin

Département Législation
et Affaires Européennes
vbeaudouin@utp.fr
+33 (0)1 48 74 73 49

Anne Meyer

Département Affaires
économiques et techniques
ameyer@utp.fr
+33 (0)1 48 74 73 28

Dominique Fèvre

Département Valorisation
et Communication
dfevre@utp.fr
+33 (0)1 48 74 73 46

L'UTP. L'Union des Transports Publics et ferroviaires (UTP) est l'organisation professionnelle regroupant les entreprises de transport public, les entreprises ferroviaires (fret et voyageurs) et les gestionnaires d'infrastructure en France. Elle représente la profession et défend les intérêts collectifs de ses adhérents auprès des institutions françaises et européennes.

L'UTP représente près de 170 entreprises de transport urbain réparties sur le territoire français.

Certaines sont liées à des groupes de transport comme CarPostal France, Keolis, Groupe RATP, SNCF Mobilités, Transdev, Vectalia France. D'autres sont indépendantes et peuvent, à ce titre, adhérer à l'association AGIR.

Depuis 2006, l'UTP fédère les entreprises ferroviaires et les accompagne vers l'ouverture du marché du transport de voyageurs. Il s'agit notamment d'Agencia, CFTA, Colas Rail, Euro Cargo Rail, Europorte, Eurostar, Groupe RATP, Keolis, Objectif OFP, RRT PACA, SNCF, SNCF Mobilités, Thalys International, Thello, Transdev, VFLI. Depuis janvier 2013, l'UTP accueille également des gestionnaires d'infrastructure (Eurotunnel, LISEA, SNCF Réseau) et incarne l'unité de la branche ferroviaire.

