

<https://www.observatoire-collectivites.org/spip.php?article3402>

Accessibilité des arrêts de bus : y compris en rase campagne ?

- Jurisprudence -



Date de mise en ligne : vendredi 22 juin 2012

Copyright © Observatoire Smacl des risques de la vie territoriale - Tous

droits réservés

Une collectivité peut-elle renoncer, dans son schéma directeur d'accessibilité, à la mise en conformité d'arrêts de bus, situés en zone rurale et peu fréquentés, en invoquant le coût disproportionné de tels travaux ?

[1]

Non : les services de transport collectifs doivent être rendus accessibles dans leur totalité aux personnes handicapées et à mobilité réduite d'ici le 12 février 2015, sauf en cas d'impossibilité technique avérée. Seul un obstacle de nature technique impossible à surmonter ou qui ne pourrait être surmonté qu'au prix d'aménagements spéciaux d'un coût manifestement hors de proportion avec le coût habituellement supporté pour rendre accessible ce type d'ouvrage peut justifier une absence de mise en conformité. Une communauté d'agglomération ne peut ainsi renoncer dans son schéma directeur d'accessibilité à aménager certains arrêts de ses transports en commun, situés en zone rurale et fréquentés uniquement par quelques scolaires, au motif que de tels travaux présenteraient un surcoût trop élevé au vu de leur utilité réelle.

Une communauté d'agglomération iséroise [2] approuve un schéma directeur d'accessibilité du réseau de transports publics. Il y est prévu l'aménagement d'ici 2015 [3], de 40 % des points d'arrêts des lignes régulières du réseau de transport.

Un habitant d'une commune membre conteste la délibération estimant que c'est l'ensemble des points d'arrêts qui doivent être rendus accessibles avant le 12 février 2015. La communauté d'agglomération objecte que la mise en conformité des autres points de ramassage, situés en zone rurale et fréquentés par quelques scolaires, constituerait un coût trop élevé.

Peu importe répond le Conseil d'Etat, confirmant en cela un arrêt de la cour administrative d'appel de Lyon :

– "en vertu de l'article 45 de la loi du 11 février 2005, les services de transport collectifs, à l'exception des réseaux souterrains de transports ferroviaires et de transports guidés, doivent être rendus accessibles dans leur totalité aux personnes handicapées et à mobilité réduite dans un délai de dix ans à compter du 12 février 2005, sauf en cas d'impossibilité technique avérée ;

– "une telle impossibilité doit être appréciée au cas par cas, pour chaque ouvrage ou équipement en fonction de ses caractéristiques propres, et ne saurait résulter que d'un obstacle de nature technique impossible à surmonter ou qui ne pourrait être surmonté qu'au prix d'aménagements spéciaux d'un coût manifestement hors de proportion avec le coût habituellement supporté pour rendre accessible le type d'ouvrage ou d'équipement considéré".

Ainsi la communauté d'agglomération ne pouvait prévoir que plus de 1000 arrêts, soit près de 60 % des arrêts du réseau, ne seraient pas rendus accessibles dans le délai prévu par la loi, au motif que l'aménagement de l'ensemble du réseau aurait un coût global trop élevé.

[Conseil d'État, 22 juin 2012, NÂ° 343364](#)



Post-scriptum :

- Un plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics doit être établi dans chaque commune à l'initiative du maire ou, le cas échéant, du président de l'établissement public de coopération intercommunale. Ce plan fixe notamment les dispositions susceptibles de rendre accessible aux personnes handicapées et à mobilité réduite l'ensemble des circulations piétonnes et des aires de stationnement d'automobiles situées sur le territoire de la commune ou de l'établissement public de coopération intercommunale.
 - La chaîne du déplacement (cadre bâti, voirie, aménagements des espaces publics, systèmes de transport et leur intermodalité) doit être organisée pour permettre son accessibilité dans sa totalité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite.
 - Ainsi les services de transport collectifs, à l'exception des réseaux souterrains de transports ferroviaires et de transports guidés, doivent être rendus accessibles dans leur totalité aux personnes handicapées et à mobilité réduite avant le 12 février 2015.
 - Seul un obstacle de nature technique impossible à surmonter peut justifier un refus de mise en conformité.
 - Une telle impossibilité doit être appréciée au cas par cas, pour chaque ouvrage ou équipement en fonction de ses caractéristiques propres.
 - La collectivité peut également s'exonérer de ses obligations si cet obstacle technique ne peut être surmonté qu'au prix d'aménagements spéciaux d'un coût manifestement hors de proportion avec le coût habituellement supporté pour rendre accessible ce type d'ouvrage. En revanche le coût global trop élevé d'une mise en conformité de l'ensemble des points de ramassage scolaire ne peut être utilement invoqué. Peu importe que les arrêts considérés, situés en zone rurale, soient peu fréquentés.
-

Textes de référence

- [Article 45 de la loi n° 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées](#)
-

Etes-vous sûr(e) de votre réponse ?



[Une commune peut-elle engager sa responsabilité si l'implantation de terrasses de café sur le domaine](#)

[public entrave la circulation des personnes à mobilité réduite ?](#)



[Les travaux d'accessibilité des personnes à mobilité réduite aux bâtiments publics sont-ils éligibles à la dotation d'équipement des territoires ruraux \(DETR\) ?](#)

[1] Photo : © Fotolia

[2] communauté d'agglomération du Pays Voironnais

[3] A l'expiration du délai imparti par la loi du 11 février 2005