
Fiche n°3 : LOM et facilités d'accès aux TPMR (et maintien VTC/TPMR)

Cibles principales de la fiche :

- les AOM (via le GART et Régions de France)
- les transporteurs (UTP/ FNTV/ SNCF/ KEOLIS/ TRANSDEV/ RATP)
- les DDT(M)/DREAL

Cibles secondaires de la fiche :

- Les CT (via l'AMF, l'AdCF, France urbaine) ;
- les associations de PH et SynerGIHP
- les BE

1- Objectif global des mesures associées

- Faciliter et simplifier l'accès aux TPMR pour les porteurs de la carte CMI mention « Invalidité » (art.7)
- Permettre aux services de TPMR sous statut de VTC de poursuivre leurs activités en dérogeant à certains critères imposés aux véhicules de VTC (art. 7).

2- Description

Accès TPMR :

Lorsqu'il existe un service de transport spécifique pour les personnes handicapées ou les personnes à mobilité réduite, service dit « TPMR », l'accès à ce service pour les personnes disposant d'une carte mobilité inclusion mention « Invalidité » (celles dont le handicap est reconnu à +80%, tel que défini au 1° du I du L224-3 du code de l'action sociale et des familles) ne pourra être restreint, ni par une obligation de résidence sur le territoire concerné, ni par l'obligation d'un passage devant une commission médicale locale ou la constitution d'un dossier médical. La CMI Invalidité faisant office de reconnaissance administrative et médicale. Ces conditions s'appliquent tant pour entrer dans le service qu'en cas de renouvellement.

VTC et TPMR :

Les véhicules des VTC doivent répondre à des conditions techniques et de confort définies par voie réglementaire qui sont incompatibles avec les caractéristiques des véhicules de transport des personnes handicapées. La loi permet à ces véhicules VTC de poursuivre leur activité en dérogeant à certains critères imposés aux véhicules de VTC.

3- Ce que change la loi :

Accès TPMR : La loi simplifie l'accès aux TPMR pour les personnes ayant une reconnaissance de handicap de plus de 80% (CMI Invalidité) en supprimant d'une part, les critères de résidence (un visiteur pourra utiliser le service) et d'autre part, l'obligation de repasser devant une énième commission médicale pour établir qu'elles sont handicapées. En revanche, la loi n'oblige pas à élargir la cible locale : si seules les personnes en fauteuil roulant et les personnes aveugles et malvoyantes étaient transportées jusqu'alors, la collectivité n'a pas l'obligation de transporter des personnes sourdes ou malentendantes même si celle-ci disposent d'une CMI Invalidité.

VTC et TPMR : la loi autorise les TPMR à déroger aux conditions techniques et de confort des véhicules circulant sous statut de VTC

4- Entrée en vigueur :

- Application immédiate après la publication de la loi

Date prévisionnelle : Fin d'année 2019

5 - Pourquoi

Accès TPMPR : les personnes handicapées sont en permanence amenées à devoir justifier de leur handicap alors même que celui-ci est reconnu par l'État à un taux élevé d'invalidité. Comme tout un chacun, elles sont parfois amenées à se déplacer dans une autre ville, mais jusqu'à présent de nombreuses collectivités ne leur ouvraient pas droit à leur service TPMPR local.

6 - Pour qui ?

Au minimum pour les personnes handicapées disposant de la carte mobilité inclusion Invalidité (soit un taux d'invalidité à +80%).

7 - Par qui et comment ?

Disposition mise en place par les AOM qui gèrent les TPMPR

8- Éléments de coût/d'intérêt pour la collectivité

Le public cible du TPMPR local ne change pas mais les conditions d'accès sont simplifiées pour les personnes détenant une CMI Invalidité. Quelques économies peuvent être dégagées par l'absence de passage devant la commission médicale ce qui pourra compenser les quelques trajets supplémentaires réalisés par les personnes de passage.

En Ile-de-France, la suppression de l'obligation de résidence va permettre des économies d'échelle en évitant de très nombreuses courses réalisées à vide jusqu'à présent (ex. les véhicules de PAM 75 après avoir déposé leurs passagers dans le 92, revenaient à vide le matin et le soir, ils partaient à vide dans le 92 pour ramener les salariés rentrant à Paris).

9- Pour aller plus loin/ les autres mesures accessibilité dans la loi

Les autres mesures législatives en faveur de l'accessibilité de la mobilité

- Fiche n°1 - LOM et l'accessibilité des réseaux (art. 7)
- Fiche n°2 - LOM et la plateforme unique de réservation des services de substitution et d'assistance en gare (art. 11)
- Fiche n°4 - LOM et accessibilité au service public des dispositifs de recharge (art. 7 et 23)
- Fiche n°5 - LOM et collecte des données accessibilité en voirie et dans les transports (art. 10).

Ces mesures sont ou seront complétées de mesures actions :

- La charte nationale sur la qualité d'accessibilité des transports routiers de voyageurs et ses déclinaisons locales. La charte nationale a déjà été signée le 26 juin par le GART, Régions de France, l'UTP et la FNTV et co-signée par les deux ministres, E. Borne, alors ministre chargée des transports, et Sophie Cluzel, secrétaire d'Etat chargée des personnes handicapées. Des déclinaisons locales seront bientôt disponibles.
- Un guide méthodologique pour réaliser la collecte des données accessibilité en voirie sera proposé suite à un groupe de travail avec des collectivités volontaires
- La mise à jour des documents existants en matière d'accessibilité et du stationnement dont le site www.accessibilite.gouv.fr