

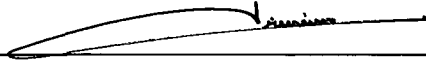
Pétition n° 304 revendiquant l'accessibilité des chemins de fer et bus pour tous

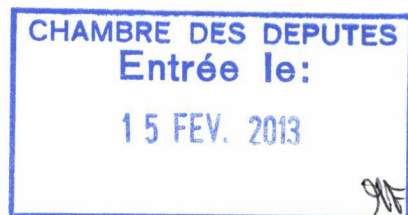
Transmis en copie pour information

- aux Membres de la Commission du Développement durable
- aux Membres de la Commission des Pétitions
- aux Membres de la Conférence des Présidents

Luxembourg, le 15 février 2013.

Le Secrétaire général de la Chambre des Députés,

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'A. Müller', is written over a horizontal line.



**Monsieur le Ministre du Développement
durable et des Infrastructures**

à

**Monsieur le Président de la Chambre des
Députés**

Luxembourg, le 13 février 2013

Objet : Pétition revendiquant l'accessibilité des chemins de fer et bus pour tous

Monsieur le Président,

En me référant à l'objet visé sous rubrique je me permets de vous soumettre par la présente la position de mes services y afférente.

Tout d'abord, je me permets de vous renvoyer à ma réponse à la question parlementaire n°1061 du 2 décembre 2010 de l'honorable Député Roger Negri à ce sujet. En effet, j'avais d'ailleurs légitimement cru avoir réagi à suffisance à cette pétition par ma réponse à ladite question parlementaire, raison pour laquelle je n'avais pas donné suite séparément à cette pétition à ce jour.

Quoi qu'il en soit, l'on rappelle tout d'abord que le règlement (CE) n° 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires accorde des droits aux voyageurs ferroviaires et notamment aux personnes handicapées ou à mobilité réduite. Ce même règlement permet cependant un assouplissement des mesures prévues pour les trajets régionaux ou nationaux, par rapport aux trajets internationaux. Il accorde ainsi aux Etats membres la faculté de ne pas appliquer certaines des dispositions, se justifiant par l'inadéquation de certaines mesures, élaborées à l'origine pour des transports

internationaux et/ou inspirées du marché du transport aérien, à la diversité des situations dans le secteur ferroviaire.

Ainsi, par règlement grand-ducal du 1^{er} décembre 2009, le Luxembourg a précisé les dispositions applicables du règlement CE précité ainsi que les dérogations y afférentes.

En pratique, en ce qui concerne la situation des personnes handicapées et à mobilité réduite, il convient de dire que l'accessibilité des services ferroviaires pour voyageurs doivent profiter à tous, de sorte que ces personnes, du fait d'un handicap, de l'âge ou de tout autre facteur, doivent pouvoir accéder aux transports ferroviaires dans des conditions comparables à celles de tout autre voyageur. De même, il y a lieu de veiller en particulier à ce que ces personnes reçoivent des informations sur l'accessibilité des services ferroviaires, les conditions d'accès au matériel roulant et les équipements à bord.

Les CFL, en coopération avec les différentes autorités, mettent tout en œuvre pour garantir l'accès au système de transport public en tenant compte des besoins de l'ensemble des passagers. C'est ainsi qu'ils s'efforcent de rendre accessibles à la fois les gares et arrêts du réseau ferré luxembourgeois que le matériel roulant.

En ce qui concerne le matériel roulant, d'énormes progrès ont été réalisés ces dernières années avec la mise en service d'automotrices et de voitures à deux niveaux disposant de rampes d'accès et d'installations sanitaires adaptées aux personnes à mobilité réduite. Pour ce qui est du réseau, le plan de modernisation des gares et arrêts prévoit l'installation de rampes ou d'ascenseurs sous réserve de leur faisabilité technique.

En ce qui concerne l'assistance dans les gares, en annonçant leur intention de voyager en train au moins 12 heures à l'avance, les personnes à mobilité réduite peuvent bénéficier d'une assistance personnalisée afin de faciliter leur voyage. Il est prévu de réduire ce délai à l'avenir.

En outre, quelque 40% du personnel d'accompagnement des trains des CFL ont déjà suivi une formation spéciale « PMR » offerte par Info-Handicap et des efforts sont faits afin de former l'ensemble du personnel d'accompagnement des trains. Le personnel de l'équipe d'assistance en gare a également été formé pour garantir l'accueil et le transbordement des personnes à mobilité réduite.

Finalement le site internet des CFL est tenu à jour systématiquement et des échanges avec Info-Handicap ont lieu régulièrement afin d'assurer l'information à ce sujet de sa clientèle à mobilité réduite.

Par conséquent, l'on estime que la revendication du département des Travailleurs Handicapés de l'OGBL ainsi que des signataires de ladite pétition 304 demandant « *une révision du règlement grand-ducal n° 1371/2007 et une abrogation des dérogations portant sur les articles 21 – Accessibilité ; le 1^{er} paragraphe de l'article 22 – Assistance dans les gares ainsi que l'article 23 – Assistance à bord. Articles se référant au règlement (CE) No 1371/2007 du*

Parlement européen et du Conseil sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires du 23 octobre 2007 » est en quelque sorte désuète au vu de la pratique exposée ci-avant.

Les signataires ont également revendiqué que « notre gouvernement applique une véritable politique d'égalité de traitement pour tous les usagers des transports publics au Luxembourg. On ne pourra parler d'égalité entre voyageurs que lorsqu'une personne à mobilité réduite pourra prendre un train ou un bus de manière spontanée, sans réservation d'avance et pourra monter et descendre dans toutes les gares et quais desservies par les CFL ou autres compagnies de transports publics. »

A cette critique, je me permets de noter, d'une part, que le cahier des charges en vigueur pour l'exploitation des lignes publiques d'autobus, dans le cadre du RGTR dispose que tous les véhicules admis à cette exploitation doivent être équipés d'une plate-forme dans les dimensions pour accueillir une chaise roulante conformément à la directive 2001/85/CE concernant des dispositions particulières applicables aux véhicules destinés au transport des passagers et comportant, outre le siège du conducteur, plus de huit places assises, et modifiant les directives 70/156/CEE et 97/27/CE

En outre, la mise en service d'autobus à plancher surbaissés a été réalisée sur toutes les lignes interurbaines et même régionales tant que les conditions techniques (état des routes etc.) le permettent.

La formation des conducteurs d'autobus, introduite depuis 2009 au Centre de formation à Colmar-Berg, prévoit dans son programme d'instruction, le sujet des relations avec les personnes à mobilité réduite.

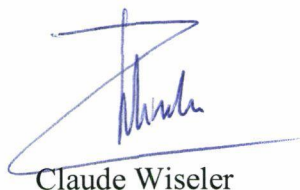
Le Ministère du Développement durable et des Infrastructures, département des transports publics et département des travaux publics ont activement collaboré à l'élaboration du plan d'Action de mise en œuvre, sous la direction du Ministère de la Famille et de l'Intégration, de la Convention relative aux droits des personnes handicapées du Gouvernement luxembourgeois de 2012. Le point 6 de ce plan d'action traite le transport et la mobilité. Un des défis majeurs exposé et soutenu par mes services consiste en ce que « *Le système de transport public devrait être accessible à et tenir compte de tous les types de handicap. Il est pour cela essentiel de mettre en place une infrastructure adaptée, par exemple au niveau de l'accessibilité des arrêts de bus et des quais de gare. Une attention particulière doit être accordée à la formation continue, notamment des conducteurs de bus et des conducteurs et accompagnateurs de train, afin qu'ils puissent communiquer au mieux avec les personnes handicapées.*

L'objectif est d'assurer la mobilité des personnes handicapées en leur garantissant l'accessibilité aux transports publics. L'accessibilité des transports publics dans les villes et les villages doit entrer dans les mœurs afin de permettre aux personnes en situation de handicap de se déplacer de manière autonome et si possible sans que la présence d'une tierce personne soit nécessaire. Il faut faire progresser l'accessibilité du transport en commun et il faut empêcher l'apparition de nouveaux obstacles à la mobilité. »

Mes services collaborent actuellement à la mise en œuvre des différentes mesures prévues dans le plan d'action précité.

Enfin, il y a lieu de ne pas oublier que le département des transports a introduit en 2008 le Novabus en vue de garantir aux personnes à mobilité réduite un service sur commande pour les déplacements occasionnels dans les cas où l'offre de transport public ne convient pas. Enfin, le service « Ediff » traite également des demandes individuelles de déplacements réguliers aux personnes à mobilité réduite dans le cadre de l'intégration scolaire ou d'insertion professionnelle.

Dans l'espoir d'avoir répondu à toutes les demandes des signataires, je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération très distinguée.



Claude Wiseler

Ministre du Développement durable
et des Infrastructures