Déplacement des travailleurs à mobilité réduite: prescriptions minimales

1990/0327(COD) - 29/05/1991 - Comité économique et social: avis, rapport

L'objectif de la directive n'est pas d'adapter la totalité des moyens de transport publics pour les rendre accessibles aux travailleurs à mobilité réduite. Elle a plutôt comme objectif d'assurer leur déplacement en sécurité soit par des moyens de transports soit par d'autres mesures de protée équivalente. Ainsi a été retenue une certaine flexibilité qui implique un nombre et une fréquence suffisants des moyens de transports ainsi que des horaires de passage appropriés. En plus, afin de faciliter l'accessibilité des moyens de tranport, trois alternatives techniques sont prévues : - soit une aide technique incorporée dans le moyen de transport - soit une aide technique extérieure au moyen de transport - soit une aide personnelle fournie par un personnel spécialement formé. En troisième lieu, la possibilité d'interchanger entre différents moyens de transport concernant le trajet du domicile vers le lieu de travail et vice-versa, devrait être considérée comme une solution acceptable pour les personnes concernées. La directive fixe l'objectif à atteindre et laisse à chaque autorité compétente le choix des moyens pour mettre en oeuvre la directive en tenant compte des besoins réels de ces utilisateurs. Elle donne le temps aux Etats membres de mettre en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires d'ici la fin 1992 et de présenter un calendrier de leur mise en application pour la fin 1999. Le Comité se félicite de cette proposition, qui s'inscrit dans le programme d'action de la Commission relatif à la mise en oeuvre de la Charte sociale et procède d'un souci accru des institutions communautaires face au problème de l'intégration sociale et professionnelle des personnes handicapées. Le Comité apprécie vivement le fait que cette directive s'inscrit dans la procédure législative prévue à l'article 118A et que la Commission prévoit l'insertion, dans ses propositions de directive relatives à la santé et à la sécurité des travailleurs, de dispositions spécifiques en faveur des travailleurs à mobilité réduite. La définition des "travailleurs à mobilité réduite" fournie par l'article 2 est plutôt vaste. Le Comité entend qu'elle s'applique non seulement aux personnes actives, mais à toute personne éprouvant des difficulutés spécifiques lors des déplacements requis par son activité professionnelle, en raison d'une diminution de ses capacités physiques, psychiques ou sensorielles. Il est évident qu'en rationalisant les moyens et les infrastructures de transport afin de les rendre accessibles à tous, on couvre un secteur social bien plus vaste, ce qui entraîne une diminution des coûts marginaux, du fait de leur répartition sur un nombr accru de bénéficiaires. Il serait souhaitable de procéder à une adaptation générale, même échelonnée dans le temps, des moyens de transport et des infrastructures y afférentes. En ce qui concerne l'accessibilité dans des conditions de sécurité, la Commission indique trois alternatives possibles : aide incorporée dans le moyen de transport, aide extérieure et aide personnelle. Le Comité estime qu'il ne s'agit pas d'alternatives dans le sens strict du terme, mais plutôt de possibilités, dont la coexistence dans le cadre du même système n'est pas à exclure a priori. Le Comité approuve la disposition invitant les Etats membres à présenter, parallèlement à l'acte d'entrée en vigueur, des dispositions nécessaires pour l'application de la directive. De cette manière, les Etats membres sont incités à programmer dans les meilleurs délais les mesures d'adaptation des moyens de transport, ce qui entraînera une répartition plus rationnelle des coûts dans le temps. Cependant, le Comité estime que les deux calendriers d'application sont trop écholonnés dans le temps et elle souhaite une réduction des délais indiqués. Par ailleurs, le Comité considère opportun d'encourager la mise en oeuvre de la directive en combinant judicieusement l'attribution des aides communautaires pour les interventions en faveur de la construction de réseaux et d'infrastructures de transport, conformément aux objectifs établis par la directive. Il serait opportun que la directive indique explicitement que l'objectif de la sécurité doit être également respecté dans le cadre des moyens de transport privés. Dans cette optique, la directive devrait prendre également en considération le problème du transport par véhicule automobile particulier, notamment en développant la garantie de disponibilité de places de stationnement réservées aux véhicules des personnes à mobilité réduite et en prévoyant la possibilité d'un appui financier public sous forme, par exemple, d'exonérations fiscales à l'acquisition du véhicule privé approprié. Cet avis a été adopté à l'unanimité.