



30.1.2015

COMMUNICATION AUX MEMBRES

Objet: Pétition n° 2554/2013, présentée par Inaki Albin Diaz, de nationalité espagnole, sur l'accès des personnes handicapées aux services ferroviaires en Espagne

1. Résumé de la pétition

Le pétitionnaire se plaint des multiples difficultés relatives à l'accès des personnes handicapées aux services ferroviaires en Espagne. Selon le pétitionnaire, la RENFE, société des chemins de fer espagnols, n'a mis en œuvre aucune politique de mobilité efficace pour les personnes handicapées. Ce constat concerne en particulier l'installation de plateformes de levage spéciales permettant d'accéder aux voitures des trains. Le pétitionnaire considère que cette situation n'est pas conforme à la communication de la Commission européenne du 15 novembre 2010 intitulée: "Stratégie européenne 2010-2020 en faveur des personnes handicapées: un engagement renouvelé pour une Europe sans entraves" (COM(2010)636).

2. Recevabilité

Déclarée recevable le 24 octobre 2014. La Commission a été invitée à fournir des informations (article 216, paragraphe 6, du règlement).

3. Réponse de la Commission, reçue le 30 janvier 2015

"Contexte général"

La pétition consiste essentiellement en des observations et des réflexions d'ordre général sur les droits de l'homme, l'égalité et la discrimination à l'égard des personnes handicapées. Selon le pétitionnaire, la RENFE, opérateur historique des chemins de fer espagnols, nie l'existence d'une quelconque norme, loi ou obligation imposant de rendre les trains accessibles aux

personnes handicapées. Il joint un article de presse qui mentionne la ligne ferroviaire “Irún-Brinkola” sur laquelle la RENFE n'a installé aucune plateforme de levage. Cet article n'est pas daté et le pétitionnaire ne présente aucun autre élément ou fait.

Droits des personnes handicapées

La Commission s'emploie pleinement à protéger et à promouvoir les droits fondamentaux et à améliorer la situation des personnes handicapées en Europe. En janvier 2011, l'Union européenne est devenue partie à la Convention des Nations unies relative aux droits des personnes handicapées (CNUDPH), qui fait donc maintenant partie intégrante de l'ordre juridique de l'Union. L'Union est liée par la CNUDPH dans les limites de ses compétences.

L'amélioration de l'accessibilité à l'environnement physique, aux transports, aux technologies et aux systèmes d'information et de communication ainsi qu'à d'autres installations et services, qui représente une condition préalable à la pleine participation des personnes handicapées, est l'un des objectifs fondamentaux de la stratégie européenne 2010-2020 en faveur des personnes handicapées. Les Fonds structurels européens (en particulier le Fonds européen de développement régional) sont des instruments importants à disposition pour améliorer l'accessibilité de l'environnement bâti. Le règlement portant dispositions communes (RPDC) pour les Fonds structurels et d'investissement européens pour la période de programmation 2014-2020¹ exige des États membres et de la Commission qu'ils prennent les mesures appropriées pour prévenir toute discrimination fondée sur le handicap lors de l'élaboration et de la mise en œuvre des programmes et que l'accessibilité pour les personnes handicapées soit prise en compte tout au long de la préparation et de la mise en œuvre des programmes. Les autorités de gestion veillent à ce que tous les produits, biens, services et infrastructures qui sont ouverts ou fournis au public et cofinancés par les Fonds ESI, en particulier en ce qui concerne l'environnement physique, le transport et les TIC, soient accessibles à l'ensemble des citoyens, y compris aux personnes handicapées, conformément au droit applicable, et ainsi à contribuer à un environnement sans obstacles pour les personnes handicapées et les personnes âgées.

Il est important de souligner que l'Espagne a ratifié la CNUDPH et son protocole facultatif en 2007. En tant qu'État partie à la convention, l'Espagne a l'obligation de protéger et de sauvegarder l'ensemble des droits de l'homme et des libertés fondamentales des personnes handicapées, notamment en prenant des “mesures appropriées pour leur assurer, sur la base de l'égalité avec les autres, l'accès à l'environnement physique, aux transports, à l'information et à la communication, y compris aux systèmes et technologies de l'information et de la communication, et aux autres équipements et services ouverts ou fournis au public, tant dans les zones urbaines que rurales” (conformément à l'article 9 de la CNUDPH).

Le 11 avril 2014, le comité des droits des personnes handicapées des Nations unies a adopté l'observation générale n° 2² afin de clarifier l'article 9 susmentionné. Les États parties sont

¹ Règlement (UE) n° 1303/2013 (JO L 347 du 20.12.2013, p. 320)

² HYPERLINK

"http://tbinternet.ohchr.org/_layouts/treatybodyexternal/Download.aspx?symbolno=CRPD/C/GC/2&Lang=fr"

http://tbinternet.ohchr.org/_layouts/treatybodyexternal/Download.aspx?symbolno=CRPD/C/GC/2&Lang=fr

tenus de garantir le droit d'accès pour les personnes handicapées “au moyen de l'application stricte de normes d'accessibilité. Les obstacles à l'accès aux objets, installations, biens et services existants destinés ou ouverts au public doivent être levés progressivement de manière systématique et, surtout, sous une supervision constante, pour parvenir à la pleine accessibilité”. La nécessité d'adopter des actes législatifs et de surveiller leur mise en œuvre est évidente: “Les États parties sont tenus d'adopter et de promulguer des normes nationales d'accessibilité et d'en contrôler l'application. Lorsqu'il n'existe pas de législation en la matière, l'adoption d'un cadre juridique approprié est la première mesure à prendre. Les États parties devraient procéder à un examen exhaustif des lois relatives à l'accessibilité afin de recenser et d'analyser les carences de cette législation et de son application et d'y remédier.”

En vertu du protocole facultatif se rapportant à la CNUDPH au moment de sa ratification//, le comité des droits des personnes handicapées a compétence pour recevoir et examiner les communications présentées par des particuliers ou groupes de particuliers ou au nom de particuliers ou groupes de particuliers relevant de la juridiction d'un État partie au protocole qui prétendent être victimes d'une violation par cet État partie des dispositions de la convention. Les communications ne sont recevables que si tous les recours internes disponibles ont été épuisés.

Transport ferroviaire

Les actes juridiques relatifs à l'accessibilité du système ferroviaire de l'Union sont:

- le règlement (CE) n° 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires;¹
- jusqu'au 31 décembre 2014: la décision 2008/64/CE de la Commission concernant la spécification technique d'interopérabilité relative aux “personnes à mobilité réduite” dans le système ferroviaire transeuropéen conventionnel et à grande vitesse;²
- à partir du 1^{er} janvier 2015: le règlement (UE) n° 1300/2014 de la Commission du 18 novembre 2014 sur les spécifications techniques d'interopérabilité relatives à l'accessibilité du système ferroviaire de l'Union pour les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite.³

Le règlement (CE) n° 1371/2007 vise à garantir que les personnes handicapées et à mobilité réduite ont les mêmes droits que les autres voyageurs pour utiliser le transport ferroviaire. À cet effet, le règlement oblige les entreprises ferroviaires à établir des règles d'accès non discriminatoires pour ces voyageurs afin qu'ils bénéficient des mêmes droits d'accès aux transports et ne puissent se voir refuser une réservation ou un achat de billets à moins qu'il n'existe des justifications au titre de ces règles d'accès, par exemple pour des raisons de sécurité ou de conception des véhicules (article 19). En vertu des articles 22 et 23 du règlement, les gestionnaires des gares dotées de personnel et les entreprises ferroviaires fournissent gratuitement une assistance aux personnes à mobilité réduite lors de l'embarquement et du débarquement. Le règlement ne précise pas les moyens (rampes ou autres) nécessaires pour fournir une telle assistance.

¹ JO L 315 du 3.12.2007, p. 14-41.

² JO L 64 du 7.3.2008, p. 72.

³ JO L 356 du 12.12.2014, p. 110.

En vertu de l'article 2 du règlement (CE) n° 1371/2007, les États membres peuvent déroger à la pleine application du règlement en ce qui concerne certains services. L'Espagne a accordé des dérogations aux articles 10, 21 à 24 et 27 pour les services urbains, suburbains et régionaux. Les articles 21 à 24 se réfèrent notamment à l'accessibilité des services ferroviaires, à l'assistance dans les gares et à bord des trains ainsi qu'aux conditions auxquelles l'assistance est. Cela signifie qu'actuellement, les entreprises ferroviaires en Espagne ne doivent pas appliquer le règlement à ces services. La dérogation aux articles 21 à 24 et 27 a été demandée pour une période de cinq ans et est renouvelable deux fois. Début 2015, la Commission remettra au Parlement européen et au Conseil un rapport sur la situation actuelle des dérogations dans les États membres de l'Union. Les articles du règlement (CE) n° 1971/2007 portant sur le transport des personnes handicapées ou à mobilité réduite s'appliquent toutefois aux services intérieurs (à longue distance) en Espagne. À la lecture des documents fournis par le pétitionnaire, l'existence de problèmes concernant la fourniture d'une assistance pour ces services en vertu dudit règlement n'apparaît pas clairement.

En vertu de l'article 28 du règlement (CE) n° 1371/2007, les entreprises ferroviaires doivent définir des normes de qualité du service couvrant, entre autres, la fourniture d'une assistance et rédiger des rapports annuels sur la qualité de leur service. L'entreprise ferroviaire espagnole RENFE a publié des rapports annuels pour les années 2011, 2012 et 2013 sur le site internet de l'AFE¹. Conformément aux informations fournies sur l'accessibilité du transport ferroviaire, en 2013, une assistance permanente a été fournie dans 68 gares du réseau ferroviaire et une assistance ponctuelle dans 58.

La spécification technique d'interopérabilité relative aux “personnes à mobilité réduite” (STI PMR) définit des normes techniques pour des trains et des gares accessibles dans le but d'améliorer l'accessibilité du transport ferroviaire pour les personnes handicapées et à mobilité réduite. Elle s'applique aux renouvellements ou réaménagements de l'infrastructure et du matériel roulant depuis l'entrée en vigueur de la décision 2008/64/CE de la Commission le 1^{er} juillet 2008. La version révisée de la STI PMR [règlement (UE) n° 1300/2014 de la Commission], entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2015, s'applique à l'ensemble du réseau ferroviaire de l'Union; la décision de 2008 s'applique uniquement au réseau RTE-T, qui ne comprend pas la ligne Irún-Brinkola à laquelle le pétitionnaire fait référence. En tout état de cause, il n'existe aucune obligation concernant l'installation systématique de plateformes de levage pour les passagers en fauteuil roulant dans toutes les gares.

Enfin, la RENFE, opérateur historique des chemins de fer espagnols, a publié un «plan d'accessibilité universelle» en 2010. Ce plan prévoit, entre autres, l'acquisition de nouveaux trains et l'adaptation du matériel roulant existant, en particulier des trains suburbains ou de banlieue. Cela inclurait des lignes comme Irún-Brinkola. La RENFE a également mis en place un service intitulé “Atendo”, qui propose une assistance gratuite aux personnes handicapées et à mobilité réduite, entre autres.

¹ HYPERLINK "https://eradis.era.europa.eu/interop_docs/ruSQPreports/search_results.aspx"
https://eradis.era.europa.eu/interop_docs/ruSQPreports/search_results.aspx

Conclusions

La CNUDPH, à laquelle l'Espagne et l'Union sont parties, invite à prendre des mesures en faveur de l'égalité d'accès aux transports et de l'élimination des obstacles à l'accessibilité. Le comité des droits des personnes handicapées des Nations unies vérifie le respect de ces obligations à la lumière des rapports périodiques remis par les États parties conformément à l'article 35 de la CNUDPH. Cet examen est mené sous la forme de dialogues interactifs avec les États parties sur la base de leurs rapports initiaux. Jusqu'à septembre 2014, les observations finales du comité sur ces rapports contiennent toutes des recommandations concernant l'accessibilité, et l'Espagne ne fait pas exception à la règle.¹

Dans le domaine des transports, il existe, à l'échelle de l'Union, des règles qui prennent en considération les besoins des personnes handicapées, notamment en matière de transport ferroviaire de voyageurs. Leur application relève de la compétence des États membres, dans le cas présent de l'Espagne. Tout problème lié à la non-application de la législation européenne et nationale doit être soulevé au niveau national. Une fois que les recours internes ont été épuisés en Espagne, une plainte peut être soumise au comité des droits des personnes handicapées des Nations unies conformément au protocole facultatif se rapportant à la CNUDPH.

En ce qui concerne l'application du règlement (CE) n° 1371/2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires, l'Espagne a exempté certains services nationaux de transport ferroviaire (services urbains, suburbains et régionaux) de l'application de certains articles, notamment ceux relatifs au transport des personnes handicapées ou à mobilité réduite. Toutefois, selon une étude de cas sur l'Espagne réalisée dans le cadre d'une étude sur l'application du règlement (CE) n° 1371/2007 dans les États membres de l'Union européenne², rien ne semble indiquer l'existence de problèmes significatifs liés à l'application dudit règlement en Espagne, notamment en ce qui concerne les exigences en matière d'assistance aux personnes à mobilité réduite. L'étude souligne par ailleurs que la législation nationale ou la politique de service à la clientèle du principal opérateur ferroviaire national sont, à de nombreux égards, plus généreuses pour les voyageurs que ne l'exige le règlement. La pétition manque d'informations claires et précises qui permettraient à la Commission de lancer une enquête sur la situation en Espagne. Dès lors, les voyageurs doivent en premier lieu adresser leurs plaintes à l'opérateur ferroviaire et/ou à l'organisme national compétent chargé de

¹ Le statut de présentation des rapports relatifs à la CNUDPH pour l'Espagne peut être suivi sur la page internet suivante: [HYPERLINK "http://tbinternet.ohchr.org/_layouts/TreatyBodyExternal/Countries.aspx?CountryCode=ESP&Lang=FR"](http://tbinternet.ohchr.org/_layouts/TreatyBodyExternal/Countries.aspx?CountryCode=ESP&Lang=FR)
http://tbinternet.ohchr.org/_layouts/TreatyBodyExternal/Countries.aspx?CountryCode=ESP&Lang=FR ;

Les observations finales de 2011 du comité sur le rapport initial de l'Espagne peuvent être consultées à l'adresse suivante: [HYPERLINK "http://tbinternet.ohchr.org/_layouts/treatybodyexternal/Download.aspx?symbolno=CRPD%2fC%2fESP%2fCO%2f1&Lang=fr"](http://tbinternet.ohchr.org/_layouts/treatybodyexternal/Download.aspx?symbolno=CRPD%2fC%2fESP%2fCO%2f1&Lang=fr)
http://tbinternet.ohchr.org/_layouts/treatybodyexternal/Download.aspx?symbolno=CRPD%2fC%2fESP%2fCO%2f1&Lang=fr

² <http://ec.europa.eu/transport/themes/passengers/studies/doc/2012-07-evaluation-regulation-1371-2007.pdf>

l'application de la réglementation¹. Une nouvelle étude de cas sur l'application générale du règlement (CE) n° 1371/2007 en Espagne pourrait être incluse dans une future étude sur l'application dudit règlement."

1

http://ec.europa.eu/transport/themes/passengers/rail/doc/2007_1371_national_enforcement_bodies.pdf