

# Accessibilité dans les transports : le défi des collectivités

Dossier réalisé  
par Chloe Consigny

**Rendre la ville praticable à tous les citoyens, y compris à ceux en situation de handicap. Telle est l'une des prérogatives qui incombent aux décideurs publics. Si la France a beaucoup progressé au cours des dernières années, de nombreux points restent à améliorer. Entre cafouillages d'agendas, changement du cadre législatif et nécessaires besoins de financements, les décideurs publics doivent s'adapter et agir au plus vite, pour ne laisser personne de côté.**

p. 45 • Ce que dit la loi

p. 46 • Un enjeu de cohérence entre collectivités

p. 47 • La nécessaire mise en place d'une culture d'accessibilité



**E**n France, l'accessibilité des usagers en situation de handicap aux transports publics progresse largement. Cette problématique n'est pourtant apparue que très récemment. En effet, la mise en place des premiers réseaux de transport en commun faisait peu de cas de l'accessibilité des transports publics à l'ensemble des usagers. En témoigne le réseau métropolitain parisien, historiquement pensé pour des personnes sans handicaps ni problème de vue ou d'audition. Techniquement impossible à mettre aux normes, le métro parisien n'est aujourd'hui pas concerné par la législation, sauf pour la création de nouvelles lignes ou de nouveaux arrêts qui doivent permettre un accès aux personnes à mobilité réduite. Ainsi, le service proposé en surface est censé offrir le même service que le métro. Et de fait, les bus parisiens sont actuellement tous équipés de rampes d'accès. Même constat à Toulouse, où 100 % des bus circulant sont aujourd'hui équipés de rampes d'accès. Reste que l'équipement de véhicules roulant ne peut suffire à la mise en place d'une politique globale d'accessibilité : « On ne peut réduire l'accessibilité aux véhicules. Il faut penser l'accessibilité dans l'ensemble de la chaîne de déplacement, depuis la voirie jusqu'à l'intérieur des véhicules de transport », prévient Malvina Richez, chargée

de projets accessibilité des transports publics au CEREMA, centre d'études et d'expertise sous tutelle des Ministères de l'environnement et du logement, qui travaille sur les thématiques de mobilité. Aujourd'hui, près de 85 % des bus qui circulent en milieu urbain au sein de l'Hexagone sont dotés d'équipements à destination des personnes à mobilité réduite (PMR) et, selon les territoires, le taux d'accessibilité aux PMR des arrêts de bus situés en milieu urbain se situe entre 50 et 70 %.

## Ce que dit la loi

L'accessibilité des transports publics à l'ensemble des citoyens est aujourd'hui inscrite dans la loi. Reste que les décideurs publics peuvent parfois se retrouver fortement dépourvu face aux nombreux changements de cadre législatif. Ainsi, le 11 février 2005, la loi handicap stipule que les conditions d'accès des personnes handicapées doivent être : « les mêmes que celles des personnes valides, ou à défaut, d'une qualité d'usage équivalente ». Une loi jugée « trop ambitieuse » par la très grande majorité des experts. « Dix ans après cette loi, les collectivités locales n'étaient pas parvenues à rendre la totalité de leurs réseaux de transports en commun accessibles. Un nouveau dispositif plus



Les quais sont désormais équipés de dispositifs pour les non-voyants.



© Tisséo/Saada & Schneider

Près de 85 % des bus qui circulent en milieu urbain au sein de l'Hexagone sont dotés d'équipements à destination des personnes à mobilité réduite.

des usagers, tels que les arrêts desservant les hôpitaux ou les services publics », explique Marie-Hélène Texier, responsable accessibilité chez Tisséo. Une façon de procéder qui a permis au réseau toulousain de prendre de l'avance (cf encadré 2). L'autorité organisatrice des transports a effectué des choix stratégiques permettant de rendre accessibles certains endroits particulièrement fréquentés par les personnes en situation de handicap : « nous avons par exemple déclaré prioritaire la commune de Ramonville qui dispose de nombreux établissements médicaux », poursuit Marie-Hélène Texier.

### Un enjeu de cohérence entre collectivités

pragmatique a alors été mis en place », détaille Malvina Richez. Et de fait, selon les chiffres livrés par le Groupement des Autorités Responsables de Transport (GART), le montant nécessaire à la mise en conformité de l'ensemble des arrêts de bus et stations de tram et métro s'établit à 26 milliards d'euros. Une dépense peu envisageable au regard de la situation des finances publiques. En 2014, la législation a alors imposé la mise en place de SDA-AdAP, Schéma directeur de l'accessibilité Programmée et Agenda d'Accessibilité Programmée, en demandant de prioriser les mises en accessibilité en fonction des flux de fréquentation et des dessertes de

points d'intérêt. Dès lors, tous les arrêts ne devaient plus être mis aux normes, à l'instar de ceux situés en rase campagne et ne transportant que de rares passagers. « Entre la partie Schéma Directeur et la partie Agenda Programmée, les exigences ont évolué. Le premier schéma directeur de 2009 ne donnait pas de cadre précis. Nous avons donc fait selon notre logique. Lorsque les décrets sont sortis en 2014, cela a conforté nos choix. Nous avons en effet procédé selon deux éléments essentiels : la fréquentation des lignes et la présence d'arrêts permettant d'opérer des correspondances entre différentes lignes. Nous nous sommes également focalisés sur les points d'intérêt

Reste que même au sein de l'agglomération toulousaine, la problématique de la supervision globale des travaux s'est posée : « nous nous sommes vite heurtés à la problématique d'articuler notre stratégie avec celle mise en place par les différentes communes », explique Marie-Hélène Texier. Et cette problématique se retrouve encore plus forte lorsque les intercommunalités évoluent : « avec les rapprochements entre intercommunalités, certains territoires se retrouvent tout d'un coup d'une taille beaucoup plus large. Ils doivent alors se mettre aux normes dans des délais souvent intenable ! À cela s'ajoute la mise en place de la loi NOTRe (Nouvelle organisation



© Tisséo/Saada & Schneider

Métro de Toulouse : passage PMR à bras articulé.



© Tisséo/Saada & Schneider

Le métro de Toulouse est 100% accessible.

territoriale de la République, NDLR) qui a pour effet de transposer la compétence transport aux régions. La région qui récupère le dossier se retrouve alors face à un mille-feuille de SDA-AdAP », explique l'un des experts Accessibilité au sein du GART. Autant d'éléments qui ajoutent à la difficile mise en cohérence des différentes stratégies adoptées par les collectivités

locales. Même constat sur le terrain, où les travaux doivent également être pensés dans leur globalité en réunissant l'ensemble des opérateurs techniques : « il y a aujourd'hui besoin d'une coordination entre les différentes collectivités, mais également un réel besoin de cohérence des actions entre les différents acteurs. Ainsi, il est essentiel de faire travailler ensemble les aménageurs de

l'espace public, les gestionnaires de la voirie et les autorités organisatrices de transport », met en garde Malvina Richez.

## La nécessaire mise en place d'une culture d'accessibilité

Au-delà des questions techniques et administratives, l'un des réels enjeux de



### interview

## Pascal Bureau

APF, association des paralysés de France :

« il faut prioriser la mise aux normes des arrêts de bus »

### Comment a évolué l'accessibilité des transports aux personnes en situation de handicap en France ?

Il y a, à l'heure actuelle, certains territoires qui sont plus en avance que d'autres sur les sujets de l'accessibilité. C'est le cas notamment des grandes métropoles. Par ailleurs, certaines autorités de transport sont plus vigilantes que d'autres sur ces sujets. Nous constatons qu'en France, le matériel roulant est de plus en plus adapté. Finalement, je dirais que ce n'est presque plus une problématique. En effet, sous l'impulsion des nouvelles réglementations environnementales, le parc de bus et d'autocars a été renouvelé au profit de véhicules roulants propres. Ces nouveaux véhicules répondent aux normes nécessaires au transport de personnes en situation de handicap. Par ailleurs, les TRAM et l'ensemble des transports en sites propres sont aujourd'hui d'un très bon niveau. Tous possèdent des accès dédiés et des arrêts pensés pour l'accès aux personnes en situation de handicap. La réalisation de réseaux de transports en sites propres comprend en effet une réhabilitation des voiries permettant un meilleur accès.

### Quel chemin reste encore à faire ?

Je dirais que l'accessibilité doit être prise en compte dans sa globalité, incluant véhicules roulants, arrêts et voiries. Avec près de 97% des bus du parc urbain équipés de planchers bas et près de 90% des véhicules équipés de palettes, le matériel roulant n'est aujourd'hui plus un problème. Par ailleurs, lorsqu'une voirie

est refaite par une agglomération ou une commune, les questions d'accessibilité sont également prises en compte. Finalement, je dirais que le problème, c'est la circulation au sens large et l'absence de cohérence entre la mise aux normes de différents espaces. Ainsi, dans de nombreuses communes françaises, les handicapés ne peuvent pas utiliser le réseau, car seuls quelques arrêts sont équipés pour permettre l'accès aux PMR. À partir du moment où une personne n'a pas

**“ Nous plaillons pour que les communes ne fassent pas le travail dans leur coin en aménageant des arrêts sans cohérence globale. ”**

la garantie de pouvoir sortir à son arrêt, elle va éviter de prendre les transports en commun. Si les communes organisent les travaux de rénovation des arrêts au coup pour coup, sans se concerter auprès des agglomérations ou des regroupements de communes, il ne peut y avoir de cohérence globale. Autre élément important : la formation des agents. Bien sûr, il existe des contrats de maintenance, mais ils ne suffisent pas. Il faudrait que toutes les autorités de transport imposent à leurs chauffeurs de vérifier le bon fonctionnement des rampes d'accès, de façon quotidienne. Cela éviterait aux personnes en situation de handicap de se voir refu-

ser l'accès au bus, pour cause de matériel défaillant. Il y a un très gros travail à faire pour former les agents d'accueil des services, afin qu'ils prennent conscience qu'ils réalisent chaque jour un travail de service public.

### En qualité d'association, comment pouvez-vous peser sur les décisions publiques ?

Dans le cadre des SDA-AdAP (Schéma directeur de l'accessibilité Programmée et Agenda d'Accessibilité Programmée, NDLR), les associations sont consultées et participent aux concertations. Notre vrai enjeu est de mettre en avant le nécessaire besoin de cohérence dans les choix d'aménagement. Aussi, nous plaillons pour que les communes ne fassent pas le travail dans leur coin en aménageant des arrêts sans cohérence globale. Dans le cadre des concertations, nous avons proposé une priorisation des différents arrêts, en fonction de deux critères. Le premier est la fréquence d'utilisation des lignes. Les lignes les plus fréquentées par les usagers doivent être rénovées en priorité et disposer d'accès spécifiques à destination des personnes en situation de handicap. Le second critère est la desserte de lieux particulièrement fréquentés par les personnes en situation de handicap, à l'instar des CAF, des écoles ou encore des hôpitaux. Avec ce système et en mettant progressivement en accessibilité une ligne après l'autre, il est possible de parvenir à de très bons résultats. Cependant, beaucoup ont préféré opérer dans leur coin, ce qui donne lieu à des réseaux sans cohérence globale. ~

l'accessibilité demeure la sensibilisation de l'humain à ces problématiques. « Je travaille sur les questions d'accessibilité depuis 2008. Au sein de l'autorité organisatrice des transports de l'agglomération toulousaine, nous sommes deux à plancher à temps plein sur ces problématiques. Ce n'est pas le cas dans tous les syndicats », explique Marie-Hélène Texier qui poursuit : « finalement, l'enjeu est aussi de mettre en place une culture de l'accessibilité au sein des autorités organisatrices de transport. Chez Tisseo, au fil des ans, nous constatons que l'accessibilité est devenue un réflexe. Il n'y a



aujourd'hui pas un projet, pas une nouvelle innovation qui ne se crée sans que les techniciens

viennent consulter le service accessibilité ! » ~  
Chloe Consigny

## interview

### Jean-Claude Bernard

**Chargé de mission accessibilité, Tisseo : « l'accessibilité dans les transports doit être portée par une démarche politique forte et doit ensuite être traduite en mesures concrètes »**

**De quelle façon avez-vous procédé pour mettre en place une stratégie d'accessibilité des transports dans l'agglomération toulousaine ?**

Avant toute chose, il faut bien avoir à l'esprit que l'accessibilité dans les transports doit être portée par une démarche politique forte. Elle doit ensuite être traduite par des mesures concrètes. Au sein de l'agglomération toulousaine, la mise en place de mesures a été permise grâce à un duo formé par l'organisme exploitant et l'autorité organisatrice des transports. Ensemble, nous avons en charge un périmètre de transport urbain constitué de 130 communes. Dès 2007, nous avons commencé à travailler conjointement sur la compréhension de la loi de 2005 et avons mis en place une équipe projet composée d'ingénieurs de l'autorité organisatrice des transports et de l'organisme exploitant. Nous avons identifié plusieurs volets tels que les arrêts de bus, l'information voyageurs, le matériel roulant ou encore la concertation et la veille. Notre ambition était alors de travailler sur les différentes problématiques, afin d'avoir une vision globale et stratégique de la chaîne de déplacements.

**Concrètement, quelle stratégie avez-vous adoptée ? Pour quels résultats ?**

L'agglomération toulousaine comprend une centaine de lignes de bus et près de 3600 arrêts. À cela s'ajoutent

deux lignes de métro avec trente stations et deux lignes de tramways composées également de trente stations. En 2009, notre schéma directeur d'accessibilité programmée était prêt. Il a été l'un des premiers à être approuvé. Au total, nous mettons en place une centaine de mesures destinées à être déployées à horizon 2014. L'ordonnance du 26 septembre 2014 a permis d'aller encore plus loin,

**“ Aujourd'hui, près de 80 % du réseau de bus est accessible aux personnes en situation de handicap. ”**

en ajoutant des obligations de suivi des réalisations ainsi que des obligations de résultat. Avec la mise en place de cette ordonnance, nous avons constaté que nous étions sur la bonne voie et que nous allions même plus loin que le cadre imposé par la loi. Notre démarche de concertation a permis de travailler en amont sur les projets afin de définir les différents besoins avec les associations. Dans un deuxième temps, nous avons analysé et comparé les différentes solutions techniques qui s'offraient à nous. Dès 2013, l'ensemble des lignes de tramways

étaient rendues accessibles. Aujourd'hui, près de 80 % du réseau de bus est accessible aux personnes en situation de handicap.

**Des innovations ont été mises en place au sein de l'agglomération toulousaine. Quelles sont-elles ?**

Nous appliquons à chacun de nos projets la même méthodologie : concertation en amont avec les associations concernées, puis présentation devant la commission du réseau Tisseo. Par ailleurs, les concertations sont accompagnées de mises en situation sur le terrain. Cela nous permet de nous rendre compte des difficultés réelles avant de nous lancer dans la mise en place d'une innovation. C'est en appliquant cette méthodologie que nous avons par exemple conçu les portillons PMR permettant aux personnes handicapées de valider leur billet. Nous avons réalisé un atelier sur site avec des techniciens et des usagers à mobilité réduite (fauteuils et mal voyants). Grâce à cet atelier, nous avons pu ajuster notre solution, avec l'aide d'un industriel qui commercialise aujourd'hui cette solution à d'autres agglomérations ! Autre innovation : la mise à disposition sur notre site de bandes sonores qui décrivent les stations de métro. L'écoute de ces audiodescriptions est destinée à permettre aux personnes mal voyantes de se repérer à l'intérieur des stations de métro. ~