



accessibilité, aménagement DURABLE, DÉVELOPPEMENT DURABLE

Colloque du 19 mai 2010

A mi-parcours de l'échéance de la loi « handicap » visant à mettre en accessibilité l'ensemble du territoire, le GART et l'Association des Paralysés de France (APF) se sont associés afin de mobiliser l'ensemble des acteurs à l'occasion d'un colloque organisé le 19 mai dernier. Sous le haut patronage de Jean-Louis Borloo, ce rendez-vous a permis de pointer les enjeux de société et d'apporter un éclairage nouveau sur les difficultés rencontrées par les élus locaux en charge des transports dans la mise en oeuvre de la Loi du 11 février 2005.

Plus de 200 personnes ont participé à cette journée qui a mis en avant le besoin d'échanges des « bonnes pratiques » dans le domaine de l'accessibilité. Pour ce faire, le GART et l'APF ont décidé de poursuivre et d'amplifier leur collaboration en organisant des actions de sensibilisation. Soucieux de la mobilité et de la citoyenneté de tous, le GART a profité de l'occasion pour rappeler son attachement à la création d'autorités organisatrices de la mobilité durable (AOMD), seules à même de permettre l'articulation de la chaîne des déplacements.

Dans son discours de clôture, Dominique Bussereau a annoncé l'organisation, par le ministère de l'Ecologie, des Journées Territoriales de l'Accessibilité. « *Nous avons demandé qu'une synthèse dressant l'état d'accessibilité de chaque département soit élaborée* » a ajouté le secrétaire d'Etat aux Transports.

Interviews mis en ligne sur www.gart.org

Partenaires du jour :



accessibilité, aménagement DURABLE, DÉVELOPPEMENT DURABLE



accessibilité, aménagement DURABLE, DÉVELOPPEMENT DURABLE

Colloque du 19 mai 2010



www.gart.org



Accessibilité, aménagement durable, développement durable

Actes du colloque qui s'est tenu à Paris
le **19 mai 2010** co-organisé par le GART et l'APF



Sommaire

Ouverture	
Roland RIES, président du GART	6
Jean-Marie BARBIER, président de l'APF	7
Qu'est-ce que le handicap ?	9
Marc MAUDINET, directeur du Centre Technique National Etudes et Recherches sur les Handicaps et les inadaptations	
L'invention de l'accessibilité	14
Muriel LARROUY, responsable des transports en commun, Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines	
Panorama des bonnes pratiques : cinq experts et acteurs locaux	21
Stéphane GEMMANI, conseiller municipal délégué à l'accessibilité à la prévention et à la préconisation sociale de la ville de Grenoble	23
Véronique MOURA, chef de projet du Sytral	27
Paulette LAPPIN et LILA BENNETT, Merseytravel	30
Xavier ALLARD, directeur Design&Styling, Alstom Transport	34
Présentation du paysage institutionnel de l'accessibilité	39
Marie PROST-COLETTA, déléguée ministérielle à l'accessibilité (DMA/MEEDDM)	41
Table ronde - De l'accessibilité au développement durable	47
Michèle ROUSSEAU, adjointe de Madame Michèle PAPPALARDO (MEEDDM)	
Claude MARTINAND, vice-président du conseil général de l'environnement et du développement durable	
David CAUBEL, chef de projet ville durable et chargé d'études observation urbaine au CERTU, docteur au Laboratoire d'Economie des Transports, Lyon	
Patrick LARIBLÉ, conseiller municipal à La Rochelle, Conseiller régional à la région Poitou-Charentes	
Guy CROST, président de la commission Transport du Sénonais	

Regards	57
Interviews réalisés en marge du colloque	
Yves KRATTINGER, sénateur de la Haute-Saône (Franche-Comté) et président du conseil général	58
Mary CRASS, chef de la division politique et de la préparation au Forum International des Transports (FIT)	62
Jean-François MALBRANCO, conseiller municipal, vice-président de la Communauté urbaine d'Arras (Pas-de-Calais), 3 ^e vice-président du GART et président de la commission Accessibilité-sécurité	66
Table ronde - La gouvernance de l'accessibilité	69
Louis NEGRE, 1 ^{er} vice-président du GART, 1 ^{er} vice-président de Nice Côte d'Azur, sénateur-maire de Cagnes-sur-mer	
Gilles SAVARY, vice-président du conseil général de la Gironde, ancien vice-président de la commission Tourisme et Transports du Parlement européen	
Fabienne KELLER, sénatrice du Bas-Rhin	
Jean-Marie BARBIER, président de l'APF	
Clôture	79
Dominique BUSSEREAU, secrétaire d'Etat chargé des Transports auprès du ministre d'Etat, ministre de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de la Mer	
Synthèse des débats	83
2010-2015 : le GART mobilisé pour l'accessibilité	85
Annexe	89
Compte-rendu du Conseil des Ministres de la Conférence Européenne des Ministres des Transports	



Colloque du 19 mai 2010, co-organisé par le **GART** (Groupement des autorités responsables de transport) et l'**APF** (Association des paralysés de France), sous le haut patronage de **Jean-Louis Borloo**, ministre d'Etat, ministre de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de la Mer, en charge des Technologies vertes et des Négociations sur le climat (MEEDDM).



L'intégration des personnes handicapées dans la cité constitue une nouvelle opportunité de développer la cohésion sociale, l'égalité des chances et la citoyenneté dans les territoires.

Face à l'évolution démographique de notre population, au recul de l'âge de départ à la retraite et à l'augmentation du coût de l'énergie et des matières premières: relier le thème de l'accessibilité pour tous au pilier social du développement durable revêt une grande importance.

L'accessibilité c'est favoriser la mobilité, la communication et le développement économique. Dans un contexte de décentralisation, la mise en œuvre d'une politique transversale comme celle de l'accessibilité oblige l'ensemble des acteurs à s'associer, se coordonner et à mutualiser leurs moyens.

Quels peuvent-être les outils, les méthodes de développement qui répondent le mieux aux enjeux de l'accessibilité?

Quelle gouvernance pour maîtriser la continuité de la chaîne des déplacements?

Ouverture

Interventions de **Roland Ries**, président du GART
et de **Jean-Marie Barbier**, président de l'APF.



Roland Ries

L'objectif est de faire le point sur l'application de la loi n°2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées. Nous sommes à mi-chemin dans le temps – le délai est fixé à 2015 – mais pas dans les réalisations. Par ce colloque, nous voulons redonner du dynamisme et de la motivation là où, peut-être, elle manque. Nous savons tous que l'objectif central de la loi est de faire en sorte que les handicapés, dans leur diversité, puissent le plus possible s'insérer dans la vie ordinaire du pays, de nos villes. Et quand nous parlons de handicap, nous parlons du handicap *stricto sensu*, mais aussi des diverses formes de handicap, y

compris celui des personnes âgées qui ont du mal à se déplacer, celui – provisoire – de la personne qui a un bras ou une jambe cassé, y compris la mère avec ses enfants en bas âge sur les bras ou dans la poussette. Tous sont concernés par les questions d'accessibilité.

La motivation est évidente, mais ce qui manque parfois, c'est l'échange d'expériences et de bonnes pratiques, ainsi qu'une attention particulière aux inconvénients que les investissements consentis peuvent présenter pour d'autres catégories de handicapés. Faire une rampe, c'est très bien, mais il faut qu'elle puisse être repérée par les malvoyants et les aveugles, sinon les contradictions dans les aménagements se multiplieront. Je souhaite que ces échanges relancent la dynamique de mise en accessibilité de l'ensemble de nos équipements, et particulièrement des équipements servant à la mobilité, aux transports, nos gares, nos stations de tramway, nos bus, nos tramways, nos trains, nos métros. Il y a beaucoup de travail et les cinq ans qui viennent doivent permettre d'avancer dans cette direction.



Jean-Marie Barbier

Nous arriverons bien à ce que tout le monde parle de « personnes en situation de handicap ». Même les ministres commencent à le dire. Quelques mots sur la loi de 2005 : il faut remonter à l'origine de cette loi et dire qu'à nos yeux un délai de 10 ans paraissait énorme. Mais finalement, nous l'avons accepté, pour deux raisons : parce que mettre tout le monde dans une logique de changement ne peut pas se faire du jour au lendemain ; et puis sur le plan strictement financier, il y a beaucoup d'investissements à faire. Le pro-

blème est qu'aujourd'hui, nous sommes à mi-chemin du délai fixé à 2015. C'est un impératif sauf qu'à l'arrivée, aucune sanction – en tout cas financière – n'est prévue. La seule possibilité pour nos associations sera de judiciariser les situations qui nous paraîtront injuste. Sur ce point, nous n'avons pas fait la moitié du travail. Cela veut dire que les collectivités et établissements qui n'ont pas encore commencé devront aller deux fois plus vite.

Outre la question du respect de la loi de 2005, l'autre originalité de ce colloque tient justement dans son objectif de développement et d'aménagement durables. Je regrette que la loi de 2005 n'ait pas élevé l'accessibilité au même niveau que le développement durable. Quelle communication existe-t-il aujourd'hui sur l'accessibilité ? Aucune ou très peu. Seulement des initiatives individuelles d'une société ou d'une autre. Or, il est urgent de faire savoir que cette échéance de 2015 ne nous laisse plus que 1688 jours. Il reste cinq exercices budgétaires, et peut-être quatre sur certains sujets.



Qu'est-ce que le handicap ?

Intervention de **Marc Maudinet**, directeur du Centre Technique National Etudes et Recherche sur les handicaps et les inadaptations (CTNERHI), spécialiste de la question sociale du handicap, codirecteur du master gestion et politique du handicap à Sciences Po Paris.

Le handicap, terme particulièrement polysémique, renvoie à des éléments à la fois politiques et de doctrine économique ou technique. Il est le résultat d'une construction collective qui s'inscrit dans l'histoire de l'humanité.

Le handicap dans l'Antiquité

Tout d'abord, on retrouve dans ce mode de fonctionnement **la mythologie**, qui justifiait l'ordre de l'histoire, l'histoire spirituelle, notamment. Parlons d'Héphaïstos, fils de Zeus et d'Héra : il est tellement laid que sa mère le jette de l'Olympe. Il tombe dans la mer, des déesses le recueillent, mais en tombant, son pied est abîmé : il souffre donc d'un handicap important. Il va dans les forges avec les cyclopes – eux-mêmes projection d'une maladie, la trisomie 13, projetée sur l'adulte – qui vont l'aider à forger les flèches de Zeus, notamment.

A l'époque moderne

Je saute quelques siècles, au **XVII^e siècle** : Vélasquez, le peintre espa-



Diego Vélasquez : Le prince Baltasar Carlos avec son nain, 1631

gnol, fait figurer de façon tout à fait particulière la question du handicap, notamment par l'intermédiaire de personnes de petite taille et de personnes naines. Dans l'un de ses tableaux, le prince Baltasar, héritier de la cour d'Espagne qui a 16 mois est accompagné d'une jeune personne de petite taille. Vélasquez a la capacité de rendre à ses personnages une certaine humanité. En



Après la première Guerre mondiale, les personnes mutilées revendiquent déjà leur place dans la société.

tout cas, il revalorise la personne en situation de handicap qui, au Moyen-âge, avait largement été renvoyée à la sphère de l'exclusion et de la pauvreté.

A l'époque contemporaine

Autre époque, autre représentation : la **Première Guerre mondiale, en 1914**. La question du handicap est posée de façon majeure avec les séquelles qui résultent de la guerre. Même sur les boîtes de camembert de l'époque, nous trouvons des personnes en situation de handicap

avec un petit texte en-dessous, qui dit : « *L'invalo : éclopé, mais tout de même un peu là* ». Les personnes mutilées, invalides de guerre, revendiquent déjà leur place dans la société.

Dernière représentation : **dans les années 1930**, le cinéma américain dans *Freaks*, par exemple, permet de voir comment on représente les personnes : on les met à l'écart parce qu'elles sont monstrueuses. Dans *Elephant Man*^{*}, un jeune homme, Joseph Merrick, 21 ans, ne supportant plus d'être un phénomène de foire, décide de mourir en s'allongeant sur le dos, en poussant sur sa

colonne vertébrale, position qu'il ne supporte pas. On voit donc qu'entre la fin du XIX^e siècle et le XX^e, se construit le terme de handicap. Alors qu'on parlait d'infirmité, d'exclusion, de pauvreté.

Handicap : le vocabulaire du jeu

Le terme de handicap, dans sa signification actuelle, est apparu, en France, entre la fin du XIX^e et le début du XX^e siècle. Ce terme fait référence à un jeu de hasard anglais « *Hand in cap* » signifiant « la main dans la chapeau » et qui désavantageait certains concurrents afin d'égaliser les chances de victoire entre tous : le handicap devient alors le contraire du destin. C'est l'incarnation la plus riche du hasard qui remplace les termes d'infirmité, d'exclusion et de pauvreté.

Ce que recouvre aujourd'hui la notion de handicap dans différents pays

Dans les années 1990-2000, on trouvait – notamment en France – de nombreuses terminologies ayant des préfixes en « dé » et « in » : désavantage, désagrément, défaut, déficience, invalidité, infirmité, impotence, incapacité, inconvénient. C'est à l'ensemble de ces mots et de ces préfixes qu'on voit l'éloignement, la privation, la négation, la destruction, l'état contraire de quelque chose. La

nomination du handicap se fonde, dans ces années-là, en grande partie sur la fameuse classification internationale du handicap, classification de l'Organisation mondiale de la santé (OMS) : on considère qu'un trouble entraîne une déficience, qui entraîne une incapacité, qui entraîne un handicap. L'ensemble des Etats organisent leur législation à partir de ces éléments à l'intérieur desquels se distinguent deux tendances. Une première qui vise à la compensation financière et à l'ouverture de droits spécifiques. Une seconde qui vise à l'intégration dans la société, en particulier à l'intégration dans l'emploi.

Les législations optent toutes pour le terme de « troubles de déficience et d'incapacité ». Elles définissent par la même occasion les troubles pour lesquels les personnes ne sont pas concernées. La **législation américaine**, par exemple, précise que ne sont pas concernés par le handicap : le travestissement, la transexualité, la pédophilie, l'exhibitionnisme, le voyeurisme, les comportements sociaux déviants.

En utilisant un vocabulaire qui puise dans l'ordre des déficits individuels, on va parler d'anomalie, de perte de capacité en **Chine**, par exemple. De souffrance et d'aberrations psychologiques aux Philippines. De défaillance des capacités en **Bolivie** et de perte significative de fonction au **Pérou**. **L'Irlande, l'Inde** ou la **Thaïlande** listent de la façon la plus exhaustive possible l'ensemble des déficiences qui sont concernées.

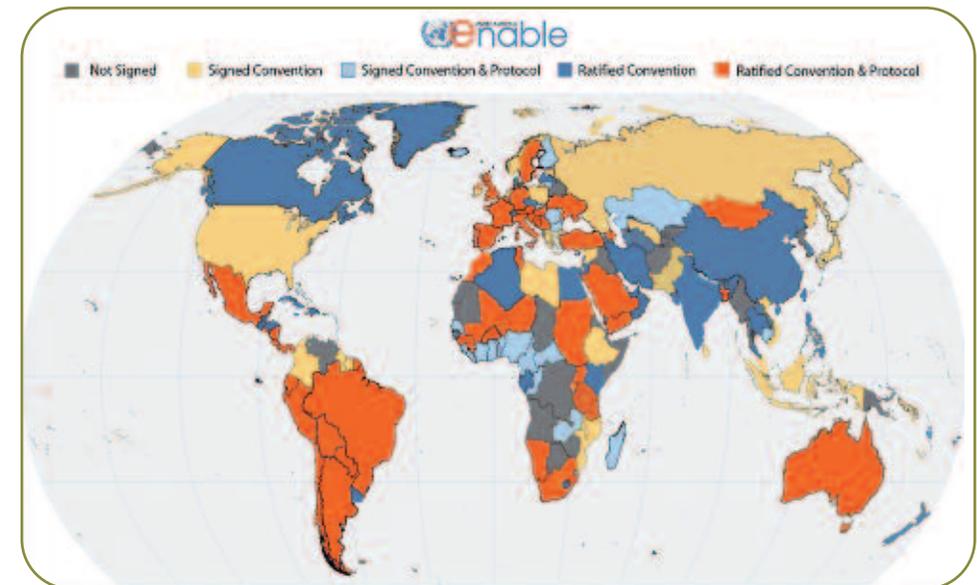
L'Inde, la Corée, l'Allemagne et le Chili posent des pourcentages ou des degrés d'incapacité élaborés par les autorités médicales. Les pays qui abordent la question de l'emploi vont souligner davantage les incapacités à travers un vocabulaire lié aux préjugés dans la vie quotidienne, aux entraves dans les activités pour le Panama, au manque d'intégration sociale pour le Venezuela, ou à la mise en situation de désavantage dans la participation à la société en Hongrie.

Un seul pays retient une définition qui sort de cette logique, c'est le Canada qui fait directement référence aux personnes et à leur capacité d'action et de choix. Il s'agit bien des personnes qui se considèrent elles-mêmes désavantagées en matière d'emploi en raison de cette insuffisance ou croient qu'un employeur potentiel est susceptible de les considérer comme désavantagées. **C'est le seul Etat qui inverse la logique et qui, dans ces années-là, pose la capacité de la personne à prendre elle-même ses décisions.** Aujourd'hui, la quasi totalité des Etats que j'ai cités ont modifié leur législation au regard de la convention des Nations Unies qui vient d'être ratifiée par la France en février dernier. Tous ces Etats ont d'une façon claire, durant cette période, considéré la personne handicapée comme objet de l'assistance sociale ou de la médecine et non comme un citoyen détenteur de droit.

Le rôle de la convention internationale des Nations Unies

Ce qui change dans la première partie de ce XXI^e siècle, entre la période 2005-2010, c'est la ratification de la Convention internationale relative aux droits des personnes handicapées (Nations Unies). La France l'a ratifiée en février 2010. Cette convention est supérieure aux lois françaises puisque, dans le cas de l'article 55, ce texte devient un texte supérieur aux lois comme le fût la Charte sociale européenne révisée, telle qu'elle se pratique encore aujourd'hui et telle qu'elle fût à l'origine de la loi de 2005.

Pour donner une petite idée de l'ampleur de la ratification de cette convention, voici en rouge les Etats qui ont ratifié, ainsi que le protocole additionnel (qui permet dès à présent aux personnes de déposer des recours auprès d'organisations qui sont en train de se mettre en place en France). L'Amérique du Sud et l'Europe avancent dans ce domaine-là. **Il y a quelque 650 millions de personnes handicapées dans le monde. Si on y ajoute les familles élargies, ce sont 2 milliards de personnes qui sont concernées. Les personnes handicapées représentent 20% des personnes les plus pauvres, dans les pays les plus pauvres; 98% des enfants handicapés ne fréquentent pas l'école, 30% des enfants des rues sont des enfants handicapés. Il n'y a pas de définition**



Ratification de la Convention internationale relative aux droits des personnes handicapées. (en gris : pays qui n'ont pas signé; en jaune : pays qui ont signé la Convention; en bleu clair : pays qui ont signé la Convention et le Protocole; en bleu foncé : pays qui ont ratifié la Convention; en orange : pays qui ont ratifié la Convention et le Protocole)

Source : ONU

dans cette convention mais un article premier qui montre quel en est l'objet. Et on constate aisément, à la lecture de cet article, que la personne handicapée n'est plus définie prioritairement par rapport à des déficiences ou des incapacités, mais dans la dynamique de la situation et de l'organisation de ses interactions avec son environnement. Du reste, une définition de l'accessibilité nous est donnée dans le guide à l'usage des parlementaires édité par l'ONU. « Accessibilité : élément indispensable de la jouissance de tous les droits, et en particulier de celui de mener une vie indépendante au sein de la communauté. » Le principe d'accès-

sibilité a pour objet de démanteler les barrières qui entravent la jouissance des droits des personnes handicapées. Là où il y a égalité il n'y a pas besoin de chance puisqu'il s'agit, avant tout, de prémunir chacune des épreuves liées au hasard. **La notion de handicap est avant tout le produit d'une construction collective à laquelle les institutions fournissent des cadres dont l'enjeu actuel est le retour à une citoyenneté pleine et entière des personnes en situation de handicap.**

L'invention de l'accessibilité

Intervention de **Muriel Larrouy**, sociologue de formation, responsable des transports en commun de la Communauté d'agglomérations de Saint-Quentin-en-Yvelines (Yvelines).

Je voudrais montrer les liens existant entre la représentation du handicap et l'accessibilité qu'on met effectivement en place. Mon but est de décrire et d'analyser la construction de l'accessibilité comme nouvelle catégorie d'intervention publique et de l'étudier comme l'enjeu d'un travail collectif, c'est à dire comme le résultat de la construction d'un problème social, d'un problème devenu public, sortant de la sphère privée, familiale.

Depuis le milieu des années 1970, les barrières mentales autour de l'accessibilité tombent. Elles continuent à tomber aujourd'hui, mais plus de la même façon. Car mettre en place un ascenseur réservé ou mettre en place un ascenseur en libre-service, c'est bien supprimer des barrières, mais pas de la même manière. M. Sanchez, un chercheur qui a beaucoup travaillé sur le handicap et l'accessibilité explique qu'une rampe c'est beaucoup plus qu'une rampe. C'est une pratique sociale à part entière qui nécessite de penser à qui elle va servir. Est-ce qu'on va construire directement accessible? Est-ce qu'on va faire une rampe sur le côté? Est-ce qu'on va la mettre devant? Des représentations sociales sont cachées derrière ces projets. Dans les années 1970, la

question du déplacement des personnes handicapées n'était pas traitée collectivement comme aujourd'hui. Cela restait encore beaucoup à la charge de la famille. C'était encore un problème individuel, c'était la personne qui était en difficulté.

L'approche du handicap dans les années 1970

Dans les deux premières cases du tableau apparaît le type de vision associée au handicap. Au début, on pense que la personne est paralytique (on est dans une vision médicale) ou alors on pense qu'elle ne peut pas marcher (on est alors dans une vision fonctionnelle). C'est une vision qui rattache le handicap à la personne. C'était la vision qui prédominait dans les années 1970-1980. Bilan: des solutions individuelles vont émerger, des solutions spécifiques, des solutions faites uniquement pour les personnes paralytiques, handicapées. De fait, les entreprises de transport en commun, le GART également, en tant qu'autorité responsable des transports publics, les associations, vont développer un ensemble de programmes spécialisés. Ainsi à cette époque, la RATP met en place des ascenseurs dans le RER. Vous

L'influence des conceptions du handicap sur l'accessibilité

La personne ne peut atteindre le bureau de poste car :				
Explications avancées	Elle est paraplégique	Elle ne peut pas marcher	Il y a des escaliers	On ne se préoccupe pas de l'accès aux bâtiments
	Vision médicale	Vision fonctionnelle	Vision environnementale	Vision politique
	Visions individuelles		Visions sociales	
Influence probable	↓		↓	↓
Hors Ile-de-France	Des équipements de la personne (Transports spécialisés, ascenseurs réservés, annonces sonores spécifiques,...)		Des aménagements de l'espace disponibles pour tous (rampe, ascenseur libre-service,...)	Une autre conception de l'espace (on conçoit pour ne pas avoir besoin de rampe ou d'ascenseur)

Source: Muriel Larrouy

ne les connaissez pas: il faut avoir un petit livre qui vous dit que pour prendre l'ascenseur du RER C à Saint-Michel, il faut rentrer dans l'immeuble numéro tant, à telle rue, demander par interphone à la sécurité de vous ouvrir telle autre porte pour atteindre un ascenseur réservé... On était alors dans une approche très individuelle. On ne pensait pas que l'ascenseur pouvait servir à d'autres personnes que les personnes handicapées.

Le handicap dans les années 2000: nouvelle approche

Les années 2000 sortent de cette conception. La notion de handicap évolue pour devenir plus environnementale, plus politique. La personne est handicapée non pas parce qu'elle est paralytique, non pas parce qu'elle

ne peut pas marcher, mais parce qu'il y a des escaliers. On parle de l'environnement, on parle du lien qu'il y a entre la personne et son environnement et c'est l'environnement qui va provoquer son handicap. Lorsqu'on construit sans escalier, on ne provoque pas de situation de handicap. C'est déjà une autre conception: faire directement sans obstacle, des aménagements intégrés et disponibles pour tous. C'est une bataille de l'APF de dire que **l'on ne travaille pas pour les personnes handicapées, mais pour le bien de tous**. Si l'accessibilité est envisagée dès le début du projet, on facilite la vie de toutes les personnes qui pourraient être en situation de handicap face à un escalier. **Le handicap n'est plus du tout associé à la personne, à une déficience physique, mais à un environnement qui n'est pas accessible.**

La notion de confort

Les transports en commun ont besoin de monde, de fréquentation. Plus ce sera confortable, plus il y aura de monde. La notion d'accessibilité est une manière d'augmenter le confort dans les transports en commun et donc d'attirer plus de personnes. Le signe de ce progrès tient dans le petit symbole du fauteuil roulant : il est au départ celui du handicap, il est devenu celui de l'accessibilité et du confort.

La nécessité d'une vision politique

Si dans une construction, des escaliers sont prévus, c'est que l'on veut exclure les personnes. C'est un rapport beaucoup plus politique car il faut envisager de construire différemment pour donner une place à tout le monde. C'est une autre conception de l'altérité. Les acteurs formaient un tout petit groupe réunissant deux personnes à l'APF, une à la RATP, une à l'INRETS (Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité) et une au Coliac (Comité de liaison pour l'accessibilité des Transports, du Cadre Bâti et du Tourisme, ex-Colitrah). Ce petit comité a favorisé l'évolution de la notion de handicap pour faire avancer celle de l'accessibilité. Une des batailles de l'APF et de ce petit groupe a été de faire que les entreprises de transport achètent des bus à plancher surbaissé, équipés de palettes. Il y a

eu une véritable bataille pour faire adopter cette invention arrivée en 1987, en même temps qu'un autre bus français. Bilan : il a fallu dix ans pour que cette invention devienne une innovation. Pour passer d'une invention à une innovation, il faut que le corps social, c'est-à-dire les représentations des gens qui composent la société, donne un sens à cette innovation et se disent : « *On peut peut-être l'utiliser, elle a peut-être une utilité.* » Il y a beaucoup d'inventions qui dorment dans les placards. Tant qu'on ne leur a pas donné un sens, elles ne peuvent pas être adoptées.

Une pression sociale normative

Alors comment cette accessibilité intégrée s'est-elle institutionnalisée et imposée progressivement comme une nouvelle norme sociale ? L'accessibilité intégrée progresse dans les faits et les esprits. Une pression normative (il faut organiser l'espace pour accueillir les personnes handicapées) se fait sentir à partir de 2003. Ce point de vue conventionnel – cette pression normative – s'applique aux acteurs en charge des aménagements. Quand, par exemple, je faisais mes entretiens auprès des agents RATP, auprès des aménageurs d'espaces dans la ville, auprès de techniciens ou d'élus, il était facile de sentir les personnes qui n'adhéraient pas complètement à la politique. Mais peu ont été en mesure d'exprimer une opinion critique.

Quelques-uns sont quand même arrivés à mettre des mots sur cette pression pour parler de « pensée unique », de « politiquement correct », de « pression sociale ». Mais – plus inattendu – ce point de vue conventionnel s'impose aussi aux personnes handicapées, et l'APF joue un rôle très important, qui leur dit : « *Vous avez obligation maintenant d'utiliser les dispositifs accessibles qui existent.* » Il y a tout un discours, toute une pression, une formation des dispositifs pour que les personnes handicapées s'intègrent à la société, un peu comme si c'était bien pour elles de le faire. Comme si elles n'avaient pas le droit de se dire : « *On peut rester chez nous, on peut préférer les transports spécialisés, plus confortables et sécurisants.* » Et petit à petit, le point de vue moral revenait à l'attaque : « *Il faut que je fasse un effort sur moi, il faut que je l'utilise, c'est indispensable.* »

C'est une norme sociale qui se diffuse, qui s'adresse à tous, acteurs en charge de mettre en accessibilité comme personnes handicapées en charge d'utiliser les dispositifs. Le sociologue qui s'est le plus intéressé à ces connotations morales est Edouard Becker qui a montré tous les processus normatifs. La plus belle réussite est l'intégration dans les dispositifs législatifs et dans la loi de 2005. Cette loi est un dispositif qui prouve que cette position normative a été complètement intégrée. Elle bute quand même sur les questions financières. Il faut, par exemple, imaginer, toutes les

gares SNCF qui seraient à mettre en accessibilité d'ici 2015. Est-ce que, dans le cas contraire, on ferme la gare ? Je ne mets pas en cause l'importance du vivre ensemble mais il y a un certain nombre de principes de réalité qui persistent malgré ce processus normatif.

Pour terminer, citons les débats sur les types de solutions à développer. Il y a encore quelques tensions, entre l'ancien référentiel qui était centré sur le handicap et le nouveau qui est centré sur l'interaction avec l'environnement. L'accessibilité n'est pas encore complètement stabilisée. Ce qui oblige à une attention accrue, permanente, des militants pour l'accessibilité, parce qu'ils vont régulièrement avoir en face d'eux des aménageurs qui vont dire : « *C'est encore pour vous et ce n'est pas encore pour tous.* » C'est encore avec assistance et ce n'est pas encore en autonomie.

Universalisme et différentialisme

Enfin, dernier élément, les militants font évoluer leurs revendications. Actuellement, la conception repose sur une approche universaliste des handicaps. On cherche à intégrer toutes les personnes qui composent la société, quelles que soient leurs caractéristiques. C'est une tendance qui rejette tout particularisme et qui se traduit par : « *Nous sommes tous identiques.* ». A l'inverse, je voudrais parler d'une autre tendance qui n'a pas lieu spécialement en accessibilité, mais

existe dans d'autres formes de militantisme. Il s'agit du **différentialisme** qui évoque le droit à la différence, à une identité de groupes minoritaires. Ce sont les manifestations de fierté à être handicapé. En accessibilité, c'est principalement l'approche universaliste qui prime et qui permet de traiter les situations de handicap tout en ayant une véritable action sur l'environnement. Les politiques d'accessibilité actuellement mises en œuvre en France sont l'archétype d'une politique universaliste contrairement à celle qui avait été développée à la suite de la loi de 1965.

Marc Maudinet :

la notion d'universal design

Ce que vous évoquez ressemble beaucoup à la conception universelle ou *universal design*, l'accès à tout pour tous. On s'aperçoit que l'objectif poursuivi est l'accessibilité au maximum de personnes. Cela ne veut pas dire 100% des personnes mais plutôt 100% des équipements : aussi bien la construction industrielle que la construction de véhi-

cules, la construction de bâtiments, les conceptions de l'éducation, les conceptions de l'intégration dans l'emploi, etc.

Un intervenant (professeur à l'université des sciences appliquées, spécialiste des questions du handicap) : la notion de singularité

Je pense qu'il faut aller plus loin en développant ce que certains philosophes, dont le Suisse Alexandre Jollien, ont appelé la notion de « singularité », c'est-à-dire non pas d'un droit à la différence dans le groupe social, mais un droit à la reconnaissance des particularités de chacun. Cela permettrait finalement de ne plus parler de handicap, mais simplement de personnes qui évoluent dans une société avec des besoins spécifiques, à charge pour la société de répondre à ces besoins. Je pense que tant qu'on n'arrive pas à ce stade-là, on reste dans un blocage de mesures pour les minorités potentielles de personnes. Et cela engendre des dépenses douloureuses parce qu'on

>>> *En accessibilité, c'est principalement l'approche universaliste qui prime et qui permet de traiter les situations de handicap tout en ayant une véritable action sur l'environnement. Les politiques d'accessibilité actuellement mises en œuvre en France sont l'archétype d'une politique universaliste contrairement à celle qui avait été développée à la suite de la loi de 1965.*

ne souhaite pas payer pour des minorités, mais pour l'intérêt général.

Un intervenant (conseiller municipal et employé de la SNCF au sein d'une filiale Service en charge des personnes handicapées) : les personnes en situation de handicap

J'ai remarqué qu'il y avait deux définitions de la personne handicapée. Celle de la réglementation européenne de 2007 et celle de la loi de 2005 qui définit la personne handicapée comme étant celle qui est en possession d'une carte handicapé. Cela exclut les personnes en situation de handicap, dont les déplacements ne sont pas pris en charge par le département ou la région. Bénéficieront-elles d'un accompagnement gratuit ou payant ?

Muriel Larrouy :

l'accessibilité intégrée

Vous avez raison : comment cela se fait-il qu'il y ait encore des différences de traitement en fonction des situations de handicap et en fonction des catégorisations médicalisées ? Je vous disais qu'il existait encore des tensions entre les différentes approches de l'accessibilité. On souhaite mettre en accessibilité les services spécialisés mais leur conception est encore portée par une vision médicale. Prenons un exemple : la ville de Poitiers a un très bon service de transport spécialisé, qui fonctionne depuis 1979, l'un des premiers à être mis en place. Et l'auto-

rité organisatrice des transports a rapidement ouvert ces services à toutes les personnes âgées.

Il reste encore quelques réticences à faire tomber, mais j'ai quand même l'impression que le gros verrou, le sens que l'on pouvait donner à l'**accessibilité intégrée**, est passé. On le doit notamment à l'APF qui depuis 20 ans s'est mobilisée pour aboutir à cette institutionnalisation. Les résultats concrets commencent à apparaître. La mise en œuvre est la prochaine étape. Prenons l'exemple des transporteurs qui ne sont pas en mesure de renouveler leur parc immédiatement. Tout dépend du renouvellement qu'on s'autorise : pour le réseau de surface, les bus sont achetés pour 12 à 15 ans. C'est quand même plus facile et plus rapide à renouveler. A la décharge de la SNCF, lorsqu'on achète du matériel ferré, c'est 35 ans minimum. Et lorsqu'on construit la ligne 14, on la pense... 20 ans en amont ! En effet, dans les années 1970, lorsque le projet de « ligne automatique » a émergé, les concepteurs ne pensaient pas à « une ligne automatique accessible à tous ». Elle a quand même été faite en accessible, mais dans une conception très spécifique : ont été notamment mis en place des ascenseurs sous-dimensionnés. Car on pensait qu'il y aurait seulement une à deux utilisations par jour. Le problème est que ces ascenseurs mis en place il y a bientôt 20 ans vont encore durer 20 ans, avec des défauts de disponibilité.



**Panorama des
bonnes pratiques :
cinq experts
et acteurs locaux**



Stéphane Gemmani : l'action de la ville de Grenoble

Avec **Stéphane Gemmani**, conseiller municipal délégué à l'accessibilité, à la prévention et à la préconisation sociale de la ville de Grenoble (Isère); **Véronique Moura** en charge de l'accessibilité au Sytral (Syndicat Mixte des Transports pour le Rhône et l'Agglomération Lyonnaise); **Xavier Allard**, directeur Design&Styling chez Alstom Transport; **Paulette Lappin** et **Lila Bennett** de MerseyTravel (Liverpool, Grande-Bretagne), structure responsable des transports dans la région de Liverpool.

Je voudrais présenter l'action de la ville de Grenoble en commençant par quelques chiffres, révélateurs de nos actions. Nous avons par exemple dégagé 30 000 € pour l'accessibilité du commerce et 7 000 euros pour l'adaptation des logements. Cela ne représente pas grand-chose pour une ville comme Grenoble, mais c'est une action importante. Concernant le logement adapté, nous travaillons en collaboration avec l'école d'architecture et de design de Grenoble. L'expression « logement adapté » est d'ailleurs impropre parce qu'elle est toujours rattachée à une notion hospitalière.

Or, nous voulons montrer que le logement adapté – sous un angle esthétique et architectural – est valorisant pour une personne valide. Nous voulons également montrer que ces logements sont des leviers de contrôle de la densité démographique. On a trop souvent tendance à densifier sans apporter en contrepartie une harmonie architecturale, urbanistique et humaine. Or, c'est cela qui favorise le lien social. Une personne valide peut également accueillir chez elle des personnes à mobilité réduite handicapées, donc élargir le champ de leurs connaissances et de leurs liens sociaux.



Agglomération de Grenoble



Aménagement du parvis du temple Fourier avec la création d'une rampe



Prenons d'autres actions. Nous avons remis en accessibilité complète la gare SNCF de Grenoble. C'est un coût de plus de 4,5 M€, ne serait-ce que pour installer des ascenseurs, Grenoble étant construite sur des marais. Depuis 2004, nous avons augmenté de 2,5 à 3% par an nos **équipements accessibles**. A l'heure actuelle, nous en sommes à peu près à 200 équipements et nous nous attaquons aux écoles qui, pour les parents, sont de véritables vecteurs de prise de conscience du handicap. Sur le plan du **déplacement urbain**, nous avons également mis l'accent sur le handicap. Cela ne touche pas uniquement Grenoble, mais toute l'agglomération, métro inclus. Pareil pour le **plan local d'urbanisme** qui est en évolution et le **site web** de la ville de Grenoble, désormais complètement accessible : les personnes qui ont des déficiences visuelles peuvent lire l'intégralité du contenu grâce à une voix naturelle et fluide. Un gros effort a également été fait sur le **stationnement adapté** ainsi

que sur la **circulation** : nous avons remis les feux sonores au goût du jour, ce qui nous a valu des retours satisfaits... de personnes valides ! Car pour ceux qui ont « la tête hors des clous », cela peut sauver la vie.

Côté logistique, nous avons réorganisé les commissions communales d'accessibilité, afin qu'elles soient plus efficaces. Nous sommes organisés en deux pôles : un pôle social et un pôle accessibilité physique. Chaque secteur (ou arrondissement) de la ville a un référent, dont la compétence n'est pas que « handicap ». Ce sont des référents formés en interne, en externe et sur les commissions communales d'accessibilité. A chaque fois que nous décidons d'une action, par secteur de la ville, ces référents vont non seulement contrôler les conditions d'exécution, mais aussi faire un rapport à la commission de façon à pouvoir vérifier la conformité.

Quelques innovations également. Nous avons fait travailler l'école d'architecture et de design de Grenoble sur l'optimisation du mobi-



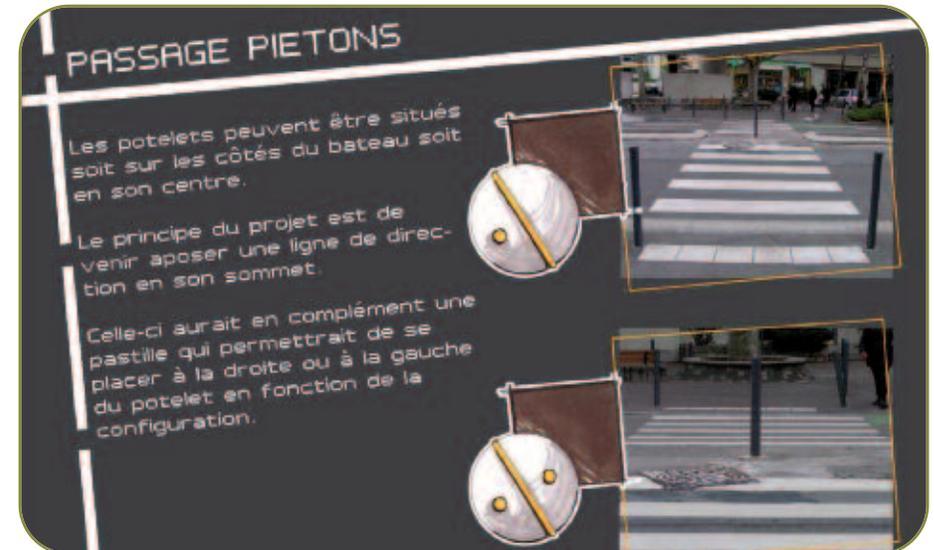
Aménagement de l'escalier de la Maison de la culture arménienne



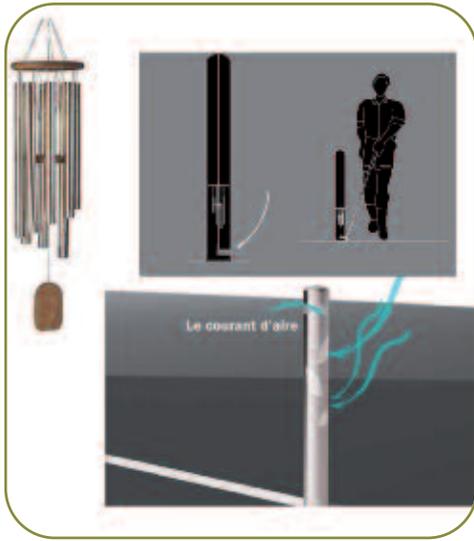
lier urbain existant. Le but n'est pas de tout changer, mais de rendre plus efficace et plus beau ce qui existe. Nous voulions démontrer que la réflexion sur le handicap n'était pas une « prothèse » mais une vraie réflexion. Cette réflexion induit que d'un simple potelet – qui est assez laid en soi et qui empêche le stationnement - on peut presque créer un

objet d'art qui a une fonction autour du handicap. Le *challenge*, c'était que ce soit le moins coûteux possible et les résultats sont extraordinaires. **Le but, c'est de démontrer que le handicap valorise la ville.**

Reprenons l'exemple des potelets : ils sont évidés pour laisser passer le vent. Mais nous les avons évidés différemment selon les quartiers, ce



Les potelets tactiles de Grenoble



« Comment faire sonner le carillon ? ». En haut : mécaniquement ; en bas : par le vent

qui donne des sonorités différentes selon l'endroit où on se trouve dans la ville. Les personnes déficientes visuelles peuvent alors se repérer dans l'espace. Et dans le cadre du développement durable, rappelons que ce ne sont que des énergies renouvelables.

Dans le programme « **Cœur de ville, Cœur d'agglomération** », nous travaillons sur la signalétique, entièrement faite à hauteur et à réflexion handicap. C'est important, mais cela dérange aussi parfois certains élus et techniciens de la ville parce que cela renvoie des images que nous avons du mal à supporter ou que sa propre culture a du mal à assimiler. Concernant la **préconisation sociale**, nous déplorons les triples peines que subissent certaines personnes handicapées, elles-mêmes en grande précarité. De

fait, nous avons travaillé sur le recyclage de bus en fin de parcours, mais suffisamment bien conservés pour être recyclés en hébergement d'urgence alternatif polyvalent.

Nous dressons un autre gros chantier avec l'Agefiph (Association de Gestion du Fonds pour l'Insertion des Personnes Handicapées) : mettre les entreprises en conformité avec la loi qui les oblige à pourvoir 6% d'emplois handicapés. Cela va concerner un peu plus de 708 entreprises (qui vont de l'artisanat et du commerce aux entreprises de haute technologie). Cela va nous permettre de donner à 400 entreprises la possibilité de faire un diagnostic et, pour un peu plus d'une centaine, de les aider directement sur les ouvrages qu'elles réaliseront de façon à rendre leur entreprise accessibles aux personnes multi-handicapées. Enfin, le **Mois de l'accessibilité** sera réitéré cette année.

Alors, reste une question en suspens : après 2015, que ferons-nous ? Des opérations punitives et des distributions d'amendes pour sanctionner les organismes qui ne se seront pas mis en conformité ? Je ne suis pas sûr que ce soit efficace ; on le voit sur d'autres lois comme la loi SRU (impératif de 20% de logements sociaux dans les communes). Il en sera de même pour l'accessibilité. **Il vaudrait mieux permettre aux communes d'adopter un plan pluriannuel et de s'engager budgétairement à délayer sur plusieurs années ce qui n'aura pas encore été fait.**

Véronique Moura : l'action du Sytral (Rhône)

Le Sytral est une autorité organisatrice du transport sur le périmètre du Grand Lyon. Nous avons 1,4 millions de voyages par jour sur le réseau. Nous avons 3500 arrêts, 1000 bus et 4 lignes de métro. Par rapport à la RATP, c'est petit, mais nous avons un territoire large à couvrir. Ce travail a débuté depuis longtemps au Sytral. La loi de 2005 entraîne une structure et un suivi plus proche des associations. Ce suivi était auparavant moins structuré et plus ponctuel. La communauté urbaine du Grand Lyon gère les 57 communes et a notamment la compétence voirie, l'entretien, l'évolution et la signalisation. Elle a également la compétence du développement urbain, logement, économique etc. Le Sytral, en revanche, n'a pas de compétence voirie. Nous organisons, finançons, investissons et faisons fonctionner le réseau de transport en commun. Ce réseau est géré par le biais d'une délégation de service public, avec un exploitant, Keolis.

Nous souhaitons aujourd'hui parvenir à un **cheminement de circulation fluide, supervisé par deux autorités et deux instances différentes**. La loi de 2005 a permis de structurer cette action, dans un objectif commun. Le Sytral a fait voter son schéma directeur d'accessibilité en février 2008. Le programme d'actions qui lui était lié a été réalisé par une entreprise externe avec un diagnostic complet du réseau de surface et du réseau souterrain métro, puis du tramway. Bien entendu, il y a eu une large concertation avec l'ensemble des personnes représentant des associations de tous les handicaps.

Sur cette base, nous nous sommes lancés, conformément à ce qui était prévu par la loi, concernant le suivi des objectifs prescrits par le schéma directeur. Par ce biais, nous avons mis en place un **comité technique interne** dans lequel nous rencontrons trimestriellement l'exploitant et le délégataire pour faire le point



Un espace dédié aux voyageurs en fauteuil roulant

sur l'évolution de tout ce qui est mis en objectif d'ici 2015 sur le schéma directeur d'accessibilité. C'est une instance qui n'existait pas avant et qui permet aujourd'hui de faire évoluer et de suivre l'objectif fixé. L'estimation porte sur l'accessibilité de surface, c'est-à-dire le matériel roulant, les aménagements, la voirie, etc.

Par ailleurs, le Grand Lyon et le Sytral avaient la volonté de mettre en place la **Commission accessibilité**. La loi l'a installée dans l'établissement du Grand Lyon et la décline en sous-commissions ou en groupes de travail sur quatre thèmes. Le Sytral représente tout ce qui relève du transport urbain au sein du Grand Lyon. Restent la voirie, les espaces publics, le logement et les établissements recevant du public. Nous avons mis en place la sous-commission transports à l'automne 2009. L'ensemble des associations du Grand Lyon y sont représentées. Nous commençons à travailler et faire un peu évoluer l'ensemble des transports.

Récemment, nous avons fait des visites sur des nouveaux bus pour expliquer aux associations pourquoi les bus étaient équipés ainsi et quelles étaient les évolutions. La commission nous a permis de faire une visite de la ligne de métro D, entièrement automatisée et récemment réaménagée notamment pour des problèmes de surcharge. Des éléments d'accessibilité ont été intégrés. Cette commission nous permet aujourd'hui d'entrer en contact

direct et de façon organisée avec l'ensemble des associations.

Nous avons **choisi les associations** par le biais du Grand Lyon qui a largement communiqué sur l'ouverture de cette Commission d'accessibilité. L'ensemble des associations ont postulé. Une centaine de personnes sont présentes lors des plénières. Pour les commissions et les groupes de travail, chaque association qui souhaite participer doit avoir un représentant et un suppléant. Il faut que la représentativité de tous les handicaps y soit. **Je travaille avec les associations depuis dix ans. Aujourd'hui, ce qu'elles nous demandent, c'est la concertation en amont.** Or, c'est justement là qu'il nous manque quelque chose. Sur les gros projets par exemple, il faut essayer de prendre le temps, même si les délais sont très courts, notamment en raison des procédures de marchés publics qui ne laissent que quelques semaines, quelques mois pour consulter.

Autre outil de travail: nous avons rédigé un **cahier des charges** il y a neuf ans, qui nous sert encore aujourd'hui à définir ce qui pour nous est un arrêt accessible (dimensions du quai, de la voie, etc.), et transmettre l'information facilement à l'ensemble des services de la Communauté urbaine. Le but est d'avoir la même notion d'accessibilité sur le réseau de surface.

Prenons **quelques exemples d'aménagement durable et d'intermodalité**. Un projet de la région



Réalisation de la halte ferroviaire Jean Macé à Lyon

© Sytral

Rhône-Alpes, appelé REAL, prévoit de développer le réseau de trains sur le périmètre du Grand Lyon. Nous intégrons ce projet pour permettre la continuité de la chaîne de déplacement entre la sortie du train ou l'accès au train via le bus. Nous travaillons sur ce projet en partenariat avec la région Rhône-Alpes et le Grand Lyon. Nous avons travaillé également avec la SNCF dans le cadre de la signalétique. Actuellement, un travail est fait sur la gare Lyon-Part-Dieu pour améliorer la signalétique pour l'ensemble de la population et plus spécifiquement pour les populations qui auraient des difficultés. Autre exemple: un partenariat a été mis en place à la gare Jean Macé, ouverte par la région en novembre 2009. Nous y avons intégré de l'information dynamique pour tout le monde, nos écrans Sytral dans la gare et leurs écrans région dans le métro. C'est cela qui permet d'avoir une continuité dans le déplacement.

En conclusion, je voulais soulever les points suivants: **la mise en place des commissions d'accessibilité met**

en exergue le fait que les associations doivent elles-mêmes s'entendre entre elles pour les équipements mis en place. Parfois, certains équipements peuvent ne pas convenir à certains et améliorer le quotidien d'autres. Ces commissions nous permettent d'améliorer la concertation en amont avec les associations, ce que l'on n'a pas toujours fait sur les gros équipements. A notre niveau, puisque nous collaborons avec la Communauté urbaine, nous avons des financements croisés à organiser en fonction des aménagements. Il faut concilier les intérêts de chaque collectivité. Enfin, j'ajouterais que la sensibilisation de tous les maillons d'une organisation ou d'une collectivité, depuis les techniciens jusqu'aux élus, aux questions de l'accessibilité est indispensable. Il faut que l'ensemble des services concernés par la vie urbaine – et la vie, quelle qu'elle soit – se sensibilisent par leur métier ou leur vie personnelle, à toutes ces problématiques d'accessibilité pour ne pas qu'un jour on pose une bouche incendie au milieu d'un trottoir.

Paulette Lappin : l'action de Meyerstravel (Liverpool, Grande-Bretagne)

Le slogan de Merseytravel est un « Un voyage en continu » (*A Continual Journey*). Merseytravel couvre une région de 1,4 million d'habitants. Nous sommes responsables du rail, des bus, de l'accueil des personnes handicapées, des ferries, des tunnels et d'une large palette de services. Le président est un élu. Il a contracté la poliomyélite étant jeune, ce qui l'a laissé en fauteuil roulant pendant de long mois. C'est ce qui l'a motivé à améliorer le réseau des transports publics pour le rendre accessible aux handicapés. Tout cela a démarré en 1990. Il s'agissait de **favoriser l'accès physique, de collaborer avec l'ensemble du public et de la communauté et de s'assurer que tout le monde sache comment utiliser les transports publics**. En 1995, le gouvernement britannique a voté la DDA – la *Disability Discrimination Act* – contre les discriminations envers les personnes handicapées. Elle couvre les bâtiments, les emplois et les fournitures de biens et services. Elle donne également la possibilité de faire toute sorte d'aménagements, comme les bus à plancher surbaissé. Nous avons fixé de longs délais : de 2005 à 2011 pour les planchers surbaissés, par exemple. Et 2015 pour les aménagements dans les autobus à double étage. C'est beaucoup de temps pour être capable de changer les services.

Au Royaume-Uni, à l'extérieur de Londres, **86% des bus sont gérés par des réseaux et exploitants privés**. Les exploitants privés – détachés de contrainte – ont donc toute latitude. Nous travaillons avec eux main dans la main depuis 1995, grâce à un projet européen, qui s'appelle SMART et qui introduit les bus à plancher surbaissé dans la ville de Liverpool. Aujourd'hui, si vous allez à Liverpool, vous constaterez que la plupart de véhicules sont à plancher surbaissé. Cela a pu démarrer grâce à SMART. Nous en savons gré aux Européens.

Par ailleurs, la **loi sur l'égalité des chances** exige des autorités municipales et locales la garantie et la preuve qu'elles peuvent assurer l'égalité des droits entre tous les individus. Plusieurs instruments juridiques se sont attaqués aux formes multiples de discrimination pour garantir ces services. Cela a commencé avec Community Links et Access Team, sur les questions de transport, et à travers desquels nous avons pu travailler avec les personnes handicapées. La meilleure intention du monde ne suffit pas : il faut écouter les personnes handicapées, pour produire quelque chose qui soit vraiment utile. Ainsi à Merseytravel, nous considérons que **ce n'est pas la personne handicapée qui a un problème, mais l'environnement qui ne sait pas y répondre**.



Mise en accessibilité du guichet d'accueil

© Merseytravel

Prenons par exemple notre nouveau bâtiment pour les ferries. L'un de mes collègues sur ce projet est David Finnegan. Il était en fauteuil roulant lui-même. Il a pleinement participé à dessiner l'architecture intérieure pour rendre le bâtiment accessible à tous, quel que soit le handicap du visiteur. David est à l'origine d'une invention : le guichet mobile. C'est un guichet avec une très grande fenêtre, et dont la tablette peut être abaissée ou surélevée.

En 2003 a eu lieu l'**Année européenne des handicapés**. A cette occasion, j'ai mis sur pied un projet appelé « To Go » : trois groupes étaient chargés d'aider toutes les personnes qui en avaient besoin à accéder aux transports en commun.

Il y avait une personne aveugle issue d'une minorité ethnique, une autre avait perdu ses jambes, l'autre avait des difficultés d'apprentissage. Nous avons travaillé avec ces personnes tout au long de l'année et, par leur intermédiaire, nous les avons aidées à travers un programme de formation. **Nous avons formé les usagers et les chauffeurs de bus, pour initier un travail de sensibilisation à travers la population. Nous avons écouté les riverains et nous les tenons informés de nos actions.** C'est important de faire passer le message. Nous avons créé un journal local qui cible les personnes handicapées. Il s'appelle « *Tous ensemble, maintenant* » et est distribué dans le nord-ouest de l'Angleterre. Enfin,



Signalétique d'accès du bâtiment



Guichet d'accueil à hauteur variable

© Merseytravel

nous publions des articles dans la presse généraliste. Notre plan d'accessibilité s'étale sur cinq ans et implique les cinq districts de Merseyside. Il a démarré en 2000 et se poursuit aujourd'hui.

Je vais vous surprendre. **Lorsque nous parlons d'accessibilité, il ne s'agit pas uniquement d'accessibilité physique ou de travail avec les gens handicapés. Cela concerne toutes les entraves aux transports. Cela concerne donc également les chômeurs**, les gens qui n'ont pas occupé d'emploi. On essaie d'élargir le concept à tous les pans de la société et de la population, et plus seulement les handicapés. Nous bénéfici-

ons de financements européens, de fonds sociaux, pour un projet appelé **Moving**. Il s'agit de gens qui n'ont pas occupé d'emploi pendant longtemps et cela concerne aussi les gens souffrant de certains handicaps. Si vous retournez au travail, dans un emploi mal payé, vous vous rendez compte que les premières heures de travail permettent de payer le transport, simplement. Comment aider ces gens ? Leur conseiller de prendre des *pass* qui coûtent moins cher ? Donner des informations sur le trajet, l'itinéraire ?

Par ailleurs, nous avons élaboré un **groupe de discussion avec experts et usagers**, une sorte de panel per-

manent. Nous rassemblons un large éventail de personnes qui souffrent de déficits sensoriels ou physiques. Nous les réunissons dès qu'il faut construire un nouveau plan, un bâtiment public.

Enfin, Lila Bennett travaille avec un panel de personnes handicapées pour leur fournir une formation aux transports et un soutien pour l'accès

aux transports en commun sur le réseau. Pourquoi faisons-nous tout cela ? Parce que nous avons constaté qu'**en aidant les personnes à utiliser le réseau, nous les aidons à reprendre confiance**, notamment pour aller seuls à leur rendez-vous médicaux, aller à la fac, ou à leur travail. **Ils reprennent ainsi place dans le tissu économique et social.**

>>> Lila Bennett : *Oui, les personnes handicapées ont besoin d'être indépendantes et de pouvoir accéder seules aux services de santé, d'éducation et d'emploi. C'est important de donner aux handicapés le droit d'avoir une vie, une liberté, le choix et le contrôle, eux qui n'ont souvent pas vraiment de contact avec la société.*

Xavier Allard : design, confort et accessibilité pour tous (Alstom)

On a beaucoup parlé d'accessibilité mais j'aurais tendance à parler **d'attractivité**. Celle de nos matériels roulants, intégrés à des infrastructures. Nous sommes un constructeur qui a décidé d'intégrer une organisation de design – c'est-à-dire 19 personnes, des designers, des modeleurs numériques, des graphistes – afin de pouvoir concevoir des produits de A à Z en intégrant le design dans chacune de ses phases. Alstom n'est pas uniquement un constructeur technologique, il veut aussi proposer des solutions de transports les plus attractives pour tous. Nous faisons des tramways, des trains à grande vitesse, des trains régionaux. Nous avons des compétences sur la forme, le volume, la couleur et les matériaux. Notre enjeu est – dans un premier temps – de changer cette image du transport et d'inviter le plus grand nombre à utiliser les transports en commun. Nous



Confort pour tous



Accessibilité pour tous

voulons donner envie d'utiliser ces transports en commun.

Pour répondre aux besoins des personnes handicapées, nous scrutons d'abord les cahiers des charges très précis qui nous sont donnés, notamment lors des appels d'offres. Puis nous anticipons dans la conception elle-même. L'exemple du **plancher plat et bas sur nos tramways** est marqué comme étant une innovation capable d'être partagée par tous. D'autres innovations sur les systèmes d'ouverture de portes, des systèmes d'aménagement d'intérieurs, l'accès aux sièges, nous permettent d'augmenter le confort pour tous les passagers.

La réflexion sur l'accessibilité doit envisager que les publics se déplacent de façon différente : une personne à mobilité réduite (PMR), c'est aussi un parent qui pousse une poussette, c'est quelqu'un qui entre dans un



Accès facilité aux vélos

matériel roulant avec un vélo. Pour cela, nous essayons d'aménager les réponses les plus pertinentes possibles. **Nous sommes demandeurs de contraintes parce que cela stimule notre créativité.** Et je pense que les contraintes des PMR nous permettent d'améliorer la qualité de nos produits. Nous avons par exemple équipé certains de nos trains d'une plinthe de



Accès optimisé pour les poussettes

porte qui s'illumine différemment en fonction de la position du train. C'est une innovation qui permet à chacun de se situer dans le voyage.

Stéphane Gemmani : l'esthétique peut permettre de banaliser le handicap

Oui, je suis d'accord. Nous partons de contraintes, de quelque chose qui avait un aspect négatif au départ. Mais rendre beau et utile un projet de transport fait encore mieux entrer le handicap dans la vie de tous les jours. On banalise le handicap par ces aspects matériels. Et c'est plus qu'un simple exercice intellectuel – à savoir comment on fait du beau avec du contraignant – car on fait partager le handicap par tous.

Une intervenante (APF Alpes de Haute Provence) :

le rôle des cahiers des charges

Xavier Allard expliquait qu'il faisait ses dessins par rapport au cahier des charges. Or, la plupart de vos cahiers des charges sont donnés par des élus qui n'ont pas de compétences réelles sur le handicap. On va vous faire un cahier des charges PMR. Vous allez vous débrouiller tant bien que mal pour les PMR, mais vous allez oublier les sourds, les malentendants, les aveugles, les malvoyants, les déficients mentaux etc. Est-ce qu'il vous serait possible, quand vous avez des cahiers des charges un peu spécifiques, de vous retourner directement vers les personnes concernées ?



© Alstom

Design et ergonomie des espaces

Xavier Allard :
le besoin d'interlocuteurs
dans l'étude des projets

Nous travaillons, en effet, sur des cahiers des charges. Nous souhaitons disposer d'autres informations, notamment venant de vous afin d'aller au-delà des simples demandes formalisées. En général, un cahier des charges n'est pas uniquement établi par des élus, mais passe par des bureaux d'études, par des opérateurs qui savent de quoi ils parlent. Nous ne demanderions pas mieux que de travailler avec eux, avec nombre d'associations pour améliorer notre réponse.

Stéphane Gemmani :
la vulgarisation des cahiers
des charges

J'ajouterais que les élus donnent rarement les cahiers des charges à

qui que ce soit. Ils commandent et travaillent avec des techniciens qui, eux-mêmes, travaillent avec des cabinets d'études. Ce que nous avons commandé en tant qu'élus de la ville de Grenoble, c'est une vulgarisation de ces cahiers des charges par handicap, de façon à ce que des personnes qui sont demandeuses de mise en accessibilité de leur structure, puissent avoir des pistes et des référents.

Véronique Moura :
rédiger les cahiers des charges
au-delà des normes

A nous, collectivités, de bien intégrer les concertations en amont, afin de rédiger les cahiers des charges au-delà des normes. C'est à nous de concilier toutes les associations, tous les handicaps, pour un cahier des charges complet, pragmatique, que les designers puissent adapter à tous.

Une intervenante (Danielle Ebert,
APF Alpes maritimes,
chargée de mission accessibilité) :
le PAV

Je voudrais rappeler que la loi de 2005 demande aux communes de faire des documents majeurs qui sont les diagnostics des bâtiments publics : le PAV, plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics. Or, à ce jour, beaucoup de communes n'ont pas fait ces documents majeurs qui permettent ensuite de faire des plans pluriannuels de financement. Je crois qu'il serait bon de leur faire un rappel. Car à partir de ces documents, elles doivent dire quand elles pourront réaliser les aménagements. L'échéance de 2015 est ce qu'elle est. Si les communes ont le droit d'être en retard, peut-être doivent-elles avoir l'obligation de dire qu'à telle échéance, elles pourront mettre en accessibilité l'ensemble des obligations communes et de respecter ainsi l'esprit de la loi de 2005.

Un intervenant :
l'accessibilité des déficients
mentaux

Je travaille avec mon équipe depuis dix ans sur un outil de communication par pictogramme pour faciliter l'intégration sociale et professionnelle des personnes déficientes intellectuelles. Nous avons développé un outil d'accessibilité des transports, d'autonomie et de déplacement, basé sur l'utilisation d'itinéraires pictographiques. Il fonctionne

sur toute la chaîne de déplacement (bâtiments, sites publics, voiries). Les personnes se déplacent seules grâce à eux. Ils intègrent des photos de repères géographiques existants. Elles peuvent donc se déplacer sans avoir besoin de signalétique externe. C'est conçu pour tous. C'est un système qui marche également pour des personnes en situation d'illettrisme ou pour les usagers qui ont des problèmes de repérage dans les transports. De même qu'à Liverpool, cela peut également servir à des personnes pour qui les transports en public sont trop anxiogènes.

Une intervenante (Catherine
Bachelier, ex-directrice du Colitrah
et ex-déléguée ministérielle
à l'accessibilité) :

les besoins des PMR au service
du développement durable

Je m'adresse à Monsieur Allard. Je pense que, finalement, les besoins particuliers des personnes en situation de handicap sont le révélateur des inconforts de l'ensemble des usagers dans les transports en commun. En rendant accessibles les matériels, vous faites la promotion des transports en commun puisque toutes les personnes, quelle que soit leur situation de handicap ou non, s'y retrouvent et sont par-là même encouragées à prendre les transports en commun. Pour résumer, en faisant la promotion des transports en commun, vous contribuez très largement à la politique du développement durable.



**Présentation
du paysage
institutionnel
de l'accessibilité**



Marie Prost-Coletta, déléguée ministérielle à l'accessibilité au MEEDDM, coordonne l'action en matière d'accessibilité des directions du ministère de l'Équipement



La loi de 2005 prévoit une échéance en février 2015. Or, je pense que dix ans, ce n'est pas assez pour une société. Les Anglais l'ont prouvé, ils ont commencé avant et ils ne sont toujours pas au bout. Je rappelle que la mise en accessibilité des services de transport s'inscrit dans la politique plus globale de la cité accessible par tous et surtout partout. La mise en accessibilité des services de transport est une préoccupation qui a su monter en puissance. Aujourd'hui, vous pouvez afficher des résultats.

De la loi de 1975 à la loi de 2005

J'ai beaucoup aimé ce que Xavier Allard nous a montré (voir conférence précédente). C'est beau. Cela fait plaisir de savoir que c'est grâce à cette politique d'accessibilité que le beau est enfin entré dans nos transports en commun. Rappelons-nous la loi du 30 juin 1975. Elle mettait déjà le doigt sur ces difficultés et demandait aux collectivités publiques d'adapter le réseau de transport aux personnes handicapées. Elle préconisait d'élaborer des plans avant décembre 1981. Personne ne l'a rappelé. C'est logique : il n'y a pas eu beaucoup de plans. En revanche, ont été mis en place des services de substitution. C'étaient les premiers éléments importants pour arriver à prendre en compte le déplacement des PMR. Grâce aux innovations techniques réalisées dans les années 1980 et 1990, l'accessibilité pouvait enfin devenir un des critères du service public de transport collectif. En France, c'est du service public. Le développement du tramway à plancher bas, bus à plancher surbaissé et système d'information sonore, sont autant de moments marquants dans la marche vers l'accessibilité. C'est important de signaler que les mentalités ont évolué parce que les techniques l'ont permis. Le droit au transport à tous les citoyens pouvait trouver de vraies réponses. L'accès à la cité pouvait se réaliser à travers l'usage de transports publics conventionnels, accessibles.

Les services dédiés sont rassurants, mais ne sont pas la vraie vie. Suite à la décision du Président Jacques Chirac de faire de l'intégration des personnes handicapées un des trois grands chantiers de son deuxième septennat, vous avez tous concouru à la mise en œuvre de la loi de 2005. Rappelons son titre : égalité des droits, des chances, participation, citoyenneté. Tous ces mots ne résonnaient pas avant. La loi a désormais un volet accessibilité dans notre cité. L'accessibilité concerne tous les handicaps, notamment sensoriels, psychiques, cognitifs, intellectuels, alors que les textes antérieurs étaient basés sur la mobilité réduite.

Les deux volets de l'évolution des mentalités

Quand on dit que la loi de 2005 est une avancée, il faut saluer les associations provocatrices, pénibles, parce que c'est grâce à elles que nous avons gagné en qualité de vie. Et puis, l'autre aspect est l'obligation de l'accessibilité aux différentes composantes de la vie collective, le cadre bâti, mais aussi la chaîne du déplacement : citoyenneté, écoles, services publics, loisirs. L'article 45 de la loi est consacré au développement de l'accessibilité à travers la chaîne du déplacement. Cela réside dans la définition large retenue sur la chaîne du déplacement. Il faut le rappeler en permanence : la chaîne va de l'intérieur de vie agréable,



Espace dédié aux fauteuils roulants

jusqu'au lieu de la société où vous allez travailler, où vous partagez une vie sociale avec d'autres.

S'ajoutent d'autres éléments, dont **l'intermodalité**. Objectif : accessibilité de l'ensemble des services publics des transports collectifs. Cette introduction constitue une innovation majeure de la nouvelle politique d'accessibilité des transports. La loi de 2005 précise que la chaîne des déplacements doit être organisée pour assurer l'accessibilité aux personnes en situation de handicap, à mobilité réduite, dans sa totalité. Totalité, car dès qu'il y a rupture, il n'y a plus d'accessibilité.

Assurer la continuité

La question de la maintenance est essentielle autour de la chaîne du

déplacement. Les autorités organisatrices, départementales, régionales sont invitées par l'Etat à se concerter et à se coordonner. A travers cette concertation – difficile à réaliser – on peut améliorer la chaîne du déplacement. La continuité est l'élément structurant. C'est en son nom, et pour la réussir, que les transports publics doivent continuer à évoluer. Beaucoup a été fait mais il reste du travail. C'est encore l'apport que doivent consentir les AOT à l'accessibilité et à « **l'accès à la cité** » (l'accès à la cité). Pour la première fois avec la loi de 2005, nous avons une définition juridique du handicap et surtout une définition de ce qu'est la PMR. Le texte précise : toute personne ayant des difficultés pour utiliser les transports publics. Les personnes handicapées, les personnes handicapées

des membres, les personnes de petite taille, personnes avec bagages lourds, personnes âgées, femmes enceintes. Ensuite, personne ayant un caddie et personne avec enfants, y compris en poussette. Il faut retenir de cela que l'on arrive à peu près à **40% de la population**. Quand on dit que l'on est sur une politique sectorielle, je n'assume pas, on est sur une politique sociétale. C'est une avancée pour tout le monde, et non pas pour les 360 000 personnes en fauteuil roulant. Force est de constater que cette politique relève de l'intérêt général. J'ajoute qu'elle **s'inscrit dans la politique du développement durable**.

La nécessité de concertation

Je souligne l'attente forte des PMR et l'importance de bien la prendre en compte dans toutes les étapes de la concertation, depuis la phase de programmation jusqu'à la réalisation. L'objectif de la concertation est, certes, un des éléments de la gouvernance de la loi de 2005 – rappelé dans la loi de Grenelle – mais c'est aussi une garante de ce que j'appellerais « l'utilisabilité » qui s'accompagne nécessairement de la pérennité des investissements. **En ces périodes de financement difficiles, la concertation n'a pas pour objectif d'aller au toujours plus mais plutôt d'aller vers du toujours mieux**. La concertation a pour objectif la qualité d'usage pour tous. C'est

l'apport essentiel, me semble-t-il, de la politique, de la qualité d'usage, du mieux vivre.

Intégrer la conception universelle

Je veux aller plus loin et arriver à l'intégration de la conception universelle. Prenons la Convention de l'ONU, évoquée plus haut (voir intervention de Marc Maudinet). J'en retiens la définition de la conception universelle : « *Conception de produits, équipements, programmes et services utilisés par tous, sans nécessité d'adaptation ni conception spéciale.* » La politique nationale d'accessibilité porte sur la prise en compte de tout type de handicap, obligation de concertation avec les différentes parties prenantes. Il y a deux volets : 1) obligation de préparer des documents de planification et 2) imposition d'une date limite de mise en accessibilité du cadre de vie. Nous l'avons entendu ce matin, la mise en accessibilité des services de transports est fixée au 11 février 2015. La loi impose, en cas d'impossibilité technique d'adapter le réseau, de mettre en place des services de substitution, dans un délai de trois ans. C'est une preuve que le législateur s'intéresse véritablement à la prestation de transport. Une place pour chacun dans un service pour tous permet d'ouvrir la société à chacun pour une vraie vie sociale. C'est un point qui me semble très fort : la programmation comme prin-

cipe d'actions, même si c'est généralement assez pénible.

Schéma directeur et Plan de déplacement urbain

Afin d'aider les autorités publiques et privées à structurer l'évolution, le législateur a prévu une étape intermédiaire qui est celle de programmation et qualification. Nous savons que les communes doivent adopter un PAVE (Plan de mise en accessibilité des voiries et des aménagements des espaces), ainsi que deux instruments de planification plus importants : le **schéma directeur d'accessibilité (SDA)**, et l'**annexe accessibilité au plan de déplacement urbain (PDU)**. Toutes les autorités organisatrices devaient élaborer leur SDA pour le 11 février 2008. Le SDA a une finalité précise, notamment l'accessibilité des transports nécessaires pour respecter l'échéance de 2015. Le ministère des Transports l'a décliné dans la directive de 2006 et note que le schéma directeur doit préciser les impossibilités techniques, les services de transports de substitution, les règles de fonctionnement interne et de maintenance pour la fiabilité et enfin, les modalités de mise à jour.

Or, où en sommes-nous de la réalisation des SDA ? Je n'ai pas vu d'évolution entre le 31 décembre 2008 et le 31 décembre 2009. 40% adoptés, 40% en cours d'adoption et une zone d'ombre autour de 20%.

On peut expliquer cette zone d'ombre : certaines AOT se sont installées après le 11 février 2005, leurs transports sont donc accessibles immédiatement. Mais certaines font du transport saisonnier et pensent que cela ne fait pas partie de leurs obligations. Non, le SDA est pour tout le monde. Toutes les AOT ont le droit d'écrire un SDA. Regardons plus précisément le détail des 40% de SDA adoptés. Au 31 décembre 2009, 65% des régions en ont adopté, 48% des départements et 32% des AOT. Dominique Bussereau a insisté sur le fait que cela doit évoluer. Sur les contenus, les AOT ont été les premières à démarrer le travail de diagnostic, qu'elles ont mené sans trop d'outils. Il y a eu des avancées. Elles ont construit leur SDA autour d'un triptyque (adaptation du matériel roulant, aménagement des infrastructures, formation des conducteurs). Quelques-unes ont inscrit la personne handicapée à mobilité réduite au cœur du triptyque. Et certaines sont allées jusqu'à dire qu'il fallait une certification qualité. Le travail repose sur le pragmatisme, l'action et l'échéance à tenir.

J'ajoute que tous les travaux réalisés depuis l'adoption des SDA et constats opérés pourraient justifier d'une petite révision. Nous sommes dans le cadre d'une volonté d'engagement et d'intégration des personnes en situation de handicap ou PMR dans la société. L'égalité en accessibilité passe par le renouvellement du matériel roulant. Cela permet

l'accessibilité dans des conditions égales à celles des autres usagers, avec la plus grande autonomie possible. Cela signifie que les PMR doivent pouvoir monter et descendre, bénéficier de services à bord, se localiser, s'orienter et bénéficier en toutes circonstances de toute l'information nécessaire à l'accomplissement du voyage.

Développer la qualité des relations avec l'utilisateur

A ces éléments, qui cadrent bien l'accessibilité avec le matériel roulant, j'ajouterai la qualité de la relation avec les usagers. Je souhaite insister sur l'accueil par les personnels et agents. L'information est indispensable. Le respect de l'utilisateur dans sa diversité n'est pas naturel, c'est un plus qu'il faut faire admettre. Il faut faire partager (formation initiale) puis cultiver (formation continue). Rien ne rassure plus une personne en grande difficulté qu'un sourire, une écoute et le bon mot pour calmer les angoisses. Il faut prendre en compte tous les types de handicap et le stress peut être une difficulté pour se déplacer.

Comment garantir la chaîne de déplacement ?

La loi de 2005 impose la mise en accessibilité de tous les services de communication. Stéphane Gemmani (ville de Grenoble) a mis en place le

référentiel général d'accessibilité pour les administrations. C'est à faire pour le 15 mai 2012. Demeure alors une question plus difficile, évoquée par le Sytral : comment garantir la chaîne de déplacement avec la question de l'évolution de l'infrastructure de transport, notamment les arrêts de bus ? Les points d'arrêt de véhicules de transport en commun relèvent de la réglementation voirie. Depuis le 1^{er} juillet 2007, il existe des normes d'accessibilité bien claires. Bien que lourdes, elles doivent être appliquées lors de tous les travaux de voirie. Pour leur part, les PAVE doivent être élaborés pour toutes les communes. La difficulté, c'est qu'il n'existe pas de date butoir pour les PAVE, comme il en existe une pour la mise en accessibilité de la voirie (2015). Un bus a une durée de vie, comme un wagon, une voiture. Mais la voirie a une durée de vie encore plus longue. S'il faut faire de la négociation avec les associations et les usagers, il faut aussi envisager la négociation en interne avec les autres collectivités, les décideurs.

Concluons par la question du pilotage de l'Etat. L'Etat a mis en place un CIH (Comité interministériel du handicap) auprès du Premier Ministre ainsi qu'un observatoire interministériel de l'accessibilité et de la conception universelle. Nous y travaillons avec le GART et l'APF, qui ne sont pas les moins actifs. Nous sommes ensemble – les 57 membres de l'observatoire – sur tous les groupes de travail.



Table ronde
De l'accessibilité
au développement
durable



Avec **Michèle Rousseau**, adjointe de Michèle Pappalardo, commissaire générale au développement durable et déléguée interministérielle au développement durable (MEEDDM); **Claude Martinand**, vice-président du conseil général de l'environnement et du développement durable; **Guy Crost**, président de la commission transport du Sénonais (Yonne); **David Caubel**, chef de projet ville durable et chargé d'études observation urbaine au CERTU (Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions, MEEDDM); **Patrick Larible**, conseiller municipal de La Rochelle, vice-président de la commission santé, handicap au conseil régional Poitou-Charentes

Michèle Rousseau :
définissons le développement durable

L'erreur classique consiste à considérer le développement durable (DD) comme la seule protection de l'environnement.

Avoir une approche DD, c'est aborder un problème sous l'angle de l'environnement et de l'économie et du social. Une deuxième définition, moins employée envisage le DD comme le contrôle de notre comportement pour ne pas diminuer la liberté des générations futures à choisir leur façon de vivre. C'est la notion de durabilité.

David Caubel :
définissons l'accessibilité

L'accessibilité quant à elle est un terme générique qui doit être précisé. La première définition sur laquelle j'ai pu m'appuyer – et qui est reprise dans le programme Ville du CERTU (Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions) – comporte trois volets : un volet accessibilité géographique à l'ensemble des équipements de la ville ; un volet accessibilité physique aux bâtiments ; un volet accessibilité sociale.

Dans mon quotidien, je travaille sur une définition qui est à la fois géographique et sociale, visant à prendre en compte l'individu au sein de son territoire avec ses caractéristiques sociales. J'ai conscience que c'est une définition partielle, avec toutes ses limites.

Claude Martinand :
la difficulté de faire du vrai DD et d'y intégrer l'accessibilité

Je suis allé à Johannesburg, en Afrique du Sud. C'est là que je me suis converti au DD lorsque j'ai compris que ce n'était pas la même chose que l'environnement. A l'époque, le ministère de l'Environnement et du Développement durable mélangeait les deux. Cela continue aujourd'hui avec le Grenelle. J'ai réuni des gens qui allaient de Suez à Attac pour élaborer un projet de Charte pour l'accès aux services essentiels. Il y avait l'eau et l'assainissement, mais aussi l'énergie, les déplacements de la vie quotidienne et les télécommunications.

Car il ne suffit pas de dire que la moitié des gens qui n'ont pas accès à l'eau doivent l'avoir, quand on sait qu'on n'a pas fait le tiers ou le quart de ce qui était prévu en 2000. C'est la même chose pour l'accessibilité pour les personnes en situation de handicap : elle fait partie des conditions de l'accès pour tous, à l'ensemble des services. Aujourd'hui, **cela concerne les transports, les déplacements et l'on ne devrait pas confondre cela avec les questions de DD.**

D'ailleurs, certains disent que c'est un oxymore. C'est comme Jean-Baptiste de Foucauld qui parle d'« *abondance frugale* ». Il est finalement difficile de faire du développement durable. L'homme doit être au centre de la préoccupation. Celui d'aujourd'hui et de demain, tous les hommes, dans une politique de soli-

darité et de fraternité, entre les riches et les pauvres, ceux du Nord et ceux du Sud. En effet, il est important de partager la gouvernance du DD et de l'accessibilité. Ainsi, ce que le Grenelle à cinq a de plus original, c'est justement d'éviter le face à face. Il faut éviter cette rencontre uniquement bilatérale dans le débat public.

Guy Crost :
l'exemple de Malay-Le-Grand engagé dans le DD

Le cordonnier est le plus mal chaussé. Je suis maire d'une commune de 1 600 habitants (Malay-Le-Grand), dont 800 habitants ruraux. Le village a grandi autour des fossés, où vivent les urbains. Pour amener les enfants à l'école ou pour se rendre aux commerces locaux, nous avons eu l'idée de mettre une passerelle sur les fossés. Nous avons commencé à travailler sur la passerelle, que nous voulions d'abord en bois. Mais nous avons pensé que le bois allait se détériorer. Nous avons pensé au développement durable et avons finalement opté pour l'inox.

Aujourd'hui, c'est une première, la passerelle est sur la rue et son revêtement au sol est constitué de bandes podotactiles. Le résultat est donc double : en plus d'intégrer la population citadine au vieux village, la passerelle va servir à tous, les personnes handicapées et les personnes non voyantes. Voilà ce qu'est pour nous le développement durable.

Patrick Larible :
transports et handicap à la région Poitou-Charentes

En tant que chargé du handicap sur une région, je fais partie des espèces rares puisqu'aujourd'hui, peu de conseillers régionaux sont en charge du handicap. Le DD, sans accessibilité, ce n'est pas du DD. Car, l'accessibilité fait partie intégrante d'une politique de DD. La politique que j'ai commencé à mettre en place en région et aussi à La Rochelle est une politique de citoyenneté et non pas d'affaires sociales. **Je voudrais rompre avec cette logique de l'aide à l'individu et du droit à la compensation.** C'est une formule retenue dans le cadre de la loi de 2005. Je n'en nie pas l'importance mais je crois que l'on a oublié l'aspect collectif et sociétal de l'accessibilité. Je plaide pour une vision collective.

Dans toutes les compétences – que ce soit la formation professionnelle, les lycées, les transports – nous avons une politique cohérente à mettre en place sur la question du handicap. Et c'est pourquoi **nous avons fait le choix de nommer un référent handicap dans tous les services de la région : personnel, lycées, vie culturelle, etc.** En quatre ans, nos groupes de travail ont mis en place un Agenda 22 qui s'intègre à l'Agenda 21. L'un ne va pas sans l'autre.

A l'origine, l'Agenda 22 a suivi l'Agenda 21 de Rio en 1992. Puisque c'est en 1993 que les Nations Unies élaborent les 22 fameuses règles

pour l'accessibilité de tout à tous. Si, dans cet esprit, nous plaçons un référent handicap dans tous les services, et que l'on développe ainsi la sensibilisation, la culture commune du handicap, alors le handicap ne sera plus lié au simple fauteuil roulant, mais à la personne en fauteuil. Je pense en effet que **certaines personnes en situation de handicap ne seront pas reconnues si on ne travaille que sur la mobilité réduite.**

Claude Martinand :
les lourds investissements de la chaîne de déplacement

Dans les conclusions du Grenelle étaient mentionnés « l'accessibilité de l'Etat » et « l'achat exemplaire ». Il est donc dommage de le dire en 2005 et de le redire dans une deuxième loi. Cela signifie que nous n'avancions pas très vite. La France est en retard par rapport à d'autres pays qui ont fourni des efforts. S'il n'y a pas de continuité des cheminements, s'il n'y a pas de gare à un endroit et à un autre, s'il n'y a qu'une partie des équipements, cela limite l'impact des investissements, particulièrement lourds en la matière.

A propos d'investissement, on a demandé à mes équipes de mettre en place des quais hauts en Ile-de-France. Ce sont des investissements lourds. Comparé à l'efficacité énergétique, une partie est rentable et auto finançable. **Quand vous « faites » du handicap, la rentabilité financière économique stricte n'est**

pas évidente. Et si l'on raisonne à moyen et long terme dans une perspective de développement durable, pour l'ensemble de la société, il faut y intégrer une mentalité sociale et économique. Comment, sinon, mettre en mouvement les acteurs ?

Michèle Rousseau :
l'accessibilité est peu abordée dans le Grenelle

Le Grenelle est centré sur l'environnement. On peut trouver des choses sur le développement durable. On y trouve même l'accessibilité des bâtiments aux personnes en situation de handicap, mais globalement, cette question-là ne s'est pas ou peu posée pendant le Grenelle. Les associations de protection de l'environnement sont arrivées au même niveau que les quatre autres collègues, c'était exceptionnel. Et elles ont pensé à leur propre sujet en premier. Je suis convaincue qu'actuellement, une évolution forte se dessine. On a beaucoup parlé d'environnement. Il faut maintenant exécuter le Grenelle et le prolonger pour traiter enfin les aspects sociaux et économiques.

Guy Crost :
de la difficulté à maintenir la chaîne de déplacement

Ce qui fonctionne sur le papier ne fonctionne pas dans les têtes. Pour changer un train, il faut 35 ans. Pour changer de mentalité, combien faut-il de temps ? Dans les hôtels, les personnes accompagnées d'animaux

sont accueillies. Pas les personnes handicapées. C'est une bagarre de tous les jours avec les collègues élus. Car, nous autres les élus regardons parfois plus notre ego que la loi. La loi est une contrainte, mais nous rechignons encore.

Pour en venir à la chaîne de déplacement, nous devons investir 3 M€ pour la mise aux normes des arrêts de bus. Hélas, sur le budget 2011 de la communauté, zéro centime a été budgété. Pourtant, nous avons un budget pour une salle de spectacle de 13 M€. C'est un choix. Le problème est que nous passons du temps sur quelque chose qui n'est pas une obligation. Et contrairement à notre comportement d'adulte qui dit à l'enfant «*Passe ton Bac d'abord*», nous avons tendance à jouer plutôt qu'à faire l'essentiel.

Patrick Larible :
les mérites de l'approche préventive

Je pense encore une fois qu'il faut avoir dans tous les services des référents handicap pour une culture partagée de la question. A La Rochelle, nous avons un comité de pilotage à la ville et un autre à la région. Ensuite, sur la question des coûts engagés, nous savons que notre société vieillit et qu'elle va avoir des besoins encore plus importants qu'avant en matière de santé et d'accessibilité. Aussi, si l'on développe une approche préventive – ce que je soutiens –, il faut savoir que les dépenses engagées aujourd'hui

n'auront plus à être reconsidérées demain. Pas besoin de revenir dessus. Je pense que la vision à court terme, ne prenant en considération que le coût immédiat, est dommageable dans le contexte sociétal que je viens d'évoquer.

David Caubel :
l'accessibilité « intégrée »

Quand nous regardons les potentialités d'accessibilité, examinons l'ensemble du territoire intercommunal. Il faut concevoir l'accessibilité de manière intégrée. En ce sens, nous pouvons nous rendre compte que pour que X personnes puissent accéder à X services en X minutes, ce sont des contraintes sur les déplacements et les réseaux de transports. Une passerelle montre comment on peut très simplement arriver à résoudre les problèmes sur le terrain. Ce qui est gênant, c'est qu'il existe un temps de latence – quelques années – avant que le terrain s'approprie le matériau théorique.

Claude Martinand :
comment mobiliser ?

Beaucoup d'acteurs sont à prendre en compte dans les questions d'accessibilité. De leur collaboration naissent les actions efficaces dans la durée. L'Etat doit donner l'exemple, évidemment, parce qu'il est difficile de faire adopter des lois exigeantes sans s'impliquer soi-même. La loi date de 2005 et si nous pouvons dire que nous réalisons 10% de ce qui est prévu pour 2015, ce sera déjà pas mal.

Par ailleurs, **nous avons chiffré ce que coûtait la loi pour le patrimoine de l'Etat. Cela représentait plusieurs milliards d'euros.** Aussi nous a-t-on demandé de ne pas chiffrer pour ne pas décourager l'initiative. Nous avons eu un colloque au Sénat, au cours duquel des gens ont demandé des dérogations sur les permis de construire des logements neufs. C'était indécent : si, dans ce qui est neuf, on ne fait pas ce qu'il faut, si les permis qui ont deux ou trois ans n'appliquent pas les normes nouvelles, nous allons à contre-courant.

L'ensemble des acteurs se tournent vers l'Etat en disant qu'il doit payer. Je n'ai pas besoin de faire un dessin sur l'état des finances publiques et des collectivités territoriales, notamment les conseils généraux. Se tourner vers l'Etat pour dire que la responsabilité incombe à chaque responsable territorial, c'est botter en touche et ne pas atteindre de résultats probants. **Si l'on fixe des objectifs trop ambitieux à trop court terme, les acteurs renoncent.** Il en va de même à trop long terme : ils ne font rien et à cinq ans du délai fixé, ils s'occupent du sujet. Or, cinq ans avant, c'est déjà trop tard pour respecter les objectifs.

Il faut réfléchir à ces possibilités, on ne peut pas avoir de politique du tout ou rien. Car c'est «rien» que l'on constate. Je suis pour une réflexion entre les acteurs, pour avoir les moyens d'aboutir à des résultats concrets dans des délais

raisonnables. J'ai entendu, une fois, un collègue rapprocher les personnes en situation de handicap et les personnes à mobilité réduite. C'était incorrect. Dire qu'en réalité, il y aura dans 5 ou 20 ans, des personnes à mobilité réduite qui auront le même problème que les personnes en situation de handicap, c'est un moyen de conforter la décision et de la justifier vis-à-vis des ministres du budget ou des adjoints aux finances dans les collectivités territoriales.

Michèle Rousseau :
l'Etat peut être exemplaire

La concertation autour du Grenelle – ou du Grenelle étendu – est un long processus. Dans le cadre du pacte de solidarité écologique de Valérie Létard, nous allons examiner les problèmes sociétaux et d'accessibilité des personnes en situation de handicap. Par ailleurs, je rejoins les propos d'autres intervenants : il faut faire en sorte que l'Etat montre l'exemple. L'Etat peut être exemplaire.

Prenons par exemple **le bonus malus**, voté en loi de finances en 2009. Une centaine de millions d'euros est prélevée sur le crédit de fonctionnement des différents ministères. Des indicateurs de comportement exemplaire doivent être vérifiés. Ceux qui n'auront pas atteint leurs indicateurs perdront leur crédit de fonctionnement au profit de ceux qui les auront atteints. Cela touche à l'accessibilité.

Patrick Larible :

le rôle de l'Agenda 22

Pour fédérer tous les acteurs dans ce domaine, il faudrait peut être travailler sur la notion de « territoire accessible », avec tous les partenaires d'un territoire. L'Agenda 22 en région Poitou-Charentes a été élaboré suite au texte des Nations Unies qui comporte 22 règles. En Suède, pays reconnu pour son accessibilité et la place donnée aux personnes en situation de handicap, l'Agenda 22 a été mis en place depuis longtemps, sur des territoires délimités. Le reproche fait à la loi de 2005, c'est de ne pas comporter de chapitre sur la façon de faire dans un territoire. Des obligations sont données par la loi, mais je rencontre des acteurs au quotidien qui demandent comment on fait.

Guy Crost :

les problèmes d'accessibilité ne se traitent pas sous l'angle technologique

Aujourd'hui, il y a une vraie prise de conscience des autorités organisatrices. Nous avons beau demander des autobus à plancher bas, si l'infrastructure n'est pas en cohérence, cela ne sert à rien. Le bilan du schéma directeur d'accessibilité est de 40 ou 50%. Le bilan des plans d'accessibilité développement durable est de 5 ou 7%. C'est un paradoxe. Trop souvent, les réponses qui sont apportées aux problèmes d'accessibilité ou de handicap sont technologiques. Or, le handicap est un

problème humain, social et sociétal. Faire croire que l'on répond à une question humaine par un problème technologique, c'est une fausse réponse.

Un intervenant (APF Alpes de Haute-Provence et Hautes Alpes) :

les problèmes d'interface

Ne sommes-nous pas piégés par notre vision du territoire non pas comme un territoire de circulation, mais de compétence? Je m'explique : une centrale de mobilité dans le département des Hautes-Alpes est installée avec possibilité de déplacement. Une centrale de mobilité construite pour la région PACA (Provence-Alpes-Côte-d'Azur) avec un site Internet permet de construire le trajet avec les autocars de la région PACA. Paradoxalement, la personne qui se déplace dans les hautes Alpes, c'est avec les autocars de la région PACA. Les deux outils ne communiquent pas entre eux et ne sont pas interfacés. On ne peut pas construire le parcours en utilisant les trains et les autocars de la région et des Hautes Alpes.

Patrick Larible :

le travail collaboratif est à développer

Nous avons organisé un forum participatif en 2005 avec l'ensemble des acteurs et des personnes en situation de handicap. Un des problèmes pointés a été le **manque de travail en collaboration avec les acteurs du**

terrain. Nous avons mis en place ces groupes de travail qui ont œuvré chacun sur leur thématique, et qui ont débouché sur l'Agenda 22 du Poitou-Charentes, consultable sur le site Web de la région. Dans la démarche d'aujourd'hui, je lance des agendas 22 locaux. Si l'on met les gens autour de la table et qu'on aborde les problèmes de façon commune, on y arrive. Ce n'est pas la panacée, mais c'est une approche évidente. Il faut travailler sur les territoires délimités. Cela correspond aux déplacements de beaucoup de gens, notamment sur les transports.

Un intervenant :

il manque des outils méthodologiques

Nous avons une multiplicité d'acteurs à sensibiliser, et auxquels il faut expliquer l'intérêt des aménagements. Quand ces intérêts ne sont pas compris, les engagements ne sont pas respectés. C'est l'enjeu aujourd'hui sur les territoires. Nous manquons d'outils méthodologiques et c'est à chacun, sur son territoire, de mettre en place des outils de concertation.

Guy Crost :

les schémas d'accessibilité montrent les progrès réalisés

Il y a une grande prise de conscience sur l'accessibilité. Les cinq ans passés constituaient un temps de réflexion. Aujourd'hui, un travail est engagé. Et quand 40% de schémas directeurs d'accessibilité sont réalisés, on ne peut pas dire que l'on recule.



La salle prend la parole

Patrick Larible :

pour la mise en place de Comités régionaux consultatifs ?

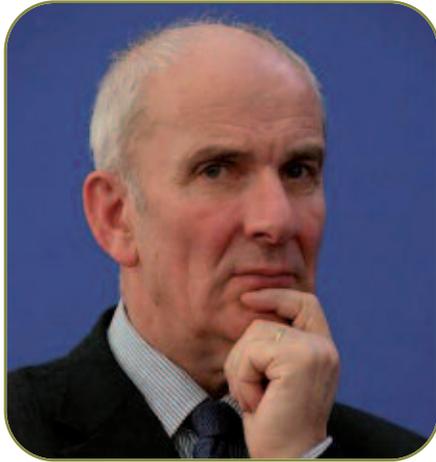
Je ne connais pas la situation en Indre-et-Loire, mais tout vient du fait que l'on ne partage pas la même culture. A partir du moment où les acteurs appréhendent le handicap comme une contrainte, la loi de 2005 comme quelque chose de difficile à mettre en place, nous avançons difficilement. Pour ma part, je trouve les CDCTH inutiles. Je suis pour leur suppression et **pour la mise en place des CRCPH (Comités régionaux consultatifs) ainsi que pour une dynamique Agenda 22 sur les territoires.**

Regards

Interviews réalisés en marge du colloque



Yves KRATINGER, sénateur de la Haute-Saône (Franche-Comté) et président du conseil général



départements adhérents au GART représentent un collège important dont la voix – paradoxalement – se faisait peu entendre sur les questions de transports urbains. Les départements méritaient donc que leur message soit mieux entendu dans un débat où les agglomérations et les conseils régionaux étaient très présents.

Et quel est le message des départements sur la question de l'accessibilité ?

Le transport est un secteur qui a muté rapidement. Il y a eu un retard dans la prise en compte des personnes à mobilité réduite (PMR) et des personnes âgées. Mais on ne peut pas corriger en un instant ce qu'on n'a pas fait par le passé. Les transports ont une histoire qu'il ne faut pas négliger. La loi de 2005 a inscrit des obligations absolues, notamment sur la chaîne de transport qui doit être accessible à tous au 12 février 2015. Or, mon département, la Haute-Saône, compte 230 000 habitants et 1 500 points de chargement couvrant 545 communes. Je ne peux – ni techniquement, ni financièrement – mettre aux normes d'accessibilité ces 1 500 points de chargement, même en dix ans. La Haute-Saône est profondément rurale; nous avons beaucoup de hameaux, une population diffuse – plus nombreuse

Vous êtes le nouveau président de la commission « Intermodalité et périurbain », au GART. Quel est votre rôle ?

C'est un rôle qui est encore à inventer dans la mesure où cette commission n'existe que depuis janvier 2010. Roland Ries, le président, a souhaité que j'intègre le conseil d'administration du GART et que je préside cette commission pour plusieurs raisons. D'abord parce que je suis déjà sensibilisé au sujet en tant que président de la commission « Aménagement du territoire, transports, infrastructures et TIC » à l'Assemblée des départements de France. Ensuite, parce que les

au XIX^e siècle qu'aujourd'hui – et des zones de montagne. Par ailleurs, avec la charge du versement des allocations de solidarité (APA-PCH-RSA) qui pèse sur eux, les départements sont aujourd'hui en difficulté financière. De même, les communes qui ont en charge certains points d'arrêt ne peuvent pas les mettre tous aux normes dans le délai prévu. Nous sommes donc dans une impossibilité, je veux le dire très clairement. Car la loi a traité de la même façon un département rural comme la Haute-Saône et l'agglomération parisienne, au nom de principes qui humainement sont incontestables, mais qui posent un problème d'application. Il ne faut pas enlever les principes de cette loi, mais y ajouter des solutions alternatives, plus en phase avec la spécificité de chaque territoire. Faute de quoi, tout le monde sera hors la loi, ouvrant la voie à des contentieux potentiels.

Quelles alternatives apporter à la loi de 2005 ?

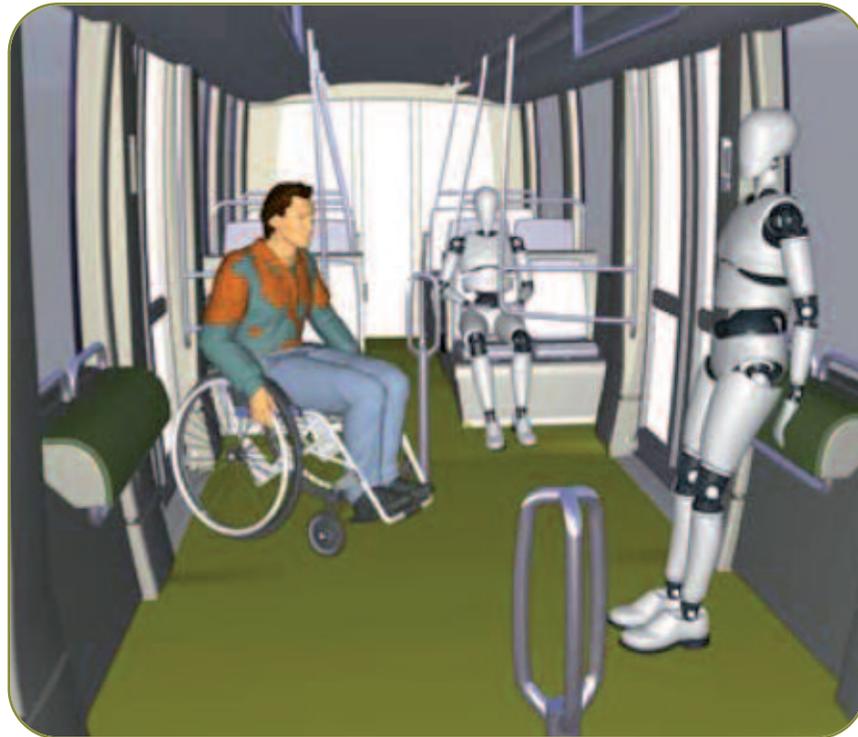
Je pense d'abord à un transfert du pouvoir réglementaire. Je déplore en effet que ce soit le même décret qui s'applique aux zones rurales et aux zones urbaines. Ensuite, je ne pense pas qu'il faille opposer le tout accessible préconisé par la loi, au transport à

la demande, qui présente de réelles qualités, notamment pour les départements ruraux comme le nôtre. Lorsque les conditions économiques sont rassemblées, il est bien sûr indispensable de travailler sur une chaîne de transport accessible de bout en bout. Mais lorsque c'est une impossibilité économique, il faut tout de même assurer le transport des personnes handicapées. C'est là le rôle du transport à la demande.

Mais le transport à la demande demeure une solution temporaire...

Beaucoup de personnes à mobilité réduite préfèrent le transport à la demande qui offre plus de confort et de praticité, les arrêts étant ciblés. Par ailleurs, il est établi que le transport en taxi coûte moins cher à la collectivité que la mise aux normes immédiate de toute la chaîne de transport. Dans le cadre des réunions avec la maison départementale pour les personnes handicapées (MDPH), les associations elles-mêmes reconnaissent que le transport à la demande de bout en bout, a du bon. Qu'il y ait du transport à la demande n'est pas un scandale: les personnes à mobilité réduite ont le droit de préférer ce mode de transport-là, alors pourquoi le faire disparaître ?

>>> Il ne faut pas enlever les principes de la loi de 2005. Mais y ajouter des solutions alternatives plus en phase avec la spécificité de chaque territoire



© Alstom

Simulation en vue d'optimiser le confort dans les rames.

tre? Ce qui compte, c'est qu'elles puissent aller au spectacle, chez le médecin et dans tout autre lieu de la vie urbaine. L'essentiel est qu'il y ait un transport, quel qu'il soit.

La mise aux normes des véhicules est également prévue

En effet, nous serions supposés changer les bus dans un temps moyen de renouvellement divisé par deux, sans possibilité autre que de les revendre à des prix dérisoires. Car un bus normal ne peut pas être adapté, il faut changer l'ensemble et en racheter un neuf aux normes d'accessibilité. Cela repré-

senterait un coût démesuré. Il est absurde de vouloir changer les véhicules récents non-équipés, car c'est mépriser les conditions mêmes de l'économie des transports. Pour vous donner un exemple, en zone rurale, j'estime qu'il nous faut sept ans de plus que ce qui est prévu pour amortir les coûts. C'est un gros problème pour les collectivités dans les conditions actuelles de leur financement.

Que se passera-t-il en 2015 lorsqu'on aura constaté que nos bus ne sont pas tous accessibles? Je voudrais également faire remarquer qu'en appliquant la loi de 2005 *stricto sensu*,

les temps de parcours seraient rallongés pour tout le monde : d'abord parce qu'il faut plus de temps aux véhicules pour charger les personnes. Ensuite, parce que les véhicules ne s'arrêtent pas exactement là où les PMR souhaitent se rendre; il faut donc prévoir un temps de parcours supplémentaire. De fait, j'estime qu'il ne faut pas pénaliser les personnes à mobilité réduite elles-mêmes en mettant en place des règles qui rallongent leur temps de parcours.

Prenons l'exemple d'un collégien handicapé: en misant sur un transport en bus équipé, il devra prévoir plus de temps pour se rendre au point de chargement et plus de temps pour aller du point de déchargement au collège. Non seulement il souffre d'un handicap mais en plus, il devra se lever plus tôt que tout le monde pour arriver à la même heure. Dans ces cas-là, le transport à la demande n'est-il pas plus indiqué?

La Haute-Saône sera-t-elle prête le 12 février 2015?

Les communes mettent aux normes leurs bâtiments progressivement. J'ai décidé que le département financerait 50% des diagnostics obligatoires sur les bâtiments communaux. Nous avons donc organisé trois appels d'offres groupés dans lesquels étaient réunis à chaque fois entre 60 et 80 communes. Donc, ça avance. On explique aux communes qu'on va faire pour le mieux, que nous allons progresser mais dans la mesure de nos moyens qui sont limités.

Par votre rôle dans les différentes commissions, vous vous intéressez de près à l'apport des nouvelles technologies (TIC) dans les transports. Quel rôle peuvent-elles jouer dans le déplacement des PMR?

Dans les transports, les TIC sont la révolution du XXI^e siècle. Signalétique, billettique: tout va changer et cette évolution va aider tout le monde, sans être spécifiquement dédiée aux personnes à mobilité réduite ou aux personnes âgées. Car nous sommes tous potentiellement en situation de handicap. Les nouvelles technologies vont largement faciliter le parcours des PMR dans la chaîne de transport. Prenons l'exemple du paiement sans contact: pour une personne handicapée, ce sera beaucoup plus facile de payer son billet. Cela lui évitera les problèmes aux guichets, les indisponibilités, etc. C'est un secteur dont les mutations sont très rapides et qu'il est important de ne pas négliger.

Mary CRASS, chef de la division politique et de la préparation du Forum International des Transports (FIT)



l'UITP (Union internationale des transports publics) plusieurs publications sur les sujets qui touchent au transport public et à l'accessibilité. De même, concernant le transport à la demande, nous avons beaucoup travaillé sur la mobilisation des taxis. L'IRU (Union internationale des transports routiers) a exploré ce sujet en partenariat avec nous. Deux ouvrages ont été publiés sur le sujet : le premier sur les aspects économiques de l'accessibilité aux taxis (2001) et le second sur l'amélioration de l'accès aux taxis (2007). Pour ces travaux, nous avons vraiment travaillé avec les chauffeurs de taxis, les constructeurs automobiles, et les autorités pour faire un état des lieux technique (quelle fabrication des véhicules), politique (quelle promotion de l'accessibilité aux taxis) et économique (quel coût pour la collectivité).

Le FIT publie chaque année des ouvrages qui regroupent les bonnes pratiques en matière de transport. Concernant l'accessibilité, à qui sont destinées ces publications ?

Nos publications visent une audience très large – gouvernements, autorités locales et régionales, industrie de transports, opérateurs. Nous avons un éventail très grand de documents de réflexion, analyse et publications sur l'amélioration de l'accessibilité dans le domaine des transports, dont des guides de bonnes pratiques entre autres. Nous avons réalisé avec

En France, la loi de 2005 fixe un cadre légal à l'accessibilité, comme c'est également le cas en Italie, Espagne, Suisse, Irlande, au Royaume-Uni, aux Etats-Unis. Mais que peut la loi si les finances viennent à manquer pour l'appliquer ?

Lorsqu'une législation naît, c'est toute une gouvernance qui est prévue, avec planification financière à l'appui. Et c'est vrai que si l'on décide de mettre en accessibilité

toute la chaîne de transport, il faut que les moyens suivent. Or, dans plusieurs pays, cela reste un problème : les autorités locales ont la responsabilité de l'accessibilité mais n'ont pas les moyens financiers de l'appliquer.

Alors, que peuvent les élus qui n'ont pas la trésorerie pour appliquer la loi ?

En France comme dans bien d'autres pays, il y a un réel problème de financement des transports (levée de fonds, remplacement d'équipements, etc.) surtout au niveau local. La loi de 2005 est ambitieuse – peut-être la plus ambitieuse de toutes les lois sur le sujet – parce qu'elle prévoit une mise en application en dix ans. C'est un plan concret qui établit une priorité : il faut que nos systèmes de transport soient ouverts et accessibles à tous. Et c'est dans ce « tout le monde » que réside la clé du problème. Si l'élu, l'opérateur ou le constructeur évalue son marché potentiel d'utilisateurs à 10% de la population en se basant uniquement sur des critères de handicap, il ne verra jamais l'urgence et l'intérêt du tout accessible. En revanche, s'il comprend que les situations de mobilité réduite concernent 1 citoyen sur 5, il reconsidèrera le

problème. A tout moment en effet, entre 20 et 30% des personnes qui se déplacent ont leur mobilité réduite pour une raison ou pour une autre. Pour beaucoup d'élus et de décideurs, l'accessibilité est une sorte de « pensée à rebours » : on y pense en dernier, après que tout a déjà été décidé. Or, c'est dès le départ qu'il faut l'inclure, afin de pallier les coûts au fur et à mesure.

Dans la pratique, comment font les élus et les décideurs pour passer de vos préconisations à la mise en œuvre ?

C'est un passage difficile. Pour motiver les opérateurs et les constructeurs, je pense qu'il faut d'abord miser sur l'aspect financier en leur donnant un aperçu du marché potentiel que représente l'accessibilité. Lisez ce que disent nos rapports : « *Au cours des trente prochaines années, la proportion des personnes de plus de 65 ans augmentera de 40% et le nombre des plus de 80 ans doublera. La forte corrélation qui existe entre vieillissement et déficience est par ailleurs incontestable : les 2/3 des personnes handicapées sont des personnes âgées et plus de la moitié des plus de 75 ans souffre d'une déficience.* » Nos systèmes de transport, pour le moment, ne

>>> *Pour motiver les acteurs de l'accessibilité, il faut leur donner un aperçu du marché potentiel : 1 citoyen sur 5 est concerné.*

répondent pas à une population vieillissante. On limite la mobilité des personnes âgées qui pourtant vivent plus longtemps, sont plus nombreuses et contribuent largement à l'économie des pays. Il est incontestable que la mise en accessibilité engendre des coûts. Mais pour couvrir ces coûts, il faut faire entrevoir toutes les opportunités économiques et de bénéfices futurs – donc de croissance – que représentent ces efforts. C'est pour cela qu'avant d'écrire nos rapports, nous avons mené des dialogues au niveau européen en rencontrant les constructeurs français, allemands et britanniques qui avaient besoin de percevoir le marché avant de se lancer dans l'accessibilité.

D'après les observations du Forum, quel est l'échelon de gouvernance idéal pour l'accessibilité ?

Ce que l'on constate parmi nos pays membres, c'est d'abord la nécessité d'une prise de conscience nationale et d'une promotion généralisée de l'accessibilité. C'est une ambition qui doit venir d'en haut. Car même si la mise en œuvre revient à l'échelon local (l'agglomération ou la région), nous avons constaté que dès qu'il n'y a plus de direction de l'échelon national, il peut y avoir une baisse de la reconnaissance de l'accessibilité. De fait, sans un suivi national de la mise en œuvre locale, on peut se poser des questions légitimes sur l'efficacité de la loi.

Mais tous les pays n'ont pas choisi la voie de la législation ?

Non, les pays scandinaves ont commencé par choisir la voie volontaire et réglementaire. La politique de mise en accessibilité est certes moins bien cadrée au niveau stratégique, mais les réalisations sur le terrain sont très impressionnantes. La Suède et la Norvège sont des références de longue date pour la mise en accessibilité des systèmes de transport. Ces pays se sont dits qu'il n'y avait pas besoin de législation dans le domaine, parce que l'accessibilité était déjà reconnue par tous. Bien avant les autres pays, la Suède avait lancé des initiatives telles que des transports spécialisés pour les personnes handicapées. Mais cela restait beaucoup plus cher que d'intégrer les investissements dans une accessibilité globale et d'encourager l'usage du système de transport pour tous.

Parlons du design universel, ou « design for all ». Où en est-on aujourd'hui ?

Cette question dépasse le simple domaine du transport. C'est un sujet transversal qui touche toute la société : comment faire en sorte que tous les produits et les services – dans leur intégralité ! – soient accessibles à tous, et par conséquent aux personnes à mobilité réduite. La question du design pour tous relève littéralement de la planification globale et ne peut se concevoir que sur plusieurs décennies. C'est une

conception radicale qui rompt avec le statu quo.

Je vais vous donner deux exemples d'application de l'universal design : la ville de Barcelone a installé des distributeurs de billets conçus par des personnes non-voyantes, ce qui facilite grandement leur utilisation par tous. La Norvège a quant à elle prévu de mettre en œuvre les principes du « design for all » dans tous ses investissements d'ici à 2025. Parce qu'elle constitue une vraie coupure, je pense que cette conception représente l'avenir.

Zoom sur le Forum international des transports

Le Forum International des Transports est une plateforme mondiale et un lieu de rencontre au plus haut niveau pour examiner les problèmes majeurs liés aux transports, à la logistique et à la mobilité. Des représentants éminents des gouvernements et du secteur politique, du monde des affaires et de l'industrie, de la recherche et de la société civile se rencontreront une fois par an, à Leipzig, pour discuter d'un sujet lié directement aux transports, d'importance stratégique mondiale. L'engagement et l'implication d'une telle variété d'acteurs clés rendent le Forum International des Transports véritablement unique.

Issu en 2007 de la transformation de la Conférence Européenne des Ministres des Transports (CEMT), le Forum International des Transports est une institution intergouvernementale appartenant à la famille OCDE. Ses membres sont tous les pays de l'OCDE, ainsi que de nombreux pays d'Europe centrale et orientale, auxquels s'est joint l'Inde. De plus, la Chine et le Brésil ont aussi été invités à participer au Forum. L'engagement de plus de 50 ministres des Transports assure des liens directs et une forte pertinence vis-à-vis de la prise de décision politique tant au niveau national qu'international.

Le prochain Forum se tiendra du 25 au 27 mai 2011, à Leipzig (Allemagne), sur le thème « Transport et société ». L'accessibilité y sera traitée lors du débat sur le rôle des transports dans l'inclusion sociale.

L'excellent rapport « Améliorer l'accès au transport pour tous » (2006) se trouve en annexe de cette brochure.

Jean-François MALBRANCO, conseiller municipal, vice-président de la communauté urbaine d'Arras (Pas-de-Calais), 3^e vice-président du GART et président de la commission Accessibilité-sécurité



Vous êtes président de la commission Accessibilité-sécurité au GART. Quelles sont ses missions ?

La commission permet aux AOT de rencontrer des représentants des services de l'Etat concernés régulièrement présents (délégation ministérielle à l'accessibilité, CERTU, services de la DGITM concernés, DSCR...). Les associations représentant les différents handicaps et usagers participent également aux débats. Notre commission regroupe les thèmes de l'accessibilité et de la sécurité des personnes à mobilité réduite (PMR) étant les plus vulnérables

face à l'insécurité, ainsi que la qualité du déplacement pour tous. A ce titre, les aménagements accessibles pourraient – devraient ! – tous bénéficier d'une norme de certification ISO puisque ce sont 100% des usagers qui en profitent. L'exemple des bus à plancher bas a plus de 20 ans et la loi de 2005 en a finalement fait accélérer la mise en œuvre. L'accessibilité de ces bus profite à tous.

Sur quoi a travaillé votre commission cette année ?

Fin 2010, nous avons établi le bilan des schémas directeurs initiés par les AOT, via l'Observatoire interministériel de l'accessibilité et de la conception universelle, dont je préside le groupe de travail Voirie et Transports. Beaucoup de ces schémas directeurs ne sont pas encore validés, et nous attendons les réponses aux questionnaires que nous leur avons adressés avant d'en faire la synthèse. Par ailleurs, nous sommes l'interlocuteur privilégié des AOT dans la mise en application de la loi de 2005 et nous répondons à toutes leurs demandes relatives à l'accessibilité et aux problèmes qu'elles peuvent rencontrer. Nous poursuivons ce travail de fond en 2011 et nourrissons notre réflexion et l'échange de bonnes pratiques en

invitant régulièrement des intervenants ministériels.

A cinq ans du terme de la loi de 2005, quels sont les principaux obstacles qu'il reste à franchir ?

Aujourd'hui, le problème principal reste la continuité de la chaîne de déplacement. Je ne me fais pas de souci pour les équipements et les réseaux de transport. En revanche, que fera l'utilisateur une fois qu'il aura quitté le bus et que la voirie l'empêchera d'atteindre son lieu de travail ou les commerces ? Il faut absolument se pencher sur la mise en accessibilité de la voirie si l'on souhaite que la chaîne soit maintenue. Si ce n'est pas le cas, les aménagements prévus sur les équipements ne serviront à rien. Il ne s'agit plus seulement de savoir si tel ou tel quai est à la bonne hauteur pour que les PMR puissent descendre du bus. Il s'agit du linéaire dans son ensemble. Si cette question-là n'est pas réglée, le risque est l'isolement des PMR, surtout dans les zones rurales, les zones peu denses des villes et les banlieues des grandes villes.

La mise en accessibilité sera-t-elle complète en 2015 ?

Au début de la négociation de la loi de 2005, le délai de mise en œuvre était

prévu à 5 ans. Finalement, il a été reporté à 10 ans. Pourtant, je crains que la totalité des aménagements ne soient pas aux normes en 2015. C'est une de nos interrogations et les associations peuvent nous aider à y répondre, à trouver des solutions. Ce qui hypothèque principalement ces réalisations, c'est bien évidemment la crise financière qui a imposé des restrictions budgétaires et qui a pesé lourdement sur les charges des ménages et des collectivités. Aussi, face à ces contraintes qui rendent difficiles la mise en œuvre à 100% des aménagements prévus par la loi, je pense qu'il faut dès maintenant penser à une solution de substitution, plutôt que de décréter arbitrairement que tous les aménagements sont réalisables ou au contraire qu'aucun ne l'est. Il faudrait envisager une solution plus nuancée, réaliste et temporaire comme le transport à la demande.

Il va donc falloir envisager un aménagement de la loi ?

Disons plutôt des solutions intermédiaires pour les AOT et les collectivités qui ne sont pas parvenues à une accessibilité complète. Il est nécessaire d'engager dès maintenant un dialogue avec les associations concernant un éventuel assouplis-

>>> Il faut absolument se pencher sur la mise en accessibilité de la voirie si l'on souhaite que la chaîne soit maintenue.

sement de la loi, et la mise en place possible du transport à la demande. Il faut planifier avec elles tous les scénarios. Et parmi ceux-ci figure le scénario suivant : un réseau pas entièrement accessible et une voirie comportant encore des zones inaccessibles pour les PMR. Je tiens à ce que nous envisagions dès maintenant, avec les associations, les solutions qu'il faudra mettre en œuvre au matin du 12 février 2015. Les associations savent très bien que ce n'est pas en se braquant qu'elles obtiendront gain de cause. A Arras, j'ai proposé le transport à la demande au cas où en 2015, le réseau ne serait pas accessible à 100%. Les associations se sont montrées ouvertes à cette idée.

Justement, où en êtes-vous de la mise en accessibilité à la communauté urbaine d'Arras ?

Avec 94 000 habitants, notre agglomération représente plus de 6% de la population totale du département. Nos usagers cumulent chaque année 1,648 millions de kilomètres pour 6 millions de voyages. Où en sommes-nous aujourd'hui ? Si tous nos bus sont déjà équipés de planchers bas, nous n'avons en revanche pas encore fait d'aménagement des quais parce que des modifications de tracé de ligne doivent encore avoir lieu. Mais le budget est bloqué et les travaux prévus en deux ans se feront en une seule année. Le schéma directeur est fait mais il n'est pas encore validé. La mise en conformité

du réseau va coûter 5 millions d'euros. Ils s'agira essentiellement de rampes de bus, d'aménagement des arrêts, d'installations sonores ou visuelles pour les non-voyants et les mal-entendants.

Que reprenez-vous du colloque sur l'accessibilité ?

Trois choses : les problèmes techniques que rencontrent la plupart des AOT et des collectivités responsables ; les problèmes complexes de financement pour une mise en accessibilité complète. Enfin, l'entente et la concertation entre le GART et les associations qui travaillent sur la même longueur d'ondes. Cette cohérence me paraît essentielle pour parvenir sereinement à l'objectif fixé par la loi.



Table ronde

La gouvernance de l'accessibilité



Avec **Louis Nègre**, sénateur-maire de Cagnes-sur-Mer (Alpes-Maritimes), premier vice-président du GART et premier vice-président de la communauté urbaine de Nice-Côte d'Azur; **Gilles Savary**, vice-président du conseil général de la Gironde, ex-député européen et ex-vice-président de la commission tourisme et transport du Parlement européen. **Fabienne Keller**, sénatrice du Bas-Rhin, ex-maire de Strasbourg et auteur du rapport sur le « Concept de gare contemporaine », commandé par François Fillon; **Jean-Marie Barbier**, président de l'APF

Louis Nègre :
**vers une autorité
organisatrice unie ?**

Il serait souhaitable de réduire le nombre d'AOT. Or, nous travaillons avec les collectivités locales qui sont librement administrées depuis la décentralisation. Chacune tient une certaine autonomie, à une certaine identité. La difficulté consiste donc à laisser exister des communes tout en travaillant pour une coordination plus poussée.

La loi Gayssot a instauré les syndicats mixtes loi SRU (Solidarité et renouvellement urbains) qui donnent la possibilité aux différentes autorités de transport de se regrouper au sein d'un syndicat mixte. Mais malgré la centaine de départements existants en France, il existe seulement une petite dizaine de syndicats mixtes loi SRU. Il y a une difficulté psychologique et culturelle à passer dans une entité dont on craint qu'elle fasse disparaître la sienne propre. Alors qu'en réalité, c'est une coordination et – pour prendre un exemple que je connais un peu mieux – dans les Alpes-Maritimes nous avons fait un syndicat mixte loi SRU avec l'ensemble des autorités de transport. Grâce à cet outil, l'ensemble des autorités de transport se retrouvent autour d'une même table, discutent ensemble des objectifs définis dans la loi (coordination des horaires, vision globale des déplacements, etc) Et nous sommes même allés plus loin. A la demande du sénateur-maire Collomb de Lyon, nous avons fait valider dans le Grenelle 2

l'avancée suivante : un syndicat mixte qui aurait transféré sa compétence peut quand même participer à un syndicat mixte de transport. Donc il y a des évolutions notables.

Gilles Savary :
le concept de mobilité mixte

J'ai le sentiment que la LOTI (Loi d'orientation des transports intérieurs, du 30 décembre 1982) est obsolète. Car elle tronçonne les transports en au moins trois grandes AOT, réunies pratiquement par types de transport. Les transports collectifs urbains sont gérés par la ville ; les bus interurbains par le département ; et le chemin de fer par la région.

C'est pourquoi je souhaite développer le concept de **mobilité globale** et pourquoi pas de **mobilité mixte**. Pourquoi ? Parce qu'aujourd'hui la mobilité est un tout : plusieurs modes de transports s'enchaînent sur un espace particulier. Nous sommes donc devant l'impératif de mettre en réseau. Nous avons commencé à le faire par une coopération informelle mais constante. En particulier au niveau des personnes à mobilité réduite pour ce qui est des transports à la demande avec le programme Mobibus. Mobibus est un service public urbain dans l'agglomération bordelaise cofinancée par le département et la CUB (Communauté urbaine de Bordeaux). Nous avons également fait appel à un réseau spécialisé (TransAdapt), géré avec les acteurs et les associations concernées. TransAdapt propose des déplace-



De gauche à droite : Louis Nègre, Gilles Savary, Philippe Pottée Sperry (Gazette Santé Social), Jean-Marie Barbier et Fabienne Keller

ments à la demande pour des usages très spécifiques. En revanche, nous avons du retard sur les transports collectifs urbains.

L'urbanisme s'adapte infiniment moins vite que les outils de transport. Et si nos outils de transport prennent en compte les différents types de handicaps ou d'entraves à la mobilité, nos vieilles histoires urbaines nous empêchent, malgré la meilleure volonté du monde, de coordonner l'ensemble dans une agglomération. Je pense que la future décentralisation doit se pencher sur ce sujet pour accélérer la coordination. La structure Movable (qui réunit la région, le département et la CUB) dont nous sommes dotés va harmoniser encore mieux l'intermo-

dalité et en assurer toutes les fonctions. Car l'intermodalité n'est pas seulement technique et ne se cantonne pas aux seuls pôles d'échange. L'intermodalité passe par la qualité de service. Nous devons faire en sorte qu'il y ait la même qualité de service pour les personnes à mobilité réduite sur les réseaux gérés par le département, la région et la communauté urbaine. C'est pourquoi nous avons aussi mis en place des **titres de transport intermodaux** (Modalis). Enfin, nous avons signé des **conventions croisées**, grâce auxquels la communauté urbaine paie les trajets des bus départementaux à l'intérieur de l'agglomération. A l'inverse, nous contribuons à « payer » à la communauté urbaine une partie des gens qu'elle

amène sur des pôles d'échanges intermodaux du département. Le problème est qu'on ne sait plus où sont les frontières, ce qui a entraîné un imbroglio bureaucratique terrible.

Fabienne Keller :
la gare de Strasbourg (Bas-Rhin), un exemple de concertation ?

En gare, non seulement toutes les AOT se rencontrent mais aussi les opérateurs urbains et départementaux, les taxis, les commerçants, les professionnels du tourisme... Les gares abritent plusieurs maîtrises d'ouvrages : le groupe SNCF, le Réseau Ferré de France et la ville propriétaire de terrains au voisinage de la gare. **Toute la chaîne se retrouve dans la gare, de façon plus visible qu'ailleurs.** C'est donc le bon endroit pour travailler ensemble et trouver les bonnes solutions. Je peux partager mon expérience. A Strasbourg, j'ai réaménagé la gare, je l'ai agrandie avec une grande verrière et j'ai traité la question de l'accessibilité pour les porteurs de la gare. Premier exemple : du 1^{er} étage au RDC, nous avons un ascenseur ; puis du RDC au -3, un autre ascenseur. Lorsqu'on travaille sur l'accessibilité globale, on essaie d'avoir un seul ascenseur qui traverse tous les niveaux, afin de minimiser les ruptures de charge.

Mais si tous les acteurs de la mobilité sont présents, ils ne se réunissent pas toujours. En mode projet, le TGV mobilise les équipes parce qu'elles voient une échéance. Les autres projets – les projets du quotidien – ont plus de mal à mobiliser.

Lorsqu'on veut adapter une gare complexe aux personnes en situation de handicap, **il n'y a pas mieux que les associations ou praticiens pour tester.** Ainsi, il y a eu un exercice terrifiant pour tous les services : nous sommes allés avec les différentes associations de Strasbourg visiter le chantier de la gare trois mois avant la fin. Les personnes ont vu beaucoup de défauts, qui ne sont pas visibles pour ceux qui n'ont pas de difficultés particulières, mais qui, en fonction du défaut, deviennent stratégiques. Les artisans étant encore présents sur le chantier, nous pouvions donc ajuster les seuils, les problèmes de poteaux et les problèmes de signalétiques mal conçues. C'est une démarche économique et efficace. Car qui mieux que les usagers peuvent essayer d'améliorer ? Les grosses infrastructures étaient en place, mais au moindre détail, la chaîne de déplacement est rompue. Un architecte de gares SNCF m'expliquait qu'avec une poussette ou un bagage, on est vite handicapé. De fait, ce qui est accessible pour tout le monde le sera pour les personnes en situation de handicap. Travailler sur les personnes différentes, c'est travailler pour tous et nous offrir un bon confort.

Jean-Marie Barbier :
améliorer les outils existants plutôt que d'en créer de nouveaux

Le CDCPH (Conseil départemental consultatif des personnes handicapées) est censé traiter de la politique du handicap sur le département. Or,



© GART

Jean-Marie Barbier et Nicolas Merille (APF)

il y a une confusion entre la MDPH (Maison départementale du handicap) et le CDCPH, alors que ce n'est pas son objet. Pour nous, cela reste le lieu. Pour le CDCPH, à peine 30% des conseils départementaux remettent leur bilan. Si nous n'avons pas ces retours des conseils départementaux, comment travailler sur ces questions ? Une véritable activité nous échappe. Pour pallier cela, nous avons obtenu des cinq derniers ministres une lettre aux préfets pour activer le processus de mise en place. Suite à cela, les préfets réunissent le conseil, mais il n'y a pas forcément un ordre du jour fouillé, un travail de fond. C'est déstabilisant pour les personnes qui siègent de voir que cet échelon, maillon essentiel de la gouvernance, ne fonctionne pas correctement partout.

Mais je pense quand même qu'il faut se méfier de l'ajout d'une instance. Il faut chercher parmi celles qui existent, ce qu'elles peuvent faire. Dans le domaine du handicap, les choses sont relativement bien prévues dans les textes. Et l'Etat dans tout ça ? Qu'attendons-nous de lui ? La loi de 2005 a deux piliers, l'accessibilité et la compensation. Ne nous trompons pas. Les services de substitution sont bien de la compensation. Or, l'accessibilité, ce n'est pas ça. C'est, en premier lieu, rendre accessibles les transports publics ordinaires, que tout le monde utilise. Je sais que Nice est dotée d'un transport adapté très développé et peu cher, à 1€. Mais la solution première, c'est l'accessibilité qui dure.

Et si l'on constate que les services à la demande sont surchargés, c'est

parce que les transports ordinaires ne sont pas accessibles. J'ai l'exemple de personnes qui, parce qu'on a mis en place des transports en commun adaptés, ont immédiatement trouvé du travail. **Le développement durable sur l'accessibilité des transports, c'est cela : un service pour tous, qui durera toujours. Le transport de substitution va toujours coûter. C'est pourquoi il en faut le moins possible.** Je consens qu'il en faille pour les personnes qui en ont besoin. Mais il faut avant tout penser les choses collectivement, pour TOUTE la population et non pas la majorité de la population. **Le rôle de l'Etat est le suivant : garantir l'application des textes de loi et mettre en place les outils nécessaires à leur application dans le cadre d'une coopération locale.**

Louis Nègre :
les objectifs de 2005 sont atteints peu à peu

Oui, l'Etat doit impulser. L'Etat est dans son rôle quand il fixe les objectifs, qu'il les fait approuver par le Parlement. Il reste ensuite à les appliquer. Concernant la loi de 2005, nous avons une date butoir : 2015. Nous sommes en 2010 et au vu de ce qui se passe, il y a une vraie prise de conscience. Vu du fauteuil, le regard sur le monde – et les réseaux de transport – change considérablement. C'est pourquoi nous avons décidé dans ma ville de mettre en place une commission handicapés pour intervenir sur la voirie.

Aujourd'hui, plus personne ne refuse la démarche, on essaie même

de se montrer vertueux, d'accomplir un grand travail. Il y a une décennie encore, on n'aurait pas dit ça. Prenons l'exemple d'une autre loi, la loi littorale du 3 janvier 1986 relative à l'aménagement, la protection et la mise en valeur du littoral. La première décision de justice est intervenue dix ans après son vote. C'est-à-dire que pendant dix ans, la loi qui a été votée à l'unanimité – ce qui est rarissime – n'a pas été appliquée en France. Aussi, je suis relativement optimiste par rapport aux objectifs fixés par la loi de 2005.

Gilles Savary :
la difficulté d'appliquer la transversalité

Je ne veux pas que l'on soit trop optimiste. L'Etat est flanqué par les préfets d'une multitude de commissions qui ne fonctionnent pas toutes parce que les préfets n'ont pas d'autres pouvoirs que celui de la parole. Chez nous, la commission départementale sur les personnes handicapées ne fonctionne pas très bien. Pour autant, **il est faux de dire qu'il ne se passe rien. Les choses avancent bien par la norme. Il n'y a plus de constructions nouvelles, réhabilitation de l'habitat, rénovation urbaine, qui ne soit soigneuse dans ces domaines.** Par contre, je pense que nous sommes en retard sur les politiques publiques. Nous sommes un grand pays d'incantation de la transversalité, mais nous n'arrivons pas à la mettre en œuvre. Il est difficile de faire travailler de façon transversale des services cloisonnés.

Fabienne Keller :
quelle échelle pour la gouvernance ?

A Strasbourg, le président de l'agglomération doit trouver un lieu de pilotage. Il essaye de faire partager les objectifs de chacun et de désigner un manager de l'ensemble de la gare. Dans toutes les autres communes, j'ai proposé que la région soit le leader pour les transports régionaux, en bonne intelligence avec la commune.

Louis Nègre :

Au GART, nous allons dans le même sens. Nous souhaitons que, sur la gare, il y ait un responsable. On voit bien aujourd'hui la multitude d'autorités. **Nous estimons souhaitable qu'il y ait un chef de file** pour éviter toutes les pertes actuelles entre les différentes AOT. **Nous proposons que le chef de file soit celui qui a l'autorité d'aménagement du territoire.** La plupart du temps, c'est le président de la communauté d'agglomération qui, par la loi, a la capacité de faire le PLU ou le SCOT. Nous allons aller plus loin. **Le GART souhaite une autorité unique de mobilité durable.** Cela nous permettrait de coordonner plus facilement qu'aujourd'hui, puisque nous disposerions de l'outil légal qui nous permettrait de le faire pour les transports et la voirie. Si nous avons cette capacité de créer une autorité unique, ayant compétence sur l'ensemble de ces domaines, alors, il y a une vision complète pour être plus efficace.

Demain, avec la création des métropoles, nous aurons ce type

d'autorité unique avec cette vision unique. Mais s'il me paraît souhaitable de créer une autorité unique de mobilité durable, il me paraît nécessaire en contrepartie de maintenir le principe de subsidiarité. Ce mélange de proximité et de centralisation est le plus difficile à obtenir. Mais l'objectif, à travers les syndicats mixtes loi SRU, les métropoles ou les communautés urbaines, c'est d'arriver à une centralisation des décisions.

Gilles Savary :
pour la création d'agences régionales de la mobilité

Nous n'effaçons pas demain les frontières institutionnelles et le « quant à soi » quasi-instinctif. **Soit on rêve à l'autorité organisatrice unique – mais on ne sait pas si elle est départementale, métropolitaine ou régionale – soit on se dote d'outils (agence régionale de la mobilité) dans lesquels on oblige les opérateurs à se concerter.** Je crois à la gouvernance par agence. C'est moins lourd que l'administration et cela fonctionne dans les domaines de mission et de conception. Il faut obliger les différents niveaux majeurs de collectivités territoriales à mettre en place et à développer des schémas de transport coordonnés. Je verrais bien une telle **agence dans chacune des régions françaises**, pour mieux articuler trains, transports collectifs urbains et départementaux avec les associations de communes et l'ensemble des usagers. Car la LOTI ne fonctionne plus bien.



Louis Nègre et Gilles Savary

Jean-Marie Barbier :
la concertation doit avoir du sens

L'observatoire intègre la notion de conception universelle, rendue obligatoire par les textes. Il va permettre de mesurer véritablement ce qui avance et ce qui n'avance pas, et de pousser ainsi les projets à la traîne. Il a trois missions principales : évaluer l'accessibilité et la convenance d'usage des différents types d'infrastructure et des solutions techniques, identifier les obstacles de la mise en œuvre de la loi, mettre en œuvre un centre de ressources et de bonnes pratiques. Nous regrettons simplement que la mise en place du CIH (Comité interministériel du handicap) et de l'observatoire intervienne cinq ans après le vote de la loi. Ce que je peux regretter c'est que lors de sa première séance, il y a eu trois demandes émanant d'autori-

tés de construction, pour des dérogations sur les constructions neuves. Dans l'esprit, ce n'est pas ce que nous essayons de promouvoir. **L'accessibilité est en train de devenir le droit commun.** Mais la question des coûts revient souvent. Or, **soit on cantonne les personnes en situation de handicap dans une catégorie à part, qui ne représente qu'un coût, soit on se demande ce qui se passe quand on met en œuvre les conditions de leur réintégration dans la société.** Les changements dans le monde du travail, de la culture, font que le titre de la loi de 2005 ne devient plus une succession de mots, mais une réalité.

On parle beaucoup de concertation. Soit on continue à nous voir comme des organisations avec qui c'est une obligation de se réunir ; soit on nous voit comme des parte-

naires qui savent à peu près de quoi ils parlent, et qui proposent des solutions qui ne soient pas dans « le toujours plus », mais dans le « toujours plus efficace ». Dans d'autres pays (que la France), on estime qu'en dessous de huit mois, ce n'est pas une concertation. Aujourd'hui, on nous donne un projet un lundi et il faut donner son avis le mercredi matin. La population de personnes handicapées diminue du fait de certains progrès, mais pas tant que ça. Les handicapés d'aujourd'hui sont très exigeants et demandent des solutions plus pertinentes qu'auparavant.

Louis Nègre :

la loi permet déjà la création d'une AOT unique

Vous avez raison et le tram de Nice a été conçu avec l'APF et les associations. S'il fonctionne bien aujourd'hui et si il est accessible à tout le monde, c'est parce que la concertation a commencé en amont. Je voudrais donner deux exemples pour montrer l'évolution. L'article 16 bis du Grenelle 2 stipule que, désormais, peut être créée une **autorité organisatrice de transport unique dans les départements et régions d'outre-mer**. Elle aura un droit en avance sur le nôtre. Cet exemple pourrait être suivi utilement. Autre exemple : des autorités de transport ont du mal à travailler ensemble. Dans le département des Alpes maritimes, pour être plus efficace, le président du conseil général et le président de la communauté urbaine, ont décidé d'unir leurs

efforts et de mutualiser. C'est la première fois en France que l'on fait ça : mutualiser le système des transports urbains et le département des transports interurbains. Une femme dirige le système de transports urbains et interurbains des Alpes maritimes. Cela fait un premier résultat avant le reste : 2 M€ d'économies par an.

Une intervenante (chargée d'études et de suivi de PAM 77) : ne pas négliger le rôle de l'Union Européenne

[PAM 77 signifie « Pour Aider à la Mobilité en Seine-et-Marne », ndlr]. Il y a quand même une différence de situations. Entre un département totalement aggloméré de l'agglomération parisienne, un département totalement rural comme le Jura ou le Doubs ou un département métropolisé comme le mien avec une ville de 1 million d'habitants sur un département qui en compte 1,4 millions, nous avons des problématiques de transport différentes. Et puis, il ne faut pas oublier l'Europe. Actuellement, la Commission européenne s'intéresse à la mobilité urbaine, c'est tout à fait nouveau. Et nous devons en profiter et plaider pour un outil communautaire. Il y a des échanges permanents de bonnes pratiques. Nous avons beaucoup à apprendre de ce qui se fait dans les pays scandinaves et dans certains pays anglo-saxons. La France aurait intérêt, aujourd'hui, à s'impliquer dans ce travail de la Commission européenne sur la mobilité urbaine et sous l'angle de l'accessibilité.



Clôture



Dominique BUSSEREAU, Secrétaire d'Etat chargé des Transports auprès du ministre d'Etat, ministre de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de la mer (MEEDDM)



L'accessibilité des transports est un enjeu majeur, à la fois pour des raisons démographiques et parce que les déplacements sont de plus en plus nombreux. Nous avons un souci d'accessibilité des services de transport en zones urbaine et rurale. Le GART, dont j'ai été un des vice-présidents il y a quelques années, travaille sur les transports publics, départementaux, régionaux et il peut porter un avis sur le sujet. Cela nécessite une bonne coordination des acteurs, des collectivités territoriales, des exploitants, des constructeurs et des associations.

La loi du 11 février 2005 a instauré le principe de mise en accessibilité des services de transports collectifs. Elle a fixé une date de mise en application au 12 février 2015. Il y a quand même eu de bonnes avancées. Comme nous sommes à la période de

mi-parcours de la période fixée par la loi, cela permet de faire un bilan et de voir ce qu'il reste à faire, qui est très important. Sur le plan réglementaire, la plupart des textes d'application de la loi ont été pris ou sont en voie d'achèvement. Sur tous les volets (transports, voirie, etc.), il y a une foulditude de 19 décrets, 40 arrêtés et 6 circulaires. Les différents modes ont été traités au cas par cas. On a dû faire des textes spécifiques pour les bus, les cars, les lignes ferroviaires à grande vitesse, les transports divers. Un arrêté va être présenté prochainement, concernant les véhicules de moins de 9 places assurant des services publics de transport, un domaine encore peu réglementé.

L'arrêté a une importance spécifique. Le législateur a pour obligation d'établir une programmation des schémas directeurs d'accessibilité. Je trouvais que cela n'allait pas très vite. J'ai demandé une accélération de ces schémas d'accessibilité. Nous sommes à 40% des schémas approuvés, 40% en élaboration. Cela veut dire qu'il en reste 20. Un schéma sur cinq n'a pas été encore engagé. Je profite de la présence de nombreux responsables pour demander que la procédure arrive à son terme.

A la fin de l'année dernière, nous avons 2 000 commissions communales ou intercommunales pour

l'accessibilité. Je suis également président du conseil général de la Charente-Maritime et en ce sens – conscient des difficultés techniques ou financières pour les collectivités. Il y a eu beaucoup de travail et d'efforts, je remercie les collectivités. Le ministère de l'Ecologie et des Transports accompagne les autorités dans les appuis méthodologiques, actions de sensibilisation, dans les actions de formation, dans des appuis juridiques et techniques.

Je félicite un organisme que seuls les spécialistes connaissent qui fait un bon travail, le CERTU (Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions), qui a publié des guides pratiques pour les élus sur les schémas directeurs d'accessibilité, sur les plans de mise en accessibilité de la voirie et le plan de déplacement urbain. Le CERTU a effectué un bon travail d'identification des difficultés à partir de l'analyse des 22 premiers schémas approuvés.

Il existe un autre programme, le PREDICT, programme de recherche, sur les problématiques de déplacement des déficients sensoriels, sur l'accès du quai au véhicule aussi bien dans le domaine ferroviaire que dans le domaine routier. Puis un observatoire interministériel de l'accessibilité a été mis en place par l'Etat. Nous lui avons confié trois missions: évaluer l'accessibilité et la convenance d'usage des infrastructures et des technologies; identifier les obstacles de la mise en œuvre de la loi; mettre en œuvre un centre de ressources et

de bonnes pratiques. Voilà l'action nationale.

Je voudrais dire un mot des journées territoriales d'accessibilité. Il faut faire un point au niveau de chaque département et faire émerger une synthèse de l'accessibilité et l'adoption des schémas directeurs dans chaque département. Il y aura ensuite un rapport général au niveau national.

Je voudrais parler de l'action des opérateurs en faveur de l'accessibilité, parce qu'il n'y pas que l'Etat et les collectivités territoriales, il y a aussi les opérateurs. Le schéma d'accessibilité des services ferroviaires a prévu la mise en accessibilité de 418 gares d'ici à 2015. La SNCF a prévu de s'engager à hauteur de 500 M€ en 10 ans. Et RFF prévoit 400 M€ d'ici à 2012 pour mettre en accessibilité les quais de 250 gares. On estime, avec le plan de relance qui a permis d'attribuer un peu d'argent, que 62 gares grandes lignes sont déjà accessibles. La SNCF a mis en place dans 360 gares le service « Accès Plus » qui assure une prestation d'accueil et d'accompagnement sans rupture qui me semble correspondre aux besoins. Dans le TGV Est, il y a trois places pour les fauteuils roulants. Dans les anciennes rames – qui vont être rénovées en conséquence – il n'y avait qu'une place. Quant au Corail Teoz, des technologies permettent de développer de nouveaux systèmes d'information à bord des trains pour les personnes malentendantes. Le site Internet de la SNCF doit se mettre à la norme française de braille. Dans les transports urbains et péri

urbains, les choses sont assez bien vues dans les réseaux de transport en commun qui sont récents.

J'ai le plaisir de rappeler devant le GART un projet de l'État pour aider les projets. Nous venons d'en lancer un second avec Jean-Louis Borloo pour la réalisation de 365 km. de lignes nouvelles. Nous avons lancé le 4 mai un nouvel appel à projet. Il faudrait que nous soyons prêts pour décembre, pour que les travaux soient ensuite engagés et que nous ayons une attention particulière aux personnes handicapées. Le cas particulier de l'Ile-de-France est plus compliqué. Certains réseaux sont anciens. La ligne n°1 du métro de Paris a été construite dans les années 1900. Là, il y a beaucoup de réseaux et une très forte densité. Le schéma du syndicat des transports d'Ile-de-France est important. La RATP a rendu 60 bus entièrement accessibles, et 46 en banlieue. D'où 106 lignes qui peuvent être empruntées par de clients à mobilité réduite. Il existe d'autres dispositifs intéressant les déficients visuels, cognitifs et auditifs. Les arrêts sonores et les annonces visuelles seront réalisés dans 40% des lignes; 80% des points d'arrêt sont munis de systèmes d'information visuels. Les autobus ont des panneaux d'affichage par diodes pour améliorer la connaissance de la destination. Les lignes de trame, qui sont plus récentes en Ile-de-France, sont également complètement accessibles.

Concernant le RER, c'est plus compliqué. Un programme rend 58 gares

accessibles. La région Ile-de-France nous dit que d'ici 2015, la totalité des gares sera accessible. Dans le métro, seules certaines stations peuvent être équipées d'ascenseurs. Il faut mettre en place un noyau dur d'une cinquantaine de stations, réparties sur les lignes du métro intra-muros ou desservant la proche banlieue permettant, de fait, des correspondances plus aisées. Il existe d'autres moyens importants, notamment l'expérimentation de système de guidage souterrain; la mise en place d'appareils de vente de titres de transport adaptés; des guichets avec boucle magnétique; une meilleure sonorisation des stations; et un centre d'information sur l'accessibilité, quel que soit l'opérateur.

Enfin, j'ai reçu récemment Jeannette Bougrab, la nouvelle présidente de la **Halde** qui veut se concentrer sur les problèmes des personnes handicapées. La Halde constitue un excellent outil. Quand il y a des attitudes ou refus inadmissibles, la Halde peut en référer et grâce à elle, les associations auront un interlocuteur ouvert. Il reste encore beaucoup de travail à réaliser, même s'il ne faut pas s'auto-flageller. Je suis un élu local. Nous avons toujours en préoccupation l'accès des personnes handicapées. Avec parfois des paradoxes: mon département a été victime de la tempête Xynthia et dans certains cas, les dispositifs mis pour l'accès aux plages ont été le vecteur par lequel l'eau est entrée. Il va falloir revoir le dispositif. Il faudra en tirer les enseignements. Il faudra faire attention à tout cela.



Synthèse des débats

2010-2015 : le GART mobilisé pour l'accessibilité

Constater

Les chiffres sont formels : à tout moment, entre 20 et 30% des personnes qui se déplacent ont leur mobilité réduite. Au sein de l'Union européenne, parmi les personnes en âge de travailler, plus de 45 millions – soit environ 1 sur 6 – ont un problème de santé ou un handicap de longue durée.

L'accessibilité a d'abord un rôle social. *« Sans une mobilité indépendante, explique un rapport du Forum International des Transports, les citoyens sont incapables d'accéder à l'enseignement et aux établissements de santé, de trouver un emploi, ou encore de faire leurs achats alimentaires ou de réaliser d'autres activités de manière autonome. Les prestations et l'assistance nécessaires pour compenser ces incapacités coûtent très cher à la plupart des sociétés. »*

Légiférer

Consciente de cet état de fait, la France a voté le 11 février 2005 la loi pour l'Égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées. Elle a ainsi suivi la voie des autres nations qui se sont engagées dans ce processus législatif : États-Unis (1990), Italie (1992 et 2001), Royaume-Uni (1995 et 2005), Allemagne (2002), Espagne (2003), Suisse (2004) et Irlande (2005).

Mettre en œuvre

Cette loi est le reflet d'une politique du handicap constructive fondée sur quatre piliers.

- *La concertation*, qui relève du domaine de la responsabilité politique.
- *La coordination*, déterminée par les Schémas directeurs d'accessibilité (SDA) et les Plans locaux d'urbanisme (PLU).
- *La formation*, qui sensibilise la population comme les professionnels du transport et de l'aménagement urbain.
- *La mutualisation*, qui rend effective la coordination.

Tout faire pour répondre à l'objectif 2015

Aussi, pour les 5 ans à venir, le GART soutient l'ensemble des acteurs de la mobilité et poursuit son positionnement : une plate-forme de rencontres et d'échanges de pratiques dont l'objectif est de concentrer les énergies et les savoir-faire pour parvenir au meilleur taux d'accessibilité du territoire au matin du 12 février 2015. Les schémas directeurs d'accessibilité – véritables documents de programmation que les autorités compétentes pour l'organisation des transports publics sont tenues de mettre en place, suite à un diagnostic et une large concertation avec les associations représentatives – demeurent les piliers les plus solides de cette politique.

A ce titre, le GART – conscient cependant que chaque SDA est d’autant plus fort qu’il reflète les singularités d’un territoire et de son réseau ainsi que les débats locaux entre les associations et les opérateurs – soutient la prise en compte généralisée et systématique de l’accessibilité dans le cadre des programmes de renouvellement du patrimoine; les innovations fiscales pour soutenir les dépenses sans hypothéquer les autres postes; le suivi de la qualité du service auprès des PMR; la formation et l’information du personnel; la mise en place d’équipements adaptés et cohérents d’un bout à l’autre de la chaîne de déplacement (signalétique, billetterie, etc.); la prise en compte de tous les handicaps, y compris moteurs; l’objectif de lien social et d’égalité des chances dans les travaux de mise en accessibilité.

Attirer

Le GART soutient également les efforts de mise en valeur de l’accessibilité. La prise de conscience collective de la nécessité d’un réseau de transport 100% accessible ne pourra se faire que pas l’attractivité. Cette attractivité est triple.

- *Esthétique*: les constructeurs de matériel de transport (via les trains, les bus, les tramways, etc.) et les commanditaires (via les clauses de leurs cahiers des charges) doivent conjointement chercher la qualité esthétique dans leurs réalisations, pour intégrer le réseau urbain et séduire l’ensemble des usagers.

- *Commerciale*: élus, opérateurs et constructeurs doivent comprendre que leur marché potentiel, en matière d’accessibilité, représente 20 à 30% de la population.

- *Universelle*: le design universel (ou design for all) consiste à créer un matériel ou un service afin qu’il soit utilisable immédiatement par tous sans distinction de compétences ou de capacité physique ou intellectuelle. Le design universel attire parce qu’il n’est aménagé pour un groupe mais conçu pour tous.

Premier bilan à mi-parcours

- *Des résultats encourageants*. A ce jour, 40% des schémas directeurs d’accessibilité sont adoptés (contre 40% en cours d’adoption et 20% de schémas non-engagés). Par ailleurs, au vu des réalisations déjà abouties et de l’évolution considérable des mentalités vis-à-vis du handicap, le GART reste profondément confiant dans l’atteinte des objectifs fixés par la loi.

- *Des écueils à surmonter*. La crise financière de 2008 a cependant lourdement hypothéqué les budgets des collectivités et des opérateurs de transport. De fait, la réalisation des travaux nécessaires à la mise en accessibilité des réseaux de transports a été fortement freinée. De nombreux élus s’inquiètent de l’état de leurs finances et restent perplexes devant les obligations légales et coûteuses qui s’imposent à eux. Aussi, les partenaires de l’accessibilité (associations, services des ministères, opérateurs de transport,

industriels, autorités organisatrices, élus) réunis au sein du GART souhaitent imaginer dès maintenant des pistes alternatives et temporaires dans la mise en accessibilité complète et immédiate du territoire.

Quels sont les besoins des acteurs de la mobilité ?

De fait, tous s’accordent sur la nécessité de concertations en amont, dont le colloque du 19 mai a été une étape. Parmi les propositions qui ont émergé.

- *Une autorité unique de mobilité durable* (Louis Nègre). Le GART souhaite la création d’une autorité unique de mobilité durable, dont le droit prévoit déjà l’existence dans les départements et territoires d’outre-mer, et qui permettrait de se coordonner plus facilement. Cette autorité unique, ayant compétence sur l’ensemble de ces domaines, alors, offrira une vision complète pour être plus efficace.

- *Un plan pluriannuel* (Stéphane Gemmani). Il faudrait permettre aux communes d’adopter un plan pluriannuel et de s’engager budgétairement à délayer sur plusieurs années ce qui n’aura pas encore été fait au 12 février 2015.

- *Une agence régionale de la mobilité* (Gilles Savary). Il faudrait se doter d’une agence régionale de la mobilité dans laquelle on obligerait les opérateurs à se concerter. Cette agence aurait l’avantage sur l’autorité unique d’être nationale et non pas départementale, métropolitaine ou régionale.

- *L’instauration provisoire du transport à la demande* (Yves Krattinger et Jean-François Malbrançq). Le transport à la demande n’est pas incompatible avec la mise en accessibilité complète. Il offrira aux personnes à mobilité réduite une solution provisoire en attendant la fin des travaux et des mises aux normes prévus par la loi.

- *La force des instances existantes*. D’autres voix comme celle de Jean-Marie Barbier (APF) souhaitent au contraire utiliser les nombreuses instances déjà existantes plutôt que d’en créer de nouvelles.

Le GART se fait le relais de toutes ces voix et souhaite consolider sa position centrale dans le débat sur l’accessibilité et la mise en commun des savoir-faire et des expériences.



**A usage officiel**

CEMT/CM(2006)7/FINAL

Conférence Européenne des Ministres des Transports
European Conference of Ministers of Transport

01-Jun-2006

CONFERENCE EUROPEENNE DES MINISTRES DES TRANSPORTS
CONSEIL DES MINISTRES

Français - Or. Anglais

Conseil des Ministres**ACCES ET INCLUSION****AMELIORER L'ACCES AUX TRANSPORTS POUR TOUS : MESSAGES POLITIQUES**

Ce document a été examiné sous le point 4.2 "Politiques de transport durable - Thèmes spécifiques : Accès et Inclusion" de l'ordre du jour de la session de Dublin du Conseil des Ministres.

Les Ministres :

- ont eu une discussion sur la base des mesures prises dans leurs pays et ont débattu des obstacles persistants rencontrés dans la recherche d'une meilleure accessibilité des transports ;
- ont confirmé leurs engagements de mettre en application les récentes décisions ministérielles de la CEMT sur l'amélioration de l'accessibilité des transports ;
- ont approuvé les Messages politiques contenus dans ce document et notamment les domaines prioritaires pour de nouvelles actions publiques tels que présentés dans la section 4.

JT03209967

Document complet disponible sur OLIS dans son format d'origine
Complete document available on OLIS in its original format

CEMT/CM(2006)7/FINAL

AMELIORER L'ACCES AUX TRANSPORTS POUR TOUS : MESSAGES POLITIQUES**1. CONTEXTE DE L'ACCESSIBILITE****1.1 Elément essentiel d'un réseau de transport de qualité**

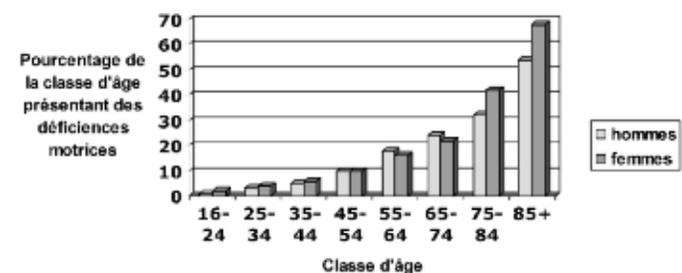
L'accessibilité des infrastructures et des services de transport est un facteur important pour assurer un réseau de transport durable, efficace et de grande qualité. L'accessibilité du réseau de transport a souvent été vue comme une préoccupation concernant uniquement une minorité d'usagers, en particulier les personnes handicapées dont les besoins en matière de déplacement sont considérés comme différents de ceux du reste de la population.

Il est toutefois de plus en plus admis par les autorités responsables des transports, les fournisseurs de services et les opérateurs que les améliorations de l'accessibilité du réseau de transport dans son ensemble sont synonymes de renforcement de la qualité des transports pour tous les usagers.

Un réseau de transport de meilleure qualité (pour ce qui est de la conception des véhicules, des infrastructures, de la formation des conducteurs, des informations et de bien d'autres facteurs) est un réseau plus équitable, de sorte que l'accessibilité est un élément fondamental pour assurer la durabilité sociale du secteur des transports.

1.2 La bombe à retardement démographique

Les populations des pays membres de la CEMT et des pays associés¹ vieillissent. La proportion des personnes de plus de 65 ans augmentera de 40 % au cours des 30 prochaines années et le nombre des plus de 80 ans doublera². La forte corrélation qui existe entre vieillissement et déficience est par ailleurs incontestable : les deux tiers des personnes handicapées sont des personnes âgées et plus de la moitié des plus de 75 ans souffre d'une déficience.



1. Lorsqu'il est fait référence aux pays de la CEMT dans la suite du document, il faut entendre pays membres et pays associés.
2. Conclusions et recommandations sur le transport et le vieillissement de la population, CEMT/CM(2001)14/FINAL.

CEMT/CM(2006)7/FINAL

Les personnes âgées constituent la tranche de la population qui augmente le plus vite dans la plupart des pays développés.

Le déséquilibre croissant entre la population active et les retraités aura des conséquences sociales et économiques considérables – les actifs étant en nombre de plus en plus insuffisant pour apporter un soutien à une population vieillissante qui n'est pas en mesure de subvenir à ses besoins. La mobilité en général et l'aptitude à utiliser le réseau de transport en particulier sont essentielles pour conserver autonomie et indépendance.

Les effets de ces évolutions démographiques doivent être pris en compte en même temps que les besoins de la part de la population déjà importante qui souffre de déficiences et/ou de problèmes de mobilité. D'après des études récentes, à tout moment, entre 20 et 30 % des personnes qui se déplacent ont leur mobilité réduite pour une raison ou une autre. Au sein de l'Union européenne, parmi les personnes en âge de travailler, plus de 45 millions – soit environ 1 sur 6 – ont un problème de santé ou un handicap de longue durée.

Dans ce contexte, l'amélioration de l'accessibilité devient une préoccupation grandissante des responsables, à tous les niveaux de prise de décision.

1.3 Impératifs sociaux et économiques

Malgré les progrès réalisés en matière d'accessibilité des infrastructures et des services de transport, bon nombre de personnes continuent à trouver les déplacements d'un point à un autre difficiles, voire impossibles. Les obstacles à la mobilité dans le réseau de transport et l'environnement connexe sont nombreux, et tant qu'ils ne seront pas supprimés, une proportion importante et croissante de la population demeurera désavantagée, incapable de se déplacer comme elle le voudrait et, par conséquent, limitée dans ses possibilités de participer pleinement à la vie en société.

La question est primordiale pour les pouvoirs publics non seulement sur le plan social, mais aussi sur le plan économique. Sans une mobilité indépendante, les citoyens sont incapables d'accéder à l'enseignement et aux établissements de santé, de trouver un emploi, ou encore de faire leurs achats alimentaires ou de réaliser d'autres activités de manière autonome. Les prestations et l'assistance nécessaires pour compenser ces incapacités coûtent très cher à la plupart des sociétés. Il existe également un lien entre la perte de mobilité et le bien-être ou la santé mentale et physique. Pour les personnes âgées en particulier, la perte ne serait-ce que de la mobilité extérieure locale peut entraîner une détérioration notable de la santé, engendrant de lourds surcoûts financiers pour les autorités publiques ainsi que d'importants coûts sociaux en termes de qualité de vie pour les personnes âgées ou handicapées et leurs familles.

3

CEMT/CM(2006)7/FINAL

2. DECLARATIONS DES MINISTRES : CADRE D'ACTION DE LA CEMT

Les engagements des Ministres de la CEMT au cours des 20 dernières années constituent une base solide pour l'élaboration de réseaux de transports accessibles ainsi que pour la mise en œuvre et l'échange de bonnes pratiques.

Les principaux textes desquels résultent les engagements des Ministres au cours des six dernières années sont les suivants³ :

- Résolution d'ensemble N° 2001/3 sur des transports accessibles⁴

Cette résolution constitue la base du cadre d'action de la CEMT depuis 2001. Les engagements des Ministres de 1978 à 1997 ont été réunis sous une seule référence dans cette résolution, qui réitère et actualise des recommandations sur tous les aspects de l'accessibilité, sur des thèmes tels que la formation, l'information et la communication, la recherche, l'organisation des transports, les véhicules personnels, les transports aériens, les réseaux ferrés, les tramways et les métros, les autobus, les autocars, les services de transport publics plus flexibles, les services de transport plus spécialisés et les taxis. Y sont également établis des principes qui servent de référence aujourd'hui, à savoir que :

- toutes les initiatives ou développements des politiques de transport ou d'aménagement du territoire devront comporter une évaluation de leur impact potentiel sur la sécurité et l'accessibilité pour les personnes âgées et à mobilité réduite ;
- tous les maillons de la chaîne de transport doivent être améliorés de façon à créer un environnement accessible de porte à porte et des efforts redoublés doivent être accomplis afin d'assurer des liens entre les différents moyens de transport et de créer ainsi un système de transport intégré, sûr et accessible ;
- en particulier, tous les nouveaux investissements dans le secteur des transports devront tenir compte des besoins des personnes à mobilité réduite et âgées selon la Charte déjà agréée par les Ministres à Varsovie en 1999 ;
- une étroite collaboration avec les gouvernements, les autorités publiques, les fabricants, les opérateurs et les personnes concernées (personnes âgées ou handicapées) est essentielle.

3. La liste ci-après n'est pas exhaustive et met uniquement en lumière les éléments essentiels. Une liste des principaux engagements résultant de publications, résolutions et rapports récents figure à l'annexe 1.

4. <http://www.cemt.org/resol/disabled/dis20013f.pdf>

4

CEMT/CM(2006)7/FINAL

- Transport et vieillissement de la population⁵

En 2001 également, les Ministres ont approuvé des travaux portant sur les questions des transports relatives aux personnes âgées, qui soulignaient la nécessité de réaliser notamment des évaluations systématiques de la sécurité et de l'accessibilité dans le cadre des plans de transport et d'aménagement du territoire – en ayant en particulier à l'esprit les effets sur les personnes âgées. Il y était recommandé d'adopter une stratégie concernant l'intégralité de la chaîne de déplacement, avec des améliorations de l'accessibilité pour tous les modes et leurs points de correspondance, et d'établir des orientations sur toute une gamme de thèmes importants pour les personnes âgées, tels que la création d'un cadre de vie de proximité moins dépendant de la voiture, la fonction et la conception du système routier, et une évaluation effective de la capacité des conducteurs.

- Amélioration de l'accessibilité dans les transports publics⁶

En 2003, les Ministres ont approuvé un ensemble de recommandations communes avec l'Union internationale des transports publics (UITP) concernant les actions que les autorités et les opérateurs de transport public peuvent mener de concert pour renforcer l'accessibilité des réseaux de transport public.

Les recommandations ont porté notamment sur l'amélioration de la coopération entre autorités et opérateurs pour des mesures concernant les véhicules, les gares et les arrêts ; une planification prospective à un horizon temporel de 5 et 10 ans pour des progrès en matière d'accessibilité, et un suivi minutieux de la réalisation des objectifs ; la collaboration et la concertation avec les associations de personnes handicapées à toutes les étapes des processus de planification et de mise en œuvre ; la prise en compte de tous les types de déficience (physique, sensorielle, cognitive) ; une formation de sensibilisation au handicap pour tous les personnels des transports publics ; la nécessité d'une information actualisée sur les services de transport dans des formats appropriés pour les personnes handicapées ; et la reconnaissance des avantages financiers résultant d'une fréquentation accrue du réseau permise par les gains d'accessibilité.

- Mise en œuvre des politiques nationales en matière d'accessibilité⁷

Plus récemment, lors du Conseil de Ljubljana en 2004, les Ministres ont approuvé un certain nombre de mesures destinées à faciliter la mise en œuvre au niveau national d'initiatives visant à améliorer l'accès aux infrastructures et services de transport, telles que :

5. <http://www.cemt.org/online/council/2001/CM0114Ff.pdf>

6. <http://www.cemt.org/online/council/2003/CM0306Ff.pdf>

7. <http://www.cemt.org/online/council/2004/CM200413f.pdf>

CEMT/CM(2006)7/FINAL

- réfléchir aux niveaux où il convient de légiférer (européen, national et/ou régional) pour s'assurer que la prise en compte des besoins de transport des personnes handicapées et les réponses à y apporter fassent partie intégrante de la politique des transports ;
- effectuer un suivi régulier des progrès relatifs à l'application de la législation et des politiques dans ce domaine afin de pouvoir évaluer si elles ont un impact positif sur la mobilité des personnes handicapées.

3. ATTEINDRE L'ACCESSIBILITE : PROGRES REALISES ET OBSTACLES PERSISTANTS

3.1 Progrès réalisés

Dans ce contexte, des progrès notables ont été enregistrés en matière d'amélioration de l'accessibilité des transports dans bon nombre de pays. Ainsi, au cours des 10-15 dernières années, des textes législatifs visant à établir les droits civils des personnes handicapées et/ou à instaurer des normes techniques spécifiques ont été élaborés dans de nombreux pays et à l'échelle européenne⁸.

Il existe beaucoup d'exemples de bonnes pratiques concernant l'organisation et la fourniture de transports accessibles, ainsi que l'application des principes suivants :

- Proche collaboration entre les autorités et les opérateurs pour fournir un service de transport sans discontinuité ;
- Liaison étroite avec les organisations représentant les personnes âgées ou handicapées pour faire en sorte que les améliorations correspondent aux besoins des intéressés ;
- Attention à la nécessité de créer un environnement piétonnier exempt d'obstacles au sein duquel les citoyens peuvent se déplacer en toute sécurité et confiance et peuvent accéder aux services de transport public.

3.2 Obstacles persistants

Malgré les progrès constatés dans certains pays, des obstacles demeurent dans d'autres, qui freinent la mise en œuvre de bonnes pratiques. Les problèmes sont notamment les suivants :

- **Manque d'intérêt des pouvoirs publics** : dans certains pays, l'accessibilité reste une préoccupation accessoire dans le cadre de la politique des transports, et n'est toujours pas considérée comme devant être prise en compte lors de l'adoption des décisions qui s'imposent dans ce domaine afin d'aboutir à un réseau de transports de qualité.

8. Voir la liste à l'annexe 2.

CEMT/CM(2006)7/FINAL

- **Inadéquation persistante des cadres juridiques et réglementaires et des normes techniques** de sorte que tant les incitations que les moyens à la disposition des autorités et des opérateurs pour amorcer et soutenir des progrès en matière d'amélioration de l'accessibilité sont toujours modestes.
- **Suivi et évaluation de la mise en œuvre insuffisants** : dans certains pays qui ont déjà promulgué des législations nationales relatives aux personnes handicapées, ou ont mis en place un cadre d'action imposant des conditions d'accessibilité, le suivi de la mise en œuvre des dispositions juridiques et réglementaires est parfois faible ou inexistant. L'évaluation – quand elle a lieu – est balbutiante dans bon nombre de pays, si bien que les effets des politiques visant à améliorer l'accessibilité sont souvent mal connus.
- **Manque de connaissance des bonnes pratiques internationales.** Le rapport intitulé *Améliorer l'accès aux transports pour tous : Guide de bonnes pratiques*, présenté aux Ministres lors du Conseil de Dublin en 2006, constitue une initiative susceptible d'accroître la diffusion des bonnes pratiques les plus récentes.

Conséquences économiques

Ces obstacles font que les améliorations de l'accessibilité sont souvent prises en compte trop tardivement ou pas du tout, dans le processus de prise de décision ou sont considérées comme des éléments facultatifs dont on peut faire l'économie lorsqu'il faut serrer les budgets. Les ressources financières et autres, indispensables pour réaliser ces améliorations, sont rarement allouées suffisamment tôt lors du processus de planification des transports.

Les coûts des investissements a posteriori et des aménagements qui s'imposent alors peuvent être élevés, et s'ajouter aux coûts économiques indirects décrits précédemment, susceptibles de découler de la perte de mobilité indépendante. La situation peut encore être aggravée par l'augmentation des frais de fourniture de services de transport spécialisés distincts pour les personnes âgées ou handicapées qui ne peuvent utiliser les transports publics.

L'intégration des préoccupations d'accessibilité en amont dans le processus de planification des transports et de prise de décisions y afférentes permet de répartir les coûts sur toute la période d'investissement. En outre, en accroissant la fréquentation des transports publics (par les personnes handicapées, mais aussi par les personnes qui doivent se déplacer avec de jeunes enfants ou des bagages lourds), une meilleure accessibilité peut être synonyme d'avantages économiques pour les sociétés de transport. La réduction des délais d'embarquement obtenue grâce aux améliorations de l'accessibilité peut par ailleurs correspondre à une baisse des frais d'exploitation.

Des économies significatives en dehors du secteur des transports peuvent également être engendrées par l'accessibilité des transports. Par exemple, en réduisant ou en retardant les aides à domicile ou les installations en résidence médicale pour les personnes âgées ayant perdu leur autonomie et en permettant aux jeunes personnes handicapées de reprendre une activité économique grâce à un meilleur accès à l'emploi.

7

CEMT/CM(2006)7/FINAL

Ces bénéfices collatéraux bien que difficilement quantifiables, devraient être pris en considération lors de l'estimation des coûts économiques des améliorations en matière d'accessibilité.

4. DOMAINES PRIORITAIRES POUR DES ACTIONS PUBLIQUES

Compte tenu de ce contexte, les pouvoirs publics devraient accorder une attention prioritaire aux points suivants afin que l'amélioration de l'accessibilité des transports se poursuive au sein des pays.

- Les pouvoirs publics ne doivent plus considérer l'accessibilité comme une préoccupation optionnelle, mais comme un impératif économique et social évident, et comme un élément faisant partie intégrante d'un cadre d'action visant à promouvoir un réseau de transports de qualité, efficace et durable.

Le *Guide de bonnes pratiques pour améliorer l'accès aux transports pour tous*, présenté aux Ministres à Dublin⁹, peut être un atout majeur dans la réalisation de ces objectifs ainsi que de ceux établis ci-dessous.

- Si bon nombre de pays ont adopté des initiatives fortes pour renforcer l'accessibilité des transports par des législations, des réglementations et d'autres types de soutiens et d'incitations, de nombreux autres continuent à considérer l'accessibilité comme une préoccupation peu importante – un problème ne concernant qu'une minorité des usagers des réseaux de transport, essentiellement les personnes souffrant de handicap.

Cette attitude dénote l'absence de prise de conscience :

- de l'importance de l'accessibilité pour aboutir à un réseau de transport durable comme indiqué précédemment ;
- de la proportion croissante de personnes âgées au sein de la population et des conséquences de cette évolution démographique pour ce qui est de la nécessité grandissante d'améliorer l'accessibilité des transports ;
- des avantages qu'une accessibilité renforcée est susceptible d'apporter non seulement aux personnes handicapées mais aussi à toutes les parties prenantes des réseaux de transports et à leurs usagers.
- Les pays qui ne l'ont pas encore fait devraient élaborer un cadre d'action national global, étayé par des textes législatifs ou réglementaires le cas échéant, pour que l'accessibilité ne soit plus une préoccupation marginale, mais s'inscrive pleinement dans la planification stratégique à long terme des transports. Les rapports et les résolutions adoptés par la CEMT au cours des 20 dernières années fournissent un cadre d'ensemble qui reste valable pour l'action des pouvoirs publics.

9. Publication présentée aux Ministres en tant que document de référence.

8

CEMT/CM(2006)7/FINAL

Il conviendra notamment de constituer des partenariats entre tous les acteurs de la planification et de la fourniture de services de transport et avec la communauté des personnes handicapées pour permettre d'atteindre une accessibilité totale¹⁰.

- Les pouvoirs publics qui ont déjà instauré un cadre d'action solide en vue d'améliorer l'accessibilité devraient en surveiller régulièrement la mise en œuvre et en évaluer les effets. Cela est essentiel pour veiller à ce que les actions qui s'imposent soient entreprises à tous les niveaux de décision dans le réseau de transport. Des instruments d'analyse et d'évaluation doivent être mis au point et perfectionnés à cette fin.

Les questions d'accessibilité qui actuellement nécessitent une attention particulièrement forte des pouvoirs publics sont les suivantes :

- **La formation pour le personnel des entreprises de transport**, en particulier les conducteurs. La formation des conducteurs ainsi que la disponibilité et l'accessibilité de l'information : il s'agit d'éléments fondamentaux pour encourager les personnes âgées ou handicapées à se déplacer en toute confiance.

Celle-ci revêt présentement une importance toute particulière dans la plupart des pays afin de mieux répondre aux déficiences sensorielles et cognitives ainsi qu'aux problèmes de santé mentale. Ces déficiences continuent à être le parent pauvre de la politique en matière de transports accessibles. Les formes de déficiences sont multiples et il ne suffit pas de se contenter de répondre aux besoins des personnes en fauteuil roulant ou qui présentent des difficultés de locomotion. Les personnes souffrant de troubles de la vue ou de l'audition (très fréquemment associés au vieillissement) et celles qui ont des problèmes de santé mentale ou des déficiences intellectuelles ont également des besoins particuliers qui peuvent être satisfaits sans dépenses considérables.

La publication CEMT-UITP « *Améliorer l'accès aux transports publics : Principes directeurs pour le personnel des entreprises de transport* »¹¹ fournit des lignes directrices sur les comportements à avoir à l'égard des usagers des transports publics, âgés ou handicapés.

- **Des services de transport porte à porte spécialisés distincts**. La nécessité de disposer de tels services devrait certes diminuer si des systèmes entièrement accessibles sont mis en place, mais ce type de services restera indispensable dans certains cas, par exemple dans les zones rurales isolées et pour les personnes dont les handicaps les empêchent d'utiliser les transports publics.

10. Par exemple, l'instauration de bus accessibles a peu d'efficacité tant que les infrastructures de transport et l'environnement routier ne sont pas exempts d'obstacles et tant que des politiques de gestion de la circulation ne sont pas mises en place pour optimiser les arrêts de bus.

11. Publication présentée aux Ministres en tant que document de référence.

CEMT/CM(2006)7/FINAL

Cette question doit faire l'objet d'un examen plus approfondi afin de déterminer les moyens les plus efficaces de répondre à ces besoins particuliers.

Les taxis restent un point particulièrement complexe de l'accessibilité des transports, essentiellement en raison de la structure et de l'organisation du secteur. Ils ont un rôle majeur à jouer dans la fourniture des services de porte à porte pour les personnes âgées ou handicapées, mais les véhicules les plus communément utilisés par le secteur des taxis dans la plupart des pays européens sont, de par leur conception, inappropriés pour un grand nombre d'usagers à mobilité réduite.

Les travaux communs en cours de réalisation par la CEMT et l'IRU, en collaboration avec les principaux constructeurs automobiles européens, devraient contribuer à remédier aux problèmes de conception des véhicules.

L'objectif de l'étude correspondante, qui s'appuie sur les précédents travaux communs entrepris avec l'IRU concernant les *Aspects économiques de l'accessibilité des taxis* (et répond à un mandat ministériel résultant de ces travaux) ainsi que sur la résolution de la CEMT de 1994 *sur l'accès aux taxis pour les personnes à mobilité réduite*¹², est de recommander des critères applicables aux véhicules susceptibles de répondre aux besoins d'un plus grand nombre de citoyens, et d'être ultérieurement modifiés le cas échéant avec des coûts supplémentaires minimaux.

L'étude comporte des recommandations en matière de conception, mais elle est également l'occasion d'examiner d'autres points importants tels que les moyens par lesquels les autorités nationales et locales peuvent encourager la mise en place de taxis accessibles, la conception des infrastructures pour faciliter l'utilisation des taxis, ou la formation des chauffeurs pour les sensibiliser aux besoins des personnes handicapées.

Une méthode générale en deux volets pour la conception des véhicules¹³, reposant sur des critères chiffrés et de performance, a été approuvée par la Task Force conjointe CEMT-IRU, et les professionnels du secteur ont été invités à faire part de leurs réactions.

12. <http://www.cemt.org/resol/disabled/dis942f.pdf>

13. La méthode de base consiste à avoir deux types de conception :

Type 1 : Taxis accessibles en fauteuil roulant : véhicules accessibles permettant de transporter la majorité, mais pas la totalité, des passagers qui se déplacent en fauteuil roulant ainsi que des personnes souffrant d'autres déficiences.

Type 2 : Taxis standard : véhicules dont les caractéristiques font qu'ils sont d'une utilisation plus facile par les personnes handicapées, mais qui ne peuvent prendre en charge les usagers en fauteuil que s'ils sont en mesure de quitter leur fauteuil.

Il est recommandé que les flottes de taxis utilisés pour assurer des services réguliers soient composées de ces deux types de véhicules. La répartition entre chaque type au sein du parc de taxis sera sans doute différente selon les lieux, d'un pays à l'autre mais aussi dans un seul et même pays. La décision relative à cette répartition incombe aux autorités centrales et locales.

CEMT/CM(2006)7/FINAL

Pour la première fois, un large accord pourrait se dessiner parmi les autorités, les opérateurs et les constructeurs automobiles participants concernant des paramètres recommandés pour la conception de véhicules.

CEMT/CM(2006)7/FINAL

ANNEXE 1**LISTE DES PRINCIPAUX ENGAGEMENTS RECENTS DES MINISTRES EN VUE D'AMELIORER L'ACCESSIBILITE DES TRANSPORTS**

Conclusions et recommandations du Rapport sur la mise en œuvre au niveau national des mesures visant à améliorer l'accessibilité des transports
(<http://www.cemt.org/online/council/2004/CM200427f.pdf>)

Conclusions et recommandations contenues dans l'étude réalisée conjointement par la CEMT et l'UITP sur l'amélioration de l'accessibilité dans les transports publics
(<http://www.cemt.org/online/council/2003/CM0306Ff.pdf>)

Résolution d'ensemble N° 2001/3 sur des transports accessibles
CEMT/CM(2001)15/FINAL/ (<http://www.cemt.org/resol/disabled/dis20013f.pdf>)

Conclusions et recommandations sur le transport et le vieillissement de la population,
CEMT/CM(2001)14/FINAL
(<http://www.cemt.org/online/council/2001/CM0114Ff.pdf>)

Conclusions et recommandations de l'étude conjointe CEMT-IRU sur les aspects économiques de l'accessibilité des taxis
<http://www.cemt.org/online/council/2001/CM0117Ff.pdf>

Charte sur l'accès aux services et infrastructures de transport (1999)
(<http://www.cemt.org/topics/handicaps/pdf/tphCharterfr.pdf>)

CEMT/CM(2006)7/FINAL

ANNEXE 2**EXEMPLES DE TEXTES LEGISLATIFS RECENTS
A L'ECHELLE EUROPEENNE OU NATIONALE****A l'échelle européenne :**

- 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.
- Règlement (CE) n°261/2004 établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol.
- Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil concernant les droits des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens, COM(2005) 47 final.
- Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires internationaux, COM(2004) 143.
- Projet de Spécifications techniques d'interopérabilité (STI) concernant les personnes à mobilité réduite, en relation avec les directives 2001/16/CE et 1996/48/CE.

Projets récents d'actions COST

- Action COST 322 sur les autobus à plancher surbaissé, en relation avec la directive 2001/85/CE.
- Action COST 355 sur l'accessibilité des systèmes ferroviaires lourds pour les passagers, en relation avec la directive 2001/16/CE.
- Action COST 349 sur l'accessibilité des autocars et bus à longue distance pour les personnes à mobilité réduite.

A l'échelle nationale, en particulier, législation relative aux droits des personnes handicapées élaborée au cours des 15 dernières années dans les pays suivants :

- ÉTATS-UNIS (1990) : Americans with Disabilities Act (ADA).
- ITALIE (1992 et 2001) : Loi-cadre pour l'assistance, l'intégration sociale et les droits des personnes handicapées. (1996) Loi sur l'accessibilité des édifices, et des services et transports publics.
- ROYAUME-UNI (1995 et 2005) : *Disability Discrimination Act (DDA)*.

13

CEMT/CM(2006)7/FINAL

- ALLEMAGNE (2002) : Loi sur l'égalité des chances des personnes handicapées.
- ESPAGNE (2003) : Loi nationale sur l'égalité des chances, la non-discrimination et l'accessibilité universelle.
- SUISSE (2004) : Loi fédérale sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées.
- FRANCE (2005) : Loi pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées.
- IRLANDE (2005) : *Disability Act*.

14

**Colloque du 19 mai 2010 sous le haut patronage
de Jean Louis BORLOO, ministre de l'Écologie, du
Développement durable, des Transports et du Logement,
co-organisé par le GART et l'APF**

Anne-Marie Frédéric, GART - Nicolas Merille, APF

Suivi réalisé par le pôle Communication du GART :

Catherine Marion

Gilles Averty

Conception et réalisation de la maquette

Evelyne Simonin

Merci aux intervenants

Xavier Allard

Jean-Marie Barbier

Lila Bennett

Dominique Bussereau

David Caubel

Mary Crass

Guy Crost

Stéphane Gemmani

Fabienne Keller

Yves Kratinger

Paulette Lappin

Patrick Larible

Muriel Larrouy

Jean-François Malbrancq

Claude Martinand

Marc Maudinet

Véronique Moura

Louis Nègre

Marie Prost-Coletta

Roland Ries

Michèle Rousseau

Gilles Savary

Retrouvez des interviews mis en ligne par



sur www.gart.org