

**Université François-Rabelais Tours**  
**Ecole doctorale Sciences de l'Homme et de la Société**

**D.E.A. Villes et Territoires – Aménagement**

**Mémoire de recherche**  
**Présenté par Claire DES DORIDES**

**Proposition d'un outil d'évaluation de la prise en compte des  
personnes à mobilité réduite par une collectivité dans les  
transports collectifs urbains**

*Année 2003-2004*

**Membres du jury**  
**Jeannine MARCHAND-SAVARIT, Maître de conférences en Sociologie**

**Centre d'Etudes Supérieures en Aménagement**  
**Maison des Sciences de l'Homme " Villes et Territoires "**

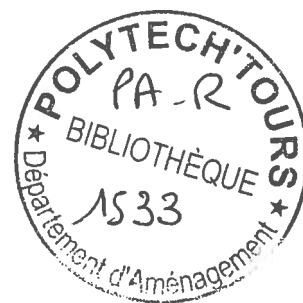
UNIV. TOURS POLYTECH DA



D 251 013651 8

Proposition d'un outil d'évaluation de la prise en compte des  
personnes à mobilité réduite compte par une collectivité dans  
les transports collectifs urbains

**Proposition de grilles d'évaluation élaborées à partir de deux études  
de cas : Angers et Nantes**





## REMERCIEMENTS

Je tiens à adresser mes plus sincères remerciements à l'ensemble des personnes qui m'ont permis d'avancer dans ma recherche, en me consacrant de leur temps.

Je remercie chaleureusement tous les membres des diverses associations qui m'ont accordé du temps pour me recevoir et répondre à mes questions. Je leur suis vivement reconnaissante d'avoir su me communiquer leur volonté de persévérer dans les efforts réalisés jusqu'à présent, et de continuer à croire que les villes pourront devenir accessibles pour tous. Je remercie ainsi :

M. Crémet, APF, délégation de l'APF de Loire Atlantique, responsable de l'accessibilité,

M. Maille, délégation de l'APF de Paris, responsable de la mission accessibilité.

M. Touchais, délégation de l'APF du Maine et Loire, responsable de l'accessibilité.

Je remercie les élus qui m'ont consacré du temps dans leurs journées si chargées :

M. Perron, maire adjoint aux Transports de la ville d'Angers,

Mme Richard, maire adjointe au Handicap

M. de Rugy, maire adjoint, délégué aux transports et aux déplacements de la ville de Nantes.

Je remercie également les personnes qui ont pris du temps sur leur travail pour m'expliquer leurs points de vue, et permis de comprendre certaines situations :

Melle Champain, responsable au Comité de Liaison des Handicapés,

M Debove, directeur marketing à la COTRA,

M. Gauthier responsable de HANDITAN,

M. Herbreteau, Directeur adjoint des Transports Collectifs et du Stationnement, à Nantes Métropole,

Mme Lairer, chargée de mission à Nantes Métropole,

Mme Monnier, responsable de la Mission Handicap de la ville de Nantes, qui m'a permis d'assister à la commission extra-municipale pour les personnes handicapées organisée par le groupe accessibilité,

Mme Rouleau, chargée de mission à Angers Agglomération.

Je remercie Mme Marchand-Savarit, ma directrice de recherche, pour sa disponibilité, son écoute et ses encouragements.

Je tiens à adresser mes plus vifs remerciements à l'ensemble des membres de l'association « A Fond La Vie ! » grâce à qui j'ai pu découvrir le monde du handicap, et qui ont su me partager leur volonté de vaincre malgré les nombreux obstacles qu'ils rencontrent chaque jour.

## Table des matières

INTRODUCTION	6
--------------	---

<b>I. Accessibiliser, c'est réduire le handicap</b>	<b>9</b>
---	----------

<b><u>A. L'ACCESSIBILITE : UNE PROBLEMATIQUE SOCIALE</u></b>	<b>9</b>
--	----------

<b>1. LE ROLE DE LA MOBILITE POUR L'INTEGRATION DANS LA SOCIETE</b>	<b>9</b>
A. LE DROIT A LA MOBILITE : UN DROIT FONDAMENTAL	
B. L'ACCES A LA MOBILITE PERMET L'ACCES AU TRAVAIL, A LA CULTURE, AUX RELATIONS SOCIALES...	
<b>2. LA MOBILITE, UNE QUETE DE SENS</b>	<b>10</b>
A. VALORISATION ACTUELLE DE LA MOBILITE : PRODUCTRICE D'UN NOUVEAU RAPPORT A LA TERRITORIALITE	
B. ASPIRATION A LA MOBILITE DE LA SOCIETE	11
C. ACCEDER A LA MOBILITE PERMET DE SUIVRE LA « NOUVELLE REVOLUTION URBAINE »	
<b>3. LES PERSONNES A MOBILITE REDUITE : UNE LARGE PART DE LA POPULATION CONCERNEE</b>	<b>12</b>
A. LES PERSONNES A MOBILITE REDUITE : TOUS, NOUS FAISONS UN JOUR PARTIE DE CETTE CATEGORIE DE LA POPULATION	
B. LES PERSONNES EN SITUATION DE HANDICAP	
C. LE VIEILLISSEMENT DE LA POPULATION	
<b>4. DEFINITION ET ENJEUX DE L'ACCESSIBILITE (SOURCE : « EVOLUTION DE L'ACCESSIBILITE EN 2002 » DMA)</b>	<b>16</b>
A. DEFINITIONS THEORIQUES	
B. SIX ENJEUX DE L'ACCESSIBILITE	

<b><u>B. ROLE DES POLITIQUES PUBLIQUES</u></b>	<b>18</b>
--	-----------

<b>1. POSITION DE L'UNION EUROPEENNE</b>	<b>18</b>
A. DIRECTIVE 2001 : OBJECTIF POUR 2020 DE L'ACCESSIBILITE DE TOUS LES RESEAUX DE BUS	
B. PROJET D'UNE NOUVELLE DIRECTIVE : CONTRE LA DISCRIMINATION	
C. LES DIFFERENTS ORGANISMES AU SEIN DE L'UNION EUROPEENNE	
<b>2. ORIENTATIONS GOUVERNEMENTALES FRANÇAISES : EVOLUTIONS LEGISLATIVES</b>	<b>20</b>
A. 1957 : LE « TRAVAILLEUR HANDICAPE » RECONNU POUR LA PREMIERE FOIS	20
B. 1975 : LE PRINCIPE DE « L'ACCESSIBILITE » EST POSE	
C. 1982 : « DES MESURES PARTICULIERES PEUVENT ETRE PRISES EN FAVEUR DES PMR »	
D. 1991 : L'ACCESSIBILITE DANS LES ETABLISSEMENTS RECEVANT DU PUBLIC	
E. 1999 : ACCESSIBILITE DE LA VOIRIE PUBLIQUE OU PRIVEE	
F. 2000 : LA LOI SOLIDARITE ET RENOUVELLEMENT URBAINS NE CHANGE RIEN	
G. 2004 : UN PROJET DE LOI « RELATIF A L'EGALITE DES CHANCES DES PERSONNES HANDICAPEES »	

<b><u>C. LES INSTANCES EXISTANTES POUR LE DEVELOPPEMENT DE L'ACCESSIBILITE</u></b>	<b>26</b>
--	-----------

<b>1. LA DELEGATION MINISTERIELLE A L'ACCESSIBILITE : CREEE EN 1999</b>	<b>26</b>
<b>2. COLIAC : COMITE DE LIAISON POUR L'ACCESSIBILITE DU CADRE DE VIE, UNE INSTANCE EN PARALLELE</b>	<b>26</b>

<b>3. LES CORRESPONDANTS ACCESSIBILITE DES DDE</b>	<b>27</b>
<b>4. PLACE ET ROLE DE LA RECHERCHE</b>	<b>27</b>
A. CTNERHI : CENTRE TECHNIQUE NATIONAL D'ETUDES ET DE RECHERCHES SUR LES HANDICAPS ET INDEFICIENCES	
B. CERTU : CENTRE D'ETUDES SUR LES RESEAUX, LES TRANSPORTS, L'URBANISME ET LES CONSTRUCTIONS PUBLIQUES	
Conclusion	29
 <b>II. Etudes empiriques</b>	<b>30</b>
Introduction	30
 La Communauté d'Agglomération d'Angers	32
 <b>A. <u>UN SYSTEME DE TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS INACCESSIBLE</u></b>	<b>33</b>
 1. DU DISTRICT A LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION	33
A. 1968-2001 : LE DISTRICT DE L'AGGLOMERATION ANGEVINE	
B. 2001 : CREATION DE LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION ANGEVINE	
2. LE SYTRA : AUTORITE ORGANISATRICE	36
A. SA COMPOSITION	
B. SES ROLES	
C. LE FONCTIONNEMENT CONFIE A UN EXPLOITANT PRIVE : LA COTRA	
3. LA COTRA : GESTIONNAIRE DU RESEAU	37
Schéma récapitulatif des acteurs des transports urbains collectifs	
Angers	40
 <b>B. <u>« LE COMITE DE LIAISON POUR LES HANDICAPES » : UNIQUE MOYEN DE TRANSPORT ACCESSIBLE</u></b>	<b>41</b>
 1. LES ETAPES DU CLH DEPUIS 1979	41
2. STRUCTURE ET ROLE DU CLH	42
A. CLH TRANSPORT	
B. LA MAISON DU HANDICAP	
C. L'OBSERVATOIRE DE L'ACCESSIBILITE	
3. LES RELATIONS DU CLH AVEC LA VILLE D'ANGERS : « MISSION HANDICAP »	44
4. UNE DEMANDE CROISSANTE DE TRANSPORTS ADAPTES : INSUFFISANCE DE MOYENS	45
A. UNE DEMANDE QUI NE CESSE DE CROITRE	
B. INSUFFISANCE DE MOYENS FINANCIERS	
 <b>C. <u>LES PROJETS EN COURS : UN ESPOIR POUR L'ACCESSIBILITE</u></b>	<b>48</b>
 1. LE 1 <sup>ER</sup> PDU DE L'AGGLOMERATION ANGEVINE : ARRETE EN MARS 2004	48
A. LE PDU SOUMIS AU PROJET D'AGGLOMERATION 2015	
B. DIAGNOSTIC DU PDU	
C. TRAVAIL DE CONCERTATION POUR UNE MEILLEURE ECOUTE DES BESOINS DES PERSONNES HANDICAPEES	
D. PROPOSITIONS DE MOYENS POUR L'ACCESSIBILISATION	
2. LE TRAMWAY : LE FUTUR MOYEN DE TRANSPORT SERA ACCESSIBLE : UN NOUVEL ESPOIR	54
Conclusion	56

La Communauté Urbaine de Nantes	57
<b><u>A. ORGANISATION DU SYSTEME DE TRANSPORTS URBAINS COLLECTIFS NANTAIS</u></b>	<b>58</b>
1. LA COMMUNAUTE URBAINE NANTAISE : AUTORITE ORGANISATRICE DES TRANSPORTS URBAINS	58
A. LES ETAPES DE L'AGGLOMERATION NANTAISE	
B. PRESENTATION DE LA COMMUNAUTE URBAINE DE NANTES	
C. COMPETENCES DE LA CUN : RESPONSABLE DES TRANSPORTS URBAINS	
2. LA SEMITAN : GESTIONNAIRE DU RESEAU COLLECTIF ORDINAIRE	61
A) LA SEMITAN AU SEIN DE TAN	
B) LE FONCTIONNEMENT DE LA SEMITAN	
C) UN RESEAU ORDINAIRE QUI TEND A DEVENIR TOUJOURS PLUS ACCESSIBLE	
Schéma récapitulatif des acteurs des transports urbains collectifs <i>Nantes</i>	66
<b><u>B. UN TRANSPORT SPECIFIQUE A MAINTENIR AU SEIN DE TAN</u></b>	<b>68</b>
1. 1976 : MISE EN PLACE DU PREMIER SERVICE SPECIALISE POUR LES PERSONNES A MOBILITE REDUITE : CARIPH	68
2. HANDITAN	69
A) 1979-1999 : HANDITAN DOIT REpondre A LA DEMANDE CROISSANTE	
B) 1999 : LA « GRANDE REFORME » A DOUBLE ENJEU A ENGENDRE UNE DEMANDE ENCORE PLUS FORTE	
<b><u>C. FORMALISATION DE LA PRISE EN COMPTE DE L'ACCESSIBILITE</u></b>	<b>73</b>
1. DANS LES DOCUMENTS D'URBANISME DE NANTES METROPOLE	73
A) LE PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS	
B) LE SCHEMA DIRECTEUR DES TRANSPORTS COLLECTIFS	
2. ENGAGEMENT DE LA VILLE DE NANTES	76
A) LA MISSION HANDICAP	
B) LA COMMISSION EXTRA-MUNICIPALE POUR PERSONNES HANDICAPEES	
Conclusion	78
<b>III. Proposition d'évaluation quant aux efforts réalisés par une collectivité pour l'accessibilité dans ses transports collectifs urbains, à l'aide de grilles d'évaluation</b>	<b>79</b>
Introduction	79
<b><u>A. PRESENTATION DES GRILLES</u></b>	<b>80</b>
<b><u>B. UTILISATION SOUHAITEE</u></b>	<b>80</b>
<b><u>C. PROPOSITION DE GRILLES D'EVALUATION DE L'ACCESSIBILITE DES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS D'UNE COLLECTIVITE</u></b>	<b>81</b>

1. ORGANISATION FEDERATRICE ENTRE LES ASSOCIATIONS	82
2. DOCUMENTS D'URBANISME TRAITANT DU TRANSPORT	83
3. SERVICE DES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS	84
4. SERVICE DE TRANSPORT ADAPTE POUR LES PERSONNES A MOBILITE REDUITE	85
5. ENGAGEMENT DE LA COLLECTIVITE	86

## CONCLUSION 87

Table des cartes	89
Table des illustrations et photos	90
Bibliographie	92
Table des annexes	98

« Une personne handicapée dans un aménagement accessible est une personne valide ; par contre, une personne valide dans un aménagement non accessible est une personne handicapée »

Louis-Pierre Grosbois

# INTRODUCTION

« L'immobilité ou la « mobilité réduite » devient un facteur d'exclusion accru pour diverses catégories de personnes. »<sup>1</sup>

La possibilité de se mouvoir et se déplacer, aussi bien à l'intérieur du cadre bâti que dans les espaces publics et les transports, conditionne l'insertion sociale de chacun des citoyens.

Alors que l'année 2003 a été promulguée « Année Européenne des Personnes Handicapées », intéressons-nous à la mobilité des personnes handicapées, et plus globalement, des personnes à mobilité réduite. Quelle place trouvent-elles dans les réseaux de transports collectifs urbains ?

Après vingt ans d'immobilisme législatif relatif au droit des personnes handicapées, une nouvelle loi est passée en mars dernier en première lecture au Sénat, et devrait pouvoir être applicable début 2005. Cependant, elle subit déjà de vives critiques de la part des associations, ne répondant pas à leurs attentes.

Ce projet de loi tente d'apaiser les tensions au sein du monde du handicap en France, qui manifeste de plus en plus de contestations. Cependant, aucune évaluation n'a été élaborée, et des erreurs risquent malheureusement d'être reproduites.

En effet, la première loi en faveur des personnes handicapées date de 1975, mais elle reste encore inappliquée aujourd'hui sur la majeure partie du territoire national. Dans l'ensemble de ces dispositions législatives, je me suis intéressée plus précisément à l'accessibilité dans les transports collectifs urbains. Il s'avère que de fortes divergences apparaissent selon les agglomérations. Mais les besoins de ces personnes restent partout les mêmes, et ils se trouvent trop souvent dans des situations d'inaccessibilité.

Comment expliquer ces différences de considération des personnes en situation de handicap, en fonction des villes ? Quels sont les éléments explicatifs d'une bonne ou d'une mauvaise accessibilité ?

Afin de tenter de répondre à ces questions, j'ai orienté ma recherche vers l'élaboration d'une proposition d'évaluation quant aux efforts réalisés par une collectivité, pour l'accessibilité dans ses transports collectifs urbains.

Cette étude concerne uniquement l'accessibilité dans les transports « dont le service est offert au public ou, au moins, aux membres d'une collectivité »<sup>2</sup>.

J'ai fait le choix de réaliser deux études empiriques, m'appuyant essentiellement sur des entretiens avec collectivités, associations, et sociétés de transport, afin de pouvoir proposer un outil d'évaluation : une grille multicritères.

---

<sup>1</sup> *Nouveaux rythmes urbains : quels transports ?* Rapport du CNT, JP Baily et E. Heurgon, 2001

<sup>2</sup> *Dictionnaire de l'Urbanisme et de l'Aménagement*, P. Merlin et F. Choay, 1996, 2<sup>ème</sup> édition

Grâce à différents classements et études comparatives de villes, j'ai choisi d'étudier la Communauté Urbaine de Nantes et la Communauté d'Agglomération d'Angers, qui abordent très différemment l'accessibilité dans leurs transports en commun.

Il ne s'agit pas d'une étude comparative, mais de deux études de cas différentes, permettant ainsi de relever une diversité de critères d'évaluation. La liste de ces critères n'est pas exhaustive, mais permet une première approche, qui pourra donner suite à une évaluation plus approfondie.



# I. Accessibiliser, c'est réduire le handicap

## A. L'accessibilité : une problématique sociale

### 1. Le rôle de la mobilité pour l'intégration dans la société

#### a. *Le droit à la mobilité : un droit fondamental*

«Toute personne a droit de circuler librement». Cinquante ans après la Déclaration universelle des droits de l'homme, cette liberté de circuler est loin d'être, pour beaucoup, une réalité.

La loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs a reconnu le droit au transport et imposé au système de transports intérieurs l'obligation de concourir à la solidarité nationale.<sup>3</sup>

Toutefois, son article 2 n'a prévu qu'une mise en oeuvre progressive de ce droit au transport et mentionné simplement la possibilité de mesures particulières en faveur des personnes à mobilité réduite.

« La mise en oeuvre progressive du droit au transport permet aux usagers de se déplacer dans des conditions raisonnables d'accès, de qualité et de prix ainsi que de coût pour la collectivité, notamment par l'utilisation d'un moyen de transport ouvert au public.

Dans cet esprit, des mesures particulières peuvent être prises en faveur des personnes à mobilité réduite »<sup>4</sup>

Or, dix-sept ans après la promulgation de cette loi, « le droit au transport des personnes à mobilité réduite en milieu urbain reste quasiment lettre morte, exception faite de certaines réalisations exemplaires qui apportent la démonstration que les obstacles généralement allégués peuvent être le plus souvent surmontés »<sup>5</sup>

#### b. *L'accès à la mobilité permet l'accès au travail, à la culture, aux relations sociales...*

Le droit à la mobilité est d'autant plus crucial qu'il conditionne de nombreux autres droits : droit au logement, droit au travail, droit à l'éducation, etc. Reconnaître son bien-fondé, c'est aussi prendre acte des multiples rythmes dont la ville est désormais le théâtre sous l'effet de l'extension du temps libéré pour des activités de loisirs, diurnes ou nocturnes. En ce sens, le droit à la mobilité est aussi un droit à la ville, que l'on soit en pleine possession de ses facultés motrices ou gêné par un handicap.

<sup>3</sup> Loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, article 1

<sup>4</sup> Loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, article 2

<sup>5</sup> Évolution de l'accessibilité au cours de l'année 2002, Bilan et perspectives, Délégation Ministérielle à l'Accessibilité, décembre 2002, p.6

Les possibilités de déplacements des individus et l'accessibilité de tous les lieux de la ville, constituent des exigences sociales essentielles : se mouvoir et se déplacer, aussi bien à l'intérieur du cadre bâti que dans les espaces publics et les transports, conditionne l'insertion sociale de chacun des citoyens. Comment s'instruire, se distraire, participer à la vie de la cité, nouer des liens amicaux, familiaux et sociaux, si l'on ne peut se déplacer et accéder dans des lieux où se pratiquent les activités sociales, éducatives et professionnelles ?

L'amélioration de la situation constitue aujourd'hui une priorité nationale, et doit être considérée dans sa globalité, en ne se limitant pas à l'accessibilité aux bâtiments. S'il est bien de prévoir une porte latérale adaptée pour les handicapés, il est encore mieux de prévoir, lors de l'élaboration d'un bâtiment neuf, une entrée que tout le monde pourra utiliser. Ce qui est « bon » pour une personnes handicapée – une surface de déplacement plus grande par exemple - le sera a fortiori pour une personne valide, avec un supplément de confort. L'enjeu est donc de concevoir un espace public accessible à tous.

L'enjeu de l'accessibilité est avant tout d'insérer cette population dans la société et de la sortir de son isolement, et que « la peur du handicap disparaisse »<sup>6</sup>. Afin de ne plus se cacher la réalité et apprendre à vivre naturellement avec eux, il faut faire cohabiter les personnes handicapées avec les valides pour qu'elles évoluent d'égal à égal de façon autonome.

Mener une politique volontariste et innovatrice visant à humaniser les conditions de vie des personnes handicapées, c'est assumer une plus grande responsabilité de l'ensemble de la collectivité vis-à-vis de ces citoyens trop souvent considérés comme « différents » des autres.

Voilà pourquoi une politique globale et cohérente en faveur des personnes à mobilité réduite doit être mise en œuvre.

## 2. La mobilité, une quête de sens

On peut définir la mobilité comme une aptitude au mouvement ou au changement. La mobilité dont nous traitons ici concerne l'aptitude au mouvement des personnes dans l'espace, et se limite aux déplacements dits « locaux », c'est-à-dire aux « déplacements générés par l'accomplissement des activités habituelles des individus hors de leur domicile »<sup>7</sup>. Nous excluons donc de ce champ la mobilité résidentielle (relative au changement de lieu de résidence des individus) et la mobilité dite « exceptionnelle », « associée aux activités non habituelles des individus, et donnant généralement lieu à des déplacements à plus longue distance. »<sup>8</sup>

---

<sup>6</sup> Entretien avec M. Maille, délégation APF Paris, mission accessibilité, le 19 avril 2004

<sup>7</sup> *Les territoires de la mobilité*, sous la direction de Michel Bonnet et Dominique Desjeux, PUF, Paris, décembre 2000

<sup>8</sup> Idem

### *a. Valorisation actuelle de la mobilité : productrice d'un nouveau rapport à la territorialité*

Il apparaît de plus en plus clair que l'individu, dans notre société, doit pouvoir accéder à la mobilité :

« La dissociation du lieu de travail et du lieu d'habitat permet de créer une non transparence entre les deux milieux qui modifie le contrôle social. Il en va de même pour le loisir. Il en résulte une pluricentration qui permet à l'individu de multiples substitutions. Cela a des effets cumulatifs en termes de degré de liberté. Ainsi peut-on déménager sans changer de travail, changer d'emploi sans déménager. La mobilité soutient ainsi un processus d'individuation. Le succès de l'automobile vient de sa connivence avec ce processus d'individuation. Car l'automobile laisse indéterminés à la fois le moment de départ et la destination. Elle diffuse une possibilité où l'individu est le centre à partir duquel se construit un réseau.

Les sens positifs de mobilité risquent d'être réduits à des potentialités, par manque d'accessibilité. Le problème doit être considéré dans ses différentes facettes. La mobilité sous forme de déplacements a d'autant plus de chance d'être le résultat d'un choix qu'on a à faire à des populations à haute qualification et à haut niveau d'instruction. Aussi, quand on analyse la mobilité, il faut toujours voir la part qui résulte d'un choix et celle qui résulte d'une contrainte. Toute politique doit viser à diminuer les mobilités contraintes. »<sup>9</sup>

La mobilité devrait devenir le résultat d'un choix pour un maximum de citoyens. Dans cette perspective, il s'agit en outre d'assurer la mobilité optimale considérant les personnes à mobilité réduite.

### *b. Aspiration à la mobilité de la société*

Perçue comme la marque d'une plus grande autonomie et liberté individuelles, la mobilité paraît incarner les valeurs de la modernité. Pour Jean-Pierre Orfeuil, de l'Institut d'Urbanisme de Paris, « cette valorisation des mobilités correspond à une mutation profonde, le passage d'une société fondée sur le lien communautaire à une société régie par des relations contractuelles et donc une plus grande autonomie des individus »<sup>10</sup>.

Le temps où l'on vivait, travaillait, s'approvisionnait, se distrayait dans un seul et même endroit est révolu, en tous les cas pour la très grande majorité de la population. Le rapport au territoire s'en trouve modifié.

<sup>9</sup> *Mobilités et ancrages, vers un nouveau mode de spatialisation ?* M. Hirschorn, JM Berthelot, 1996

<sup>10</sup> *L'évolution de la mobilité quotidienne*, Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité, n°37, 2001

*c. Accéder à la mobilité permet de suivre la « nouvelle révolution urbaine »<sup>11</sup>*

« Se déplacer n'est pas seulement un moyen d'accéder à une activité, à un lieu, à une fonction. C'est aussi un temps et une activité spécifique, qui a ses qualités propres. »<sup>8</sup>

Les questions de la mobilité et de l'accessibilité de la ville sont devenues des questions centrales, un enjeu de société. Entre 1982 et 1994, les distances et les vitesses de déplacement ont augmenté de plus de 30% : ce n'est plus une évolution, pour François Ascher, il s'agit d'une « mutation radicale, sinon une nouvelle révolution urbaine. »

Désormais, il est moins question de contester ce désir d'autonomie des individus, mais il faut permettre à toutes les catégories sociales qui en sont exclues d'y avoir équitablement accès.

Effectivement, que peuvent espérer les personnes à « mobilité réduite » lorsque « Hier, pour réussir, il fallait bien travailler à l'école et avoir un bon métier, dans un monde qui bouge, il convient d'être mobile »<sup>12</sup>?

Quelle place accordons-nous à cette catégorie de la population dans les progrès permanents réalisés pour le développement des transports en commun ?

Comme le souligne JP Baily, les besoins de ces personnes sont urgents lorsque « L'immobilité ou la « mobilité réduite » devient un facteur d'exclusion accru pour diverses catégories de personnes. »<sup>19</sup>

3. Les Personnes à Mobilité Réduite : une large part de la population concernée

*a. Les Personnes à Mobilité Réduite : tous, nous faisons un jour partie de cette catégorie de la population*

Dans le domaine du transport public, le Parlement européen définit les passagers à mobilité réduite comme « toutes les personnes ayant des difficultés pour utiliser les transports publics, telles que, par exemple, personnes handicapées (y compris les personnes souffrant de handicaps sensoriels et intellectuels et les personnes en fauteuil roulant), personnes handicapées des membres, personnes de petite taille, personnes de 60 ans et plus, femmes enceintes, personnes ayant un caddie et personnes avec enfants (y compris enfants en poussette). »<sup>13</sup>

<sup>11</sup> Ces événements nous dépassent, feignons d'en être les organisateurs, F. Ascher, 2000

<sup>12</sup> Nouveaux rythmes urbains : quels transports ? Rapport du CNT, JP BAILY, E. Heurgon, 2001

<sup>13</sup> Résolution législative du 14/02/01, sur la position commune du Conseil en vue de l'adoption de la directive concernant les dispositions particulières applicables aux véhicules de transport collectif

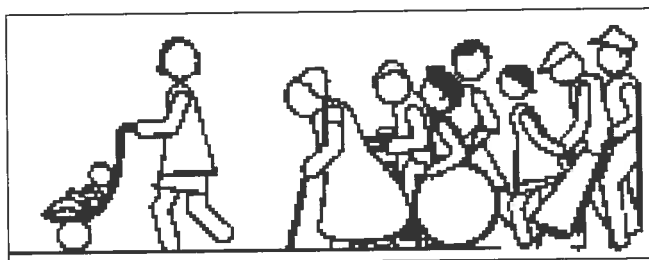


Illustration n°1

Source : site Internet Accessinter

Une étude menée en 1997 par l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme d'Ile-de-France a estimé que 34.9% de la population française se trouvait dans cette situation.

Les personnes à mobilité réduite (PMR) sont les révélateurs des difficultés ressenties et subies par l'ensemble des citoyens dans l'utilisation de la cité. C'est ainsi que l'accessibilité constitue notamment un élément important de la promotion des transports publics et concourt à la mise en place d'une meilleure qualité de service.

### *b. Les personnes en situation de handicap*

Il paraît nécessaire de donner quelques précisions sur la notion du handicap.

En effet, parmi les personnes à mobilité réduite, les personnes handicapées présentent le plus d'exigences en terme d'accessibilité. Les aménagements seront donc réalisés en fonction de leurs besoins, et répondront ainsi à ceux des autres PMR.

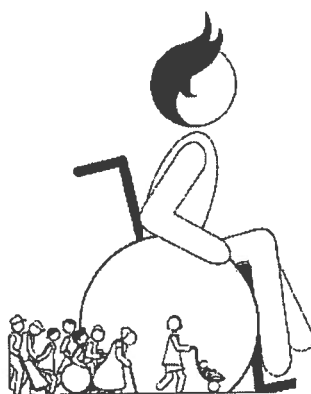


Illustration n°2

Source : site Internet Accessinter

Le handicap peut résulter :

- d'un problème congénital
- d'un problème lié au moment de la naissance
- d'une maladie
- d'un accident

La Classification Internationale des Déficiences, des Incapacités et des Handicaps (CIDIH) a été publiée en anglais au début des années 80, puis en français en 1988 ; elle a apporté une importante clarification du concept de handicap.

Elaborée sur l'initiative de l'OMS, elle doit l'essentiel de sa conception au Professeur Philip Wood, de l'université de Manchester.

Cette classification présente le handicap (ou désavantage) comme « la résultante sociale d'une maladie, d'une déficience et d'une incapacité »<sup>14</sup>. Elle est ainsi divisée en trois dimensions distinctes :

- La déficience qui décrit les atteintes des organes ou des systèmes organiques.
- L'incapacité qui décrit les limitations susceptibles d'être rencontrées dans la réalisation des activités de la vie quotidienne.
- Les désavantages ou handicaps se rapportent aux préjudices résultant pour l'individu de la déficience ou de son incapacité : ils reflètent donc l'adaptation de l'individu et de l'interaction entre lui et son milieu. Le désavantage se détermine par rapport aux autres, de là, l'importance des valeurs sociales existantes qui, à leur tour, sont influencées par la trame institutionnelle. De plus, il augmente selon l'incapacité de l'individu de se conformer aux normes de son univers. C'est donc un phénomène social, décrivant les conséquences sociales et environnementales, ayant pour origine les déficiences et les incapacités d'un individu.

André Dessertine (membre du Conseil National Consultatif des Personnes Handicapées) apporte aux définitions traditionnelles des compléments importants, prouvant par là que le handicap n'est pas une fatalité<sup>15</sup> :

- Le handicap est une notion relative, il ne peut donc être évalué qu'en fonction de la situation envisagée.
- Le handicap recouvre une situation évolutive, on peut modifier son niveau en améliorant les aptitudes ou la capacité de la personne qui en souffre ou en modifiant l'environnement de celle-ci.
- Le handicap ne peut être appréhendé qu'en relation avec l'état de la société à un moment donné.

Le handicap ne réside pas uniquement en l'incapacité physique, mais surtout dans l'entourage de la personne, qu'il soit adapté ou non.

Louis-Pierre Grosbois, au début des années 80, avançait déjà cette idée :

« Une personne handicapée dans un aménagement accessible est une personne valide ; par contre, une personne valide dans un aménagement non accessible est une personne handicapée »<sup>16</sup>

Récemment, Vincent Assante, considéré comme l'un des experts français en matière de handicap, soulevait aussi cet aspect :

« Longtemps, les personnes handicapées ont été considérées au regard de leurs incapacités, physiques, sensorielles ou mentales. Or leurs difficultés relèvent

<sup>14</sup> *Classification internationale des handicaps : déficiences, incapacités et désavantages*, CTNERHI

<sup>15</sup> *Dictionnaire du handicap*, G. Zribi, D. Poupée-Fontaine, 2000

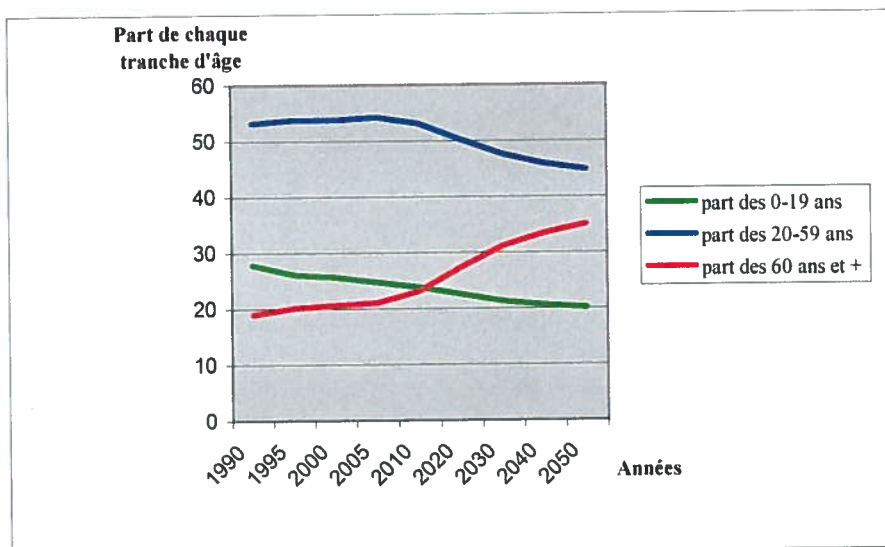
<sup>16</sup> « Handicap et construction », Louis-Pierre-Grosbois, 1984

essentiellement de l'environnement dans lequel elles évoluent, principalement conçu pour des hommes valides et en bonne santé. »<sup>17</sup>

Le nombre total des personnes handicapées est encore mal connu et varie sensiblement selon les études statistiques et les critères retenus. On estime habituellement que 5 200 000 personnes en France présentent un handicap significatif, dont 1 200 000 sont des handicapés sévères.

### c. Le vieillissement de la population

En 2050, la France métropolitaine comptera de 58 à 70 millions d'habitants selon les différents scénarios retenus. À cet horizon, plus du tiers de la population sera âgée de plus de 60 ans, contre une sur cinq en 2000. La part des plus de 60 ans dans la population totale sera plus élevée que celle des moins de 20 ans dans tous les cas.



**La part des personnes âgées de plus en plus forte**

Illustration n°3  
Source : Projections démographiques pour la France, ses régions et ses départements  
Horizon 2030-2050  
Réalisation personnelle

Les principaux pays européens seront également confrontés, à des degrés divers, au vieillissement, voire à la baisse de leur population au cours de cette période. L'Europe des Quinze pourrait ainsi compter 10 millions d'habitants en moins en 2050.

La croissance des effectifs sera spectaculaire pour les groupes les plus âgés. D'ici 2050, l'effectif des personnes âgées de 75 ans ou plus serait multiplié par trois et celui des 85 ans ou plus par quatre : il serait respectivement de 11,6 et 4,8 millions.

<sup>17</sup> Lors des rencontres de la Caisse Chirurgicale et Médicale de l'Oise, « Handicap et Vie quotidienne », janvier 2003

La population métropolitaine vieillira. Les générations du baby-boom, nées entre 1945 et 1975, vont progressivement accéder aux âges élevés : les premières d'entre elles, nées après-guerre, atteindront l'âge de 60 ans en 2005 et de 65 ans en 2010. En outre, ces générations resteront en vie plus longtemps.

Cette part de la population en augmentation grandissante entraînera des besoins croissants d'aménagements adaptés. Ce phénomène soutient la thèse que l'accessibilité répond à une demande de plus en plus importante, et concourt largement à un meilleur confort d'usage offert à une grande partie de la population.

#### 4. Définition et enjeux de l'accessibilité (source : « évolution de l'accessibilité en 2002 » DMA)

##### a. *Définitions théoriques*

« Est réputée accessible aux personnes handicapées à mobilité réduite, toute installation offrant à ces personnes, notamment à celles qui circulent en fauteuil roulant, la possibilité de pénétrer dans l'installation, d'y circuler, d'en sortir dans les conditions normales de fonctionnement et de bénéficier de toutes les prestations offertes au public en vue desquelles cette installation a été conçue et qui ne sont pas manifestement incompatibles avec la nature même du handicap. »<sup>1</sup>

Une approche plus générale de cette notion nous est proposée par M. Lévy :

« On peut définir l'accessibilité comme l'offre de mobilité, ce qui ne dépend pas des décisions de celui qui est mobile ou qui décide de la mobilité mais des autres composantes du système de déplacements qu'il utilise. L'accessibilité comprend l'ensemble des déplacements possibles dans une situation donnée. Ce n'est pas seulement l'infrastructure des transports, mais la possibilité effective de l'utiliser concrètement : une voirie encombrée, des trains peu fréquents, des transports trop coûteux, sont autant de restrictions à l'accessibilité. (...) »

L'accès d'un lieu dépend de critères communs propres à une société donnée, mais aussi à un type d'acteurs donnés, ou encore dans une conjoncture donnée. »<sup>18</sup>

Une définition interministérielle (ministères de l'Emploi et la Solidarité ; l'Équipement, du Transport et du Logement ; de l'éducation Nationale ; de la Jeunesse et des Sports ; de la Fonction Publique ; de la Réforme de l'État et de la Décentralisation ; de la Culture) a été adoptée en 2002 :

« L'accessibilité au cadre bâti, à l'environnement, à la voirie et aux transports publics ou privés, permet leur usage sans dépendance par toute personne qui, à un moment ou à un autre, éprouve une gêne du fait d'une incapacité permanente (handicap sensoriel, moteur ou cognitif, vieillissement...) ou bien encore de circonstances extérieures (accompagnement d'enfants en bas âge, poussettes...) »

S'agissant plus précisément des transports urbains, étaient considérées comme accessibles, les lignes de bus où tous les véhicules sont à plancher bas, sans colonne centrale et disposant d'arrêts adaptés et/ou de palette permettant l'embarquement d'un fauteuil roulant.

<sup>18</sup> Le Dictionnaire de la Géographie et de l'Espace des Sociétés, Belin, M. Lévy 2003

Ce principe avait été affirmé par la loi d'orientation du 30 juin 1975, visant à mettre en place des mesures destinées à adapter et aménager l'espace social, et faciliter leur accès aux personnes handicapées.

### *b. Six enjeux de l'accessibilité*

Il convient de rappeler certains grands principes pour une concrète progression de l'accessibilité, dans le but que l'ensemble des citoyens puisse constater dans la réalité quotidienne des améliorations notables en ce domaine.

Les enjeux de l'accessibilité sont multiples et importants<sup>19</sup> :

- **Enjeu éthique** : le principe d'égalité des citoyens et le plein exercice de la citoyenneté de chacun supposent que les lieux et espaces soient facilement accessibles à tous.

- **Enjeux d'intégration sociale et de lutte contre l'exclusion** : la possibilité de se déplacer conditionne l'insertion sociale, éducative, professionnelle et culturelle de l'ensemble de la population.

- **Enjeux de confort pour tous et gage de qualité** : mobilité réduite ou non, l'accessibilité concourt largement au confort offert à l'ensemble de la population. Les PMR sont les révélateurs des difficultés ressenties et subies par l'ensemble des citoyens dans l'utilisation de la cité.

- **Enjeu économique** : cet aspect peut être vu sous plusieurs angles :

- D'une part, les personnes handicapées peuvent accéder au travail et de ce fait consommer plus et donc devenir productrices de richesse.

- D'autre part, des économies non négligeables peuvent être réalisées en matière de santé du fait des possibilités de maintien à domicile des personnes.

- Enfin, l'accessibilité peut être génératrice de recettes financières induites par une augmentation de la clientèle notamment en matière de transports publics, de loisir et de tourisme. De plus, des économies peuvent être faites, par exemple en termes de matériels comme certaines expériences tramways ont pu le mettre en évidence.

- **Enjeux de sécurité** : la réalisation d'une bonne accessibilité est un facteur de prévention des accidents et participe à la sécurité de tous.

- **Enjeux de développement durable** : c'est ainsi par exemple que des transports accessibles et donc plus confortables sont un élément important de promotion des transports publics et participe à l'évidence à la lutte contre la pollution et au désengorgement des centres ville.

Dans le contexte actuel de vieillissement de la population et de mise en œuvre de la notion de développement durable, les enjeux de l'accessibilité prennent toute leur importance et l'année 2003, année européenne des personnes handicapées, a été l'occasion d'une sensibilisation sur ce thème.

---

<sup>19</sup> Extrait du rapport *Evolution de l'accessibilité au cours de l'année 2002, bilan et perspectives*, Délégation Ministérielle à l'Accessibilité, décembre 2002

## B. Rôle des politiques publiques

### 1. Position de l'union Européenne

Après la réalisation du marché commun, la Communauté européenne s'est vu confier la gestion de diverses politiques communes pour tous ses États membres. D'après le principe du "mainstreaming" (dont l'objet est d'intégrer la promotion de l'égalité des chances dans toutes les décisions et actions politiques), les besoins des personnes handicapées doivent faire partie intégrante de toutes les politiques communes.

#### *a. Directive 2001 : objectif pour 2020 de l'accessibilité de tous les réseaux de bus*

Le 20 novembre 2001, un marathon de dix années prenait fin à la Commission Européenne. L'Europe adoptait pour la première fois une réglementation commune déterminant, entre autres spécifications techniques, les conditions d'accès des autobus urbains aux personnes à mobilité réduite. La directive 2001/85/CE du Parlement européen et du Conseil stipule dans son article 3 que les véhicules de la classe 1 (soit la plupart des autobus urbains) « doivent être accessibles aux personnes à mobilité réduite, y compris les utilisateurs de fauteuils roulants, conformément aux prescriptions techniques définies à l'annexe 7 ». Cette annexe décrit précisément les normes d'accessibilité à respecter et les aménagements à réaliser.

Chaque Etat devait, le 13 août 2003 au plus tard, transposer la Directive : « Les États membres adoptent et publient avant le 13 août 2003 les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive. Ils en informent immédiatement la Commission »<sup>20</sup>.

Cette directive s'applique pour la réception communautaire des autobus depuis le 13 février 2004 pour tous les nouveaux types d'autobus et à compter du 13 février 2005 pour les autobus neufs bénéficiant d'une réception communautaire mis pour la première fois en circulation. Toutefois, cette directive est d'application optionnelle, aux choix des Etats membres, pour ce qui concerne la réception nationale des véhicules.

#### *b. Projet d'une nouvelle directive : contre la discrimination*

La première proposition de législation européenne interdisant toute discrimination envers les personnes handicapées, dans tous les domaines de la vie, a été présentée le 12 mars 2003 au Parlement européen.

---

<sup>20</sup> Directive 2001/85/CE, in article 8

Dévoilée par le Président du Forum Européen des Personnes Handicapées, Yannis Vardakastanis et le Président de l'Inter groupe Personnes Handicapées du Parlement européen, Richard Howitt Mep, ce projet d'une nouvelle directive est le fruit de deux ans de travail du mouvement européen des personnes handicapées et des juristes européens spécialisés dans les Droits de l'Homme. Une intense campagne a été menée tout au long de l'année 2003, Année Européenne des Personnes Handicapées, dans le but d'obtenir l'appui politique nécessaire pour l'adoption de la nouvelle loi.

A l'heure actuelle, les pays membres de l'Union européenne possèdent, pour la plupart d'entre eux, des législations faisant partiellement référence au handicap, telles que des législations sur le transport, l'éducation, ou la sécurité sociale. La première de ce type au niveau communautaire, elle constituerait un changement radical pour les 37 millions des personnes handicapées et leurs familles vivant au sein de l'Union européenne, rendant la discrimination envers les personnes handicapées, illégale, dans tous les domaines de la vie. La directive spécifique au handicap couvrira des domaines très divers, tels que l'égalité de traitement dans le lieu de travail, la protection sociale, les soins de santé, les avantages sociaux, l'éducation, l'accès aux biens et services, l'image des personnes handicapées dans les médias, le design pour tous. Par ailleurs, la nouvelle loi garantira l'exercice des droits les plus fondamentaux des personnes handicapées, tels que le droit de tenter une action en justice.

Richard Howitt Mep, dont le support politique a été déterminant dans la promotion de la nouvelle directive a déclaré : « Suite à l'adoption de la directive européenne contre la discrimination raciale en 1997, la promesse a été formulée de ne pas oublier d'autres formes de discrimination. Le moment est arrivé durant cette Année Européenne des Personnes Handicapées, de faire honneur à cette promesse. La législation existante au sein d'une grande partie des Etats membres date du temps de la première guerre mondiale. Il est temps d'actualiser les instruments législatifs existants et d'adopter une approche moderne basée sur les droits humains de la personne ».

Le Parlement Européen met en œuvre des moyens de lutte contre la discrimination envers les personnes handicapées afin d'harmoniser la situation et les droits de ces personnes au sein de l'Union Européenne, car on observe de grandes divergences entre les Etats membres.

### *c. Les différents organismes au sein de l'Union Européenne*

#### ➤ Le Forum Européen des Personnes Handicapées

En février 1993 est créé le Forum européen des personnes handicapées en tant qu'"instance consultative de la Commission européenne pour le programme Hélios II". Des organisations non gouvernementales comme l'Association européenne en faveur des personnes handicapées mentales ou la Confédération des organisations familiales auprès de la Communauté européenne (Coface) y sont très actives. En mars 1997, ce forum est devenu une structure indépendante regroupant des ONG et des conseils nationaux.

Le FEPH se compose actuellement de 17 conseils nationaux d'organisations de personnes handicapées, un pour chacun des Etats membres de l'UE ainsi que pour la Norvège et l'Islande. Il recense également 79 organisations membres (ONG) représentatives de différents groupes de handicaps. Le FEPH représente toutes les catégories de personnes handicapées ainsi que les organisations de parents de personnes handicapées ne pouvant se représenter elles-mêmes.

➤ La Conférence Européenne des Ministres des Transports

La Conférence Européenne des Ministres des Transports (CEMT) travaille depuis 1985 sur l'accessibilité des transports. Elle édite un guide de bonne pratique quant à leur amélioration pour les PMR ainsi qu'une charte sur l'accès aux services et infrastructures de transport.

## 2. Orientations gouvernementales françaises : évolutions législatives

Depuis les années 60, l'idée s'est progressivement développée qu'il ne faut pas normaliser à tout prix les personnes handicapées et que les facteurs environnementaux créent du handicap. C'est ainsi qu'est apparu le concept d'accessibilité au travers de différents textes réglementaires. Dans un premier temps, il s'agissait d'une mobilisation en faveur du handicap physique ; puis, on a assisté à une évolution vers une approche multihandicap dépassant la simple réponse technique et rejoignant ainsi les difficultés de communication liées aux conséquences très diversifiées du handicap (illettrisme, analphabétisme, troubles mentaux...). Parallèlement, s'est instaurée la notion de citoyenneté : la personne handicapée devenant un citoyen à part entière.

### *a. 1957 : le « travailleur handicapé » reconnu pour la première fois*

Le terme "travailleur handicapé" apparaît pour la première fois dans un texte législatif le 23/11/1957 à propos de l'emploi des travailleurs handicapés<sup>21</sup>. Cette loi donne au travailleur handicapé un statut qui le « normalise » et le distingue. Elle fait un travailleur de l'invalidé tout en justifiant un traitement spécial.

« Est considéré comme travailleur handicapé pour bénéficier des dispositions de la présente loi, toute personne dont les possibilités d'acquérir, ou de conserver un emploi sont effectivement réduites par suite d'une insuffisance ou d'une diminution de ses capacités physiques ou mentales. »

<sup>21</sup>Loi n°57-1223 du 23 novembre 1957 sur le reclassement professionnel des travailleurs handicapés, in article 1

### *b. 1975 : le principe de « l'accessibilité » est posé*

Cette loi marque le coup d'envoi de la politique de l'accessibilité en France. Les articles 49 et 52 de la loi d'orientation en faveur des personnes handicapées du 30 juin 1975 posent le principe de l'accessibilité des transports publics et des installations ouvertes au public :

« Les dispositions architecturales et aménagements de locaux d'habitation et des installations ouvertes au public, notamment les locaux scolaires, universitaires et de formation, doivent être tels que ces locaux et installations soient accessibles aux personnes handicapées. »<sup>22</sup>

« Afin de faciliter les déplacements des handicapés, les dispositions sont prises par voies réglementaires pour adapter les services de transports collectifs ou pour aménager progressivement les normes de construction des véhicules, ainsi que les conditions d'accès à ces véhicules ou encore pour faciliter la création et le fonctionnement de services de transport spécialisés pour les handicapés, ou, à défaut, l'utilisation des véhicules individuels. »<sup>23</sup>

Dès 1978, les décrets du 1<sup>er</sup> et du 9 février fixent les conditions d'accessibilité aux personnes handicapées et personnes à mobilité réduite pour toutes installations neuves de locaux « ouverts au public » et voirie urbaine, excluant néanmoins les lieux du travail. La réglementation est assortie d'un contrôle confié à la commission départementale de l'accessibilité, présidée par le préfet du département.

Malgré les déceptions et les attentes insatisfaites, cette loi a le mérite de lancer un nouveau débat sur l'accessibilité, de mettre à jour les nombreuses lacunes, de marquer la première étape d'un combat pour l'intégration des personnes handicapées, qui est loin d'être terminé.

### *c. 1982 : « des mesures particulières peuvent être prises en faveur des PMR »*

L'article 2 de la loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) du 30 novembre 1982 pose le principe du droit au transport en l'appliquant explicitement aux personnes à mobilité réduite :

« La mise en œuvre progressive du droit au transport permet aux usagers de se déplacer dans des conditions raisonnables d'accès, de qualité et de prix ainsi que de coût pour la collectivité, notamment en utilisant un moyen de transport à la disposition du grand public. Dans cet esprit, des mesures particulières peuvent être prises en faveur des personnes à mobilité réduite »... « le droit au transport comprend le droit des usagers d'être informés sur les moyens qui leur sont offerts et sur les modalités de leur utilisation ».

On peut souligner que « des mesures peuvent être prises »... Cette loi n'entraîne aucune obligation quant à l'accessibilité des moyens de transport. Elle ne change en réalité strictement rien.

Les décrets n° 99-756 et 99-757 du 31 août 1999 et l'arrêté du 31 août 1999 ont été pris en application de l'article 2 de la loi du 13 juillet 1991 (n° 91-663) .

<sup>22</sup> Loi n°75-534 du 30 juin 1975 « d'orientation en faveur des personnes handicapées » in article 49

<sup>23</sup> Loi n°75-534 du 30 juin 1975 « d'orientation en faveur des personnes handicapées » in article 52

Le décret n° 99-756 et l'arrêté du 31 août 1999 complétés par une circulaire du 23 juin 2000 précisent les caractéristiques techniques devant être observées pour lever les obstacles limitant l'accessibilité de la voirie aux personnes handicapées (bordures de trottoirs infranchissables, zones de stationnement inadaptées, pentes trop fortes, obstacles difficilement détectables, absence de répétition sonore des feux de signalisation, postes d'appel d'urgence non accessibles,...).

#### *d. 1991 : l'accessibilité dans les établissements recevant du public*

En novembre 1990, le plan « Ville ouverte », élaboré entre le ministère de l'équipement et du logement et le secrétariat d'Etat aux handicapés et accidentés de la vie, annonce les grands axes d'une nouvelle réglementation en matière d'accessibilité, dont les dispositions législatives sont inscrites dans la loi du 13 juillet 1991. Ces mesures législatives viennent renforcer le dispositif mis en place par la loi de 1975, et organisent les conditions d'accessibilité aux handicapés des locaux d'habitation, des lieux de travail et des établissements recevant du public (notamment locaux scolaires, universitaire et de formation).

De plus, cette loi ouvre la possibilité pour les associations ayant vocation à défendre ou assister les personnes handicapées d'agir en justice en cas de non-respect de la réglementation concernant l'accessibilité.

Cette législation a été précisée par un décret (26 janvier 1994) modifiant et complétant le code de la construction et de l'habitation et le code de l'urbanisme ; ses dispositions, applicables dès le 1<sup>er</sup> août 1994, visent à renforcer le contrôle a priori du respect des règles d'accessibilité des établissements recevant du public.

Celui-ci repose sur deux régimes d'autorisation : l'une préalable à la réalisation des travaux, l'autre conditionnant l'ouverture des bâtiments par un contrôle de conformité de la réalisation à l'autorisation donnée. L'étude de ces demandes est présentée aux commissions consultatives départementales (communales, intercommunales ou d'arrondissement) de la sécurité et de l'accessibilité, les CCDSA ; cette autorisation étant délivrée au nom de l'Etat.

Une commission existait déjà depuis la loi de 1975, mais son rôle et son activité ont été profondément remaniés par le décret n° 95-260 du 8 mars 1995 modifié par le décret n° 97-645 du 31 mai 1997.

Le rôle de la CCDSA est essentiel dans les procédures bien qu'elle ne donne qu'un avis simple qui ne lie pas l'autorité ayant pouvoir de décision (sauf disposition réglementaire exigeant un avis conforme). Son champ porte sur la sécurité contre les risques d'incendie et de panique dans les établissements recevant du public et les immeubles de grande hauteur et sur l'accessibilité aux personnes handicapées. Sur ce point la commission est systématiquement saisie pour les établissements recevant du public, mais elle n'intervient obligatoirement pour les installations ouvertes au public et la voirie<sup>24</sup> qu'en cas de demande de dérogation aux normes.

---

<sup>24</sup> Pour la voirie, avant dernier alinéa de l'article 1<sup>er</sup> du décret 99-756 du 31 août 1999

La CCDSA est instituée par décision du préfet qui dispose d'une certaine marge d'appréciation, notamment pour les créations des sous-commissions départementales, d'arrondissements ou locales.

La CCDSA est la plupart du temps scindée en deux sous-commissions "sécurité" et "accessibilité" distinctes. Il en est de même pour les commissions départementales, d'arrondissements, communales ou intercommunales. La CCDSA et la sous-commission départementale spécialisée "accessibilité" comportent parmi leurs membres trois représentants des associations de personnes handicapées du département.

#### *e. 1999 : accessibilité de la voirie publique ou privée*

Ce décret est censé rendre accessible pour les personnes handicapées les cheminements, les trottoirs, les stationnements, les emplacements d'arrêts de véhicules des transports collectifs. Cependant « les dispositions du présent article ne sont applicables qu'autant qu'il n'existe pas d'impossibilité technique constatée par l'autorité administrative compétente, après avis de la commission départementale de sécurité et d'accessibilité »<sup>25</sup>. Des dérogations sont donc possibles, et sont malheureusement assez fréquentes, déplore l'Association des Paralysés de France.

Ce décret est l'unique document législatif qui oblige à l'accessibilité dans les transports collectifs urbains, et ceci seulement pour la voirie. Les véhicules ne sont soumis à aucune contrainte.

#### *f. 2000 : La loi Solidarité et Renouvellement Urbains ne change rien*

L'article 35 de la loi du 13 décembre 2000 relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbains stipule que « les aménagements d'espaces publics en milieu urbain doivent être tels que ces espaces soient accessibles aux personnes handicapées. ». Cet article est repris tel quel de la loi d'orientation en faveur des personnes handicapées de 1975.

#### *g. 2004 : un projet de loi « relatif à l'égalité des chances des personnes handicapées »*

Il a été proposé le 12 juillet 2002, lors de la douzième législature, par Mme Martine Billard, MM. Yves Cochet et Noël Mamère, députés, de modifier les termes de l'article 2 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs et de fixer pour échéance à la mise en conformité des moyens de transports collectifs terrestres de passagers (matériels roulants, équipements et accès) pour l'ensemble des usagers la date du 1er janvier 2004, la définition des normes techniques précises relevant du pouvoir réglementaire.

<sup>25</sup> Décret n° 99-756 du 31 août 1999 : Décret relatif aux prescriptions techniques concernant l'accessibilité aux personnes handicapées de la voirie publique ou privée ouverte à la circulation publique pris pour l'application de l'article 2 de la loi n° 91-663 du 13 juillet 1991

Un projet de loi relatif à l'égalité des chances des personnes handicapées, réforme de la loi de 1975, a été déposé fin 2003, et a été adopté en première lecture par le Sénat le 2 mars 2004.

C'est le grand chantier confié par le Président de la République à la Secrétaire d'Etat aux personnes handicapées Marie-Thérèse Boisseau.

Ce projet s'appuie sur un premier travail réalisé par Paul Blanc, sénateur des Pyrénées Orientales : le rapport de la commission des Affaires Sociales du Sénat « Compensation du handicap : le temps de la solidarité ». 75 propositions ont été formulées, constituant les bases d'une véritable politique de compensation du handicap et répondant par là même à la priorité donnée par M. Chirac à l'insertion des personnes handicapées.

Selon les grandes orientations du projet de loi présentées par la ministre, cette réforme repose sur le principe général de non-discrimination. Celui-ci oblige la collectivité nationale à garantir les conditions de l'égalité des droits et des chances aux personnes handicapées, quelle que soit la nature de leur handicap. Le texte introduit pour la première fois en droit français une définition du handicap et pose le principe d'un droit à compensation du handicap reposant sur la solidarité nationale.

L'article 1<sup>er</sup> de ce projet de loi reprend l'article 2 la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 des transports intérieurs :

«La mise en oeuvre effective du droit au transport doit permettre à tous les usagers de se déplacer dans des conditions raisonnables d'accès, de qualité et de prix, notamment par l'utilisation des moyens de transport public. Les mesures particulières définies par décret destinées à garantir l'exercice du droit au transport par les personnes à mobilité réduite s'appliquent à l'ensemble des équipements et matériels de transports collectifs urbains existants au plus tard le 1<sup>er</sup> janvier 2004.»

Ce projet suppose que la nouvelle législation organise de manière systématique l'accès des personnes handicapées au droit commun, l'adapte ou le complète par des dispositifs spécifiques afin de garantir en toute circonstance une réelle égalité d'accès aux soins, au logement, à l'école, à la formation, à l'emploi et à la cité, et de reconnaître ainsi la pleine citoyenneté des personnes handicapées. Trois principaux axes sous-tendent ce projet de loi : le principe d'accessibilité, le droit à la compensation, l'offre d'instances renouvelées et de procédures simplifiées.

En conclusion, je me permets de relever certains propos de membres d'associations les plus importantes dans le monde du handicap, en France. Ces avis ont révèlent un état d'esprit général assez négatif.

- L'Association des Paralysés de France, l'APF :  
« Ce projet de loi a sensiblement été modifié mais ne répond pas à l'ampleur des attentes des personnes en situation de handicap et leurs familles. »<sup>26</sup>
- L'Association Pour Adultes et Jeunes Handicapés, l'APAJH :  
« Très déçue », elle considère ce projet de loi comme un « trompe l'œil ».

Selon les nombreuses revendications des associations, ce projet de loi ne correspond pas aux attentes des personnes concernées. C'est pourquoi, le 24 février 2004, à l'occasion de l'ouverture de débats publics sur le projet de loi au Sénat, des milliers de personnes, partout en France, ont critiqué cette « demi-loi ».

Ces constats peu enthousiastes sont à rapprocher du fait que la France, en terme de législation, apparaît comme « la mauvaise élève » de la Communauté européenne. Ainsi, suite à la directive adoptée en 2001, concernant les bus urbains, qui devait être appliquée avant le 13 août 2003, aucune mesure n'a encore été prise...

#### Ce que la législation propose...

- 1975 : coup d'envoi de la politique de l'accessibilité en France ;
- 1978 : deux décrets fixent les conditions d'accessibilité aux personnes handicapées et à mobilité réduite pour toutes installations neuves de locaux « ouverts au public » et voirie urbaine ;
- 1982 : la LOTI indique que « des mesures peuvent être prises » pour l'accessibilité des moyens de transport ;
- 1991 : les codes de la construction et de l'urbanisme sont modifiés, afin de renforcer le respect des règles d'accessibilité des établissements recevant du public. L'étude de ces demandes est présentée aux Commissions Consultatives Départementales de la Sécurité et de l'Accessibilité, les CCDSA ;
- 2004 : un projet de loi relatif à l'égalité des chances de la personne handicapées, réforme de la loi de 1975, est passé en première lecture par le Sénat le 2 mars 2004.

#### ... Qu'a fait la France ?

- Le Ministère des transports a autorisé la réception technique de véhicules conformes aux dispositions de la Directive 2001/85/CE, concernant l'accessibilité des autobus urbains, par arrêté du 12 mai 2003, sans lui donner un caractère obligatoire ;
- En pratique, un réseau de transports urbains peut continuer à acheter des véhicules neufs inaccessibles et les constructeurs n'ont aucune obligation de ne vendre en France que des véhicules conformes à la loi européenne ;
- Aucun décret d'application n'oblige à rendre accessible un réseau de transport urbain.

<sup>26</sup> Annexe XI : Ouest France, février 2004 : « Questions à Joël Touchais »

## **C. Les instances existantes pour le développement de l'accessibilité**

### **1. La Délégation Ministérielle à l'Accessibilité : créée en 1999**

M. Gayssot, Ministre de l'Équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer en 1999, a nommé une Déléguée ministérielle à l'accessibilité en décembre 1999, Mme Bachelier, en charge de la Délégation Ministérielle à l'Accessibilité, la DMA.

Actuellement toujours en poste, Mme Bachelier est chargée de veiller au respect des règles d'accessibilité ainsi que d'impulser, de coordonner et d'assurer la cohérence des actions menées en ce domaine dans l'ensemble des directions du ministère de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer et de vérifier leur effectivité sur le terrain.

A la suite de cette nomination, le Ministère de l'Équipement, en collaboration avec le Ministère de l'emploi et de la solidarité, a organisé les 19 et 20 février 2002 le colloque « Mieux vivre la cité : accessibilité pour tous », à l'UNESCO.

Cette manifestation, qui a réuni près de 600 participants représentant essentiellement le monde associatif, institutionnel et professionnel, a été notamment marquée par la présence de huit ministres du Gouvernement venus faire le point de l'état actuel de l'accessibilité en France. L'accessibilité ressort sans conteste d'une logique interministérielle impliquant l'ensemble des secteurs.

Une autre manifestation d'envergure interministérielle se tiendra les 17 et 18 juin 2004 à Paris, Porte de Versailles, sous le parrainage du ministère de l'Équipement : les 1ères Assises Nationales de l'Accessibilité<sup>27</sup>.

Ces Assises sont destinées à sensibiliser, informer et former tous les professionnels et décideurs concernés par les questions d'accessibilité (architectes, urbanistes, responsables des transports, directions départementales de l'équipement, décideurs territoriaux, constructeurs, représentants d'associations, etc.) mais aussi à leur donner des outils et des applications concrètes en matière d'accessibilité.

Mme Bachelier, Déléguée ministérielle de l'accessibilité, sera la coordinatrice des Assises.

### **2. COLIAC : Comité de Liaison pour l'Accessibilité du Cadre de vie, une instance en parallèle**

Le Comité de Liaison pour l'Accessibilité du Cadre de Vie a pour mission « d'identifier les freins et les obstacles au droit fondamental que constitue l'accessibilité pour tous à tous les domaines de l'existence, et de proposer des solutions et des stratégies en concertation avec tous les acteurs concernés »<sup>28</sup>.

---

<sup>27</sup> Site Internet des expositions de Paris, Porte de Versailles

<sup>28</sup> *L'accessibilité des transports aux personnes handicapées et à mobilité réduite*, Geneviève Lévy, Députée du Var, février 2003

Son rôle et ses actions se rapprochent de ceux de la Délégation Ministérielle à l'Accessibilité, ils doivent tous deux contribuer à rendre la ville plus accueillante aux personnes handicapées.

C'est un organisme multipartenarial, qui a remplacé en 1999 le Comité de Liaison pour le Transport des Personnes Handicapées (COLITRAH), avec un champ d'action élargi.

Le COLIAC est composé de parlementaires, de représentants des collectivités territoriales, de représentants d'associations de personnes handicapées, de professionnels de transport, de l'urbanisme, de la construction et du tourisme, de représentants des syndicats de salariés, ainsi que de représentants de toutes les directions d'administration centrale et des organismes techniques du ministère de l'équipement, des transports et du logement.

Un chantier prioritaire du COLIAC, que l'on retrouve aussi pour la DMA, est l'information. Le COLIAC préconise la publication de guides tels que le « Mémento du voyageur à mobilité réduite », réalisé par la SNCF.

### 3. Les correspondants accessibilité des DDE

La DMA a vocation à « coordonner les actions des administrations relevant du ministère de l'Équipement et des transports ainsi qu'à veiller au respect des réglementations »<sup>29</sup>. Dans ce cadre, Catherine Bachelier a lancé le projet de disposer dans chaque DDE d'un « lieu ressources », avec la nomination auprès du Directeur départemental d'un correspondant accessibilité avec une mission transversale regroupant les transports, la voirie et le cadre bâti, doit permettre de garantir « la prise en compte de l'accessibilité dans l'ensemble de ces domaines au niveau déconcentré et de simplifier sensiblement la recherche d'information et les procédures, notamment en matière d'obtention d'aides en vue de l'adaptation d'un logement, pour les administrés handicapés »<sup>30</sup>.

### 4. Place et rôle de la recherche

#### *a. CTNERHI : Centre Technique National d'Etudes et de Recherches sur les Handicaps et Indéficiences*

Le CTNERHI, association de loi de 1901, a pour objet permanent d'éclairer le ministre chargé des affaires sociales notamment, sur les besoins des enfants et adultes handicapés ou inadaptés, les méthodes de prévention et d'observation en matière de handicap ou d'inadaptation, l'efficacité des politiques publiques. Le Centre rassemble, diffuse et tient à jour une documentation française et étrangère concernant les études et les diverses politiques en direction des personnes handicapées.

---

<sup>29</sup> *Handicap et transport, 1995-2002*, Dossiers du CDAT, février 2002

<sup>30</sup> *L'accessibilité des transports aux personnes handicapées et à mobilité réduite*, Geneviève Lévy, Députée du Var, février 2003

Depuis le début des années 70, le fonds documentaire du CTNERHI est constitué, et traite des aspects psychologiques, sociologiques, économiques et juridiques du handicap. Deux chercheurs reconnus y travaillent : Jésus Sanchez et Dominique Velche.

*b. CERTU : centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques*

Service technique national du Ministère de l'Équipement, des Transports et du Tourisme, le CERTU a été créé en février 1994. Il est chargé de conduire des études pluridisciplinaires et des études de spécialité pour le compte de l'État et au bénéfice des services, des collectivités, établissements ou entreprises, chargés de mission de service public.

Le CERTU a engagé pour la période 2001-2003 un grand projet « Ville accessible pour tous » dont l'objectif était de donner aux collectivités locales les moyens de répondre de manière équilibrée aux attentes des habitants et d'assurer une qualité d'usage de la cité pour tous. L'accessibilité était envisagée sous ses trois aspects : l'accessibilité géographique, l'accessibilité physique et l'accessibilité sociale.

Ce programme a été lancé en raison de la complexité de la notion d'accessibilité, renforcée par la multiplicité des acteurs. Le CERTU part du constat que les acteurs de la ville reconnaissent aujourd'hui qu'une approche globale de l'accessibilité peut leur permettre de répondre à l'enjeu du développement durable.

## Conclusion

Au terme de cette première partie, nous pouvons avancer qu'il est indispensable que la réflexion se fasse à un niveau suffisamment global pour considérer tous les critères à prendre en compte. Ces actions transversales doivent se retrouver :

➤ Au niveau législatif :

La prise en compte de l'accessibilité passe par l'intégration dans les textes de loi, spécifiques ou non à ce domaine. Ainsi, il ne s'agit pas uniquement de s'appuyer sur la loi en faveur des personnes handicapées, mais également de retrouver cette dynamique dans les autres lois.

➤ Avec les acteurs :

Il s'agit de sensibiliser les acteurs de la ville à l'accessibilité. Un des objectifs du projet de loi en faveur des personnes handicapées est la formation et la sensibilisation. Elles « constituent une priorité avec la nécessaire mise en place d'une formation initiale dans les écoles d'architecture et la généralisation de la formation des agents de l'Etat et des donneurs d'ordre. »<sup>31</sup>

➤ Au niveau technique :

Le développement des mesures et moyens techniques favorisant l'accessibilité ainsi que la prise en compte des besoins des personnes à mobilité réduite dans les normes actuelles ou futures sont les garanties des progrès à venir au même titre que l'intégration des exigences de l'accessibilité dans tous les nouveaux projets ou politiques d'aménagement, dès les premières réflexions.

Afin d'appréhender le handicap en fonction de l'environnement global, il est indispensable de réfléchir selon la chaîne de déplacement.

Celle-ci intègre l'ensemble du cadre bâti (logements, établissements recevant du public...), la voirie et les transports car ces éléments sont indissociables pour une vie sociale réelle. Les aménagements réalisés dans une ville doivent s'insérer dans un projet global d'accessibilité. En effet, si avoir un logement accessible est indispensable pour une personne handicapée, il ne faut pas que celle-ci en reste prisonnière parce que le reste de l'immeuble, les parties communes ou encore la voirie et les transports ne le sont pas.

De la même manière, des réseaux de transport ne sauraient à eux seuls apporter une réponse si la voirie pour y parvenir est encombrée par le mobilier urbain, si les quais ne sont pas à la hauteur des véhicules, ou si les trottoirs sont trop étroits, détériorés et sans bateaux.

L'accessibilité est une chaîne qu'il ne faut pas rompre. Si un seul des maillons est déficient, la totalité de la chaîne est réduite à néant.

---

<sup>31</sup> *Accessibilité*, n°3, mars 2001

## II. Etudes empiriques

### Introduction

Les transports collectifs urbains relèvent de la compétence de la commune, ou de la structure intercommunale dont elle dépend, si elle décide de lui déléguer cette compétence.

Les répercussions sur chaque territoire dépendent donc des engagements pris au niveau local, par un ensemble d'acteurs multiples : élus, techniciens, associations...

En effet, il existe des divergences importantes entre les villes françaises, ce qui prouve l'importance primordiale des choix locaux pour l'amélioration de la vie des personnes à mobilité réduite. Ce constat m'a orientée progressivement dans l'élaboration de ma problématique de recherche.

La seconde partie de ce travail propose une analyse de ces jeux d'acteurs, dans deux villes : Nantes et Angers.

Ce choix a été pris grâce à l'étude de différents classements et enquêtes réalisés au cours de ces dernières années, concernant l'accessibilité pour les personnes handicapées dans les grandes villes françaises.

En annexes : enquêtes photocopies.

Ainsi, une enquête réalisée par l'IFOP en 2001, à la demande de l'Association des Paralysés de France (APF), a abouti au classement des 22 capitales régionales en terme d'accessibilité. Cet état des lieux de l'accessibilité confirme ce que vivent quotidiennement les personnes handicapées : globalement, les transports en commun (bus), les équipements de loisirs (cinémas, musées) et dans une moindre mesure les institutions publiques (mairies, postes) leur demeurent toujours inaccessibles. Les différences sont frappantes : des villes comme Nantes et Strasbourg présentent un taux d'accessibilité moyen (rapport entre les sites accessibles et l'ensemble des sites) de 45%, tandis que celui de Poitiers et Amiens est de 17%.

Sur les 22 villes étudiées, 18 ont un réseau de bus inaccessible aux personnes handicapées. Seules 3% des lignes de bus étudiées sont accessibles.

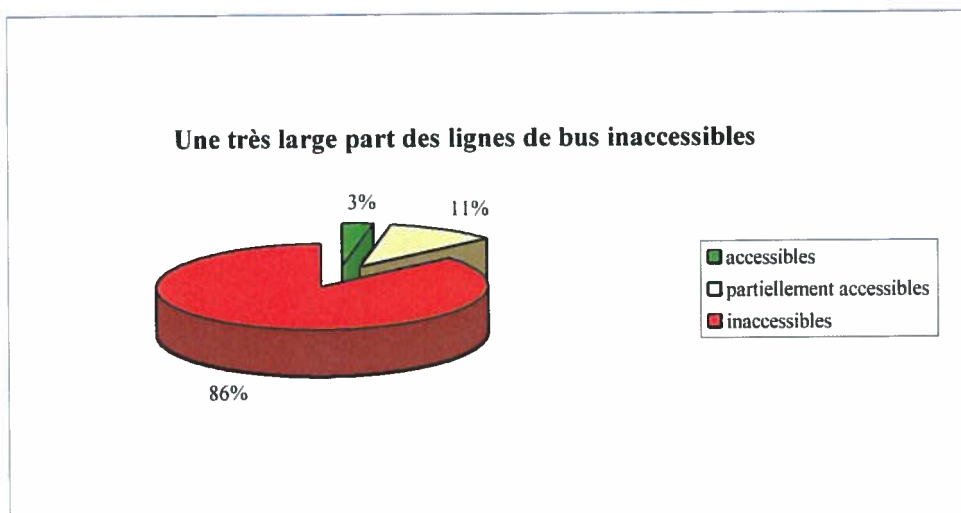


Illustration n°4  
Source : enquête IFOP pour l'APF, 2000

Les résultats de l'étude menée dans les 22 régions françaises permettent de mesurer l'inaccessibilité de 22 grandes villes, en particulier dans le domaine des transports publics et des lieux de loisirs.(annexe)

Une autre étude menée par la revue Rail et Transports, lors de la parution annuelle du « Palmarès des villes »<sup>32</sup>, a elle aussi révélé de gros écarts entre les villes sélectionnées. Le classement selon le niveau d'accessibilité a été réalisé selon quatre critères :

- les planchers bas
- les quais hauts
- les annonces sonores
- les services spécifiques aux personnes à mobilité réduite

Les villes qui font le plus d'efforts pour les PMR, dans les transports collectifs urbains sont : Grenoble, Strasbourg, Nantes (3<sup>ème</sup> position). Les dernières villes du classement sont : Angers (20<sup>ème</sup> position), Nice, Saint-Etienne et Toulon.

Enfin, lors d'une vaste étude de la Commission européenne sur l'accessibilité des moyens de transport urbain aux PMR, au moyen d'un questionnaire adressé aux ministères nationaux de la santé publique, des affaires sociales, de l'intérieur et des transports, une question était lancée autour du thème de l'offre de services de transports urbains. Il était alors demandé de citer les 12 villes dont le système de transport urbain apparaissait particulièrement bien développé, ainsi que de mentionner des projets en cours ou achevés de recherche pour le transport urbain accessible aux personnes handicapées. La Délégation Ministérielle à l'Accessibilité a mentionné Lille, Strasbourg et Nantes.

<sup>32</sup> Rail et Transports, 3 décembre 2003

**1<sup>ère</sup> partie :**

**La Communauté d'Agglomération d'Angers**

## **A. Un système de transports collectifs urbains inaccessible**

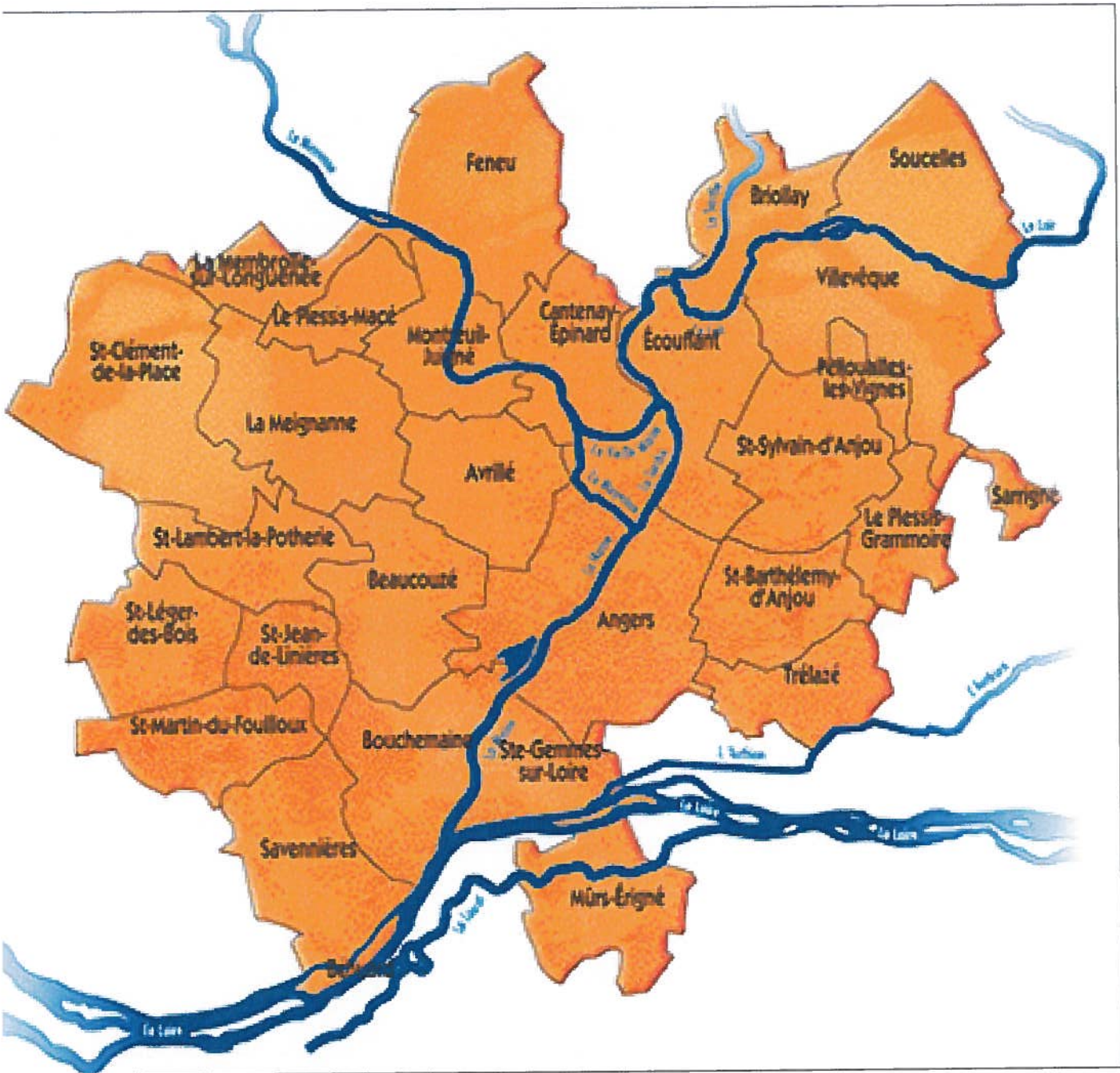
### **1. Du District à la Communauté d'Agglomération**

#### **a. 1968-2001 : le District de l'agglomération angevine**

Créé en 1968, le District de l'agglomération angevine comptait onze communes. Etablissement public intercommunal, il rassemblait des communes-partenaires d'un même bassin de vie : l'agglomération angevine. Parmi les onze compétences du District (eau et assainissement, déchets, urbanisme, espaces verts...) les transports urbains incombent dès 1968 à la structure intercommunale.

Après le « tout-voitures » des années 50-60, les transports urbains connaissent un regain important : dans l'agglomération angevine, les bus SAVIEM sont mis en service dans les années 70.

En 1976 est créé le Syndicat des Transports Urbains de l'Agglomération Angevine (SMTUAA) regroupant les onze communes du District de l'époque et deux autres communes appartenant à l'agglomération, qui fonde l'organisation du réseau sur le principe de lignes reliant les communes au centre-ville.



Source : Angers Agglomération  
Carte n°1

La Communauté d'Agglomération Angevine

## *b. 2001 : création de la Communauté d'Agglomération angevine*

« Angers Agglomération » est née le 1<sup>er</sup> janvier 2001, succédant au District fondé en 1968.

La Communauté d'Agglomération du Grand Angers regroupe 29 communes et exerce 14 compétences.

Ce changement répond à la loi Chevènement du 12 juillet 1999 qui a renforcé et simplifié l'intercommunalité. Cette loi laisse place à des communautés de trois types :

- urbaines : plus de 500.000 habitants
- d'agglomération : plus de 100.000 habitants
- de communes : pour le secteur rural

C'est la deuxième agglomération des Pays de la Loire, après Nantes. Son président est Jean-Claude Antonini, maire d'Angers. Elle compte 243.103 habitants pour une superficie de 47.748 hectares.

Le Conseil de Communauté est formé de 78 délégués, nommés par les conseils municipaux des 29 communes, selon la répartition suivante : 47% pour Angers (61% de la population) et 53% pour les 28 autres communes (39% de la population)

Le Bureau du Conseil est formé du Président et des vice-présidents élus parmi les délégués du Conseil. Le budget s'élève à 1.2 milliards de Francs.

Avec la loi Chevènement, Angers Agglomération a adopté des compétences obligatoires et optionnelles et institué une taxe professionnelle unique, seule ressource fiscale désormais équitable entre les communes-partenaires.

Les compétences de Angers Agglomération sont dès lors :

Développement économique  
Politique de la Ville  
Aménagement de l'espace communautaire  
Equilibre social de l'habitat  
Eau  
Assainissement  
Environnement et cadre de vie  
Espaces verts de l'agglomération  
Enseignement, recherche, formation  
Tourisme  
Lutte contre les incendies et secours  
Voies structurantes de l'agglomération  
Aéroport Angers-Macé

La compétence obligatoire « Aménagement de l'espace communautaire » inclut la responsabilité des documents d'urbanisme et des transports urbains. Concernant les transports urbains, cette compétence dévolue à Angers Agglomération a été déléguée au Syndicat des Transports Angevins, le SYTRA. La Communauté d'Agglomération du Grand Angers, à travers le SYTRA, décide et organise la politique des transports urbains.

## 2. Le SYTRA : autorité organisatrice

D'abord appelé Syndicat des Transports Urbains de l'Agglomération Angevine (SMTUAA), le SYTRA le remplace en 1994, permettant l'extension du périmètre des transports urbains de l'agglomération angevine en 1995 à l'ensemble des 28 communes (dont les communes suburbaines) du District et les Ponts-de-Cé. Cette commune ne fait pas partie de la Communauté d'Agglomération pour des raisons politiques. En 2001, les partis politiques étaient différents entre la Communauté d'Agglomération et Ponts-de-Cé, qui est restée commune principale de sa communauté de communes. Depuis, les relations ont évolué, et dès le 1<sup>er</sup> janvier 2005, elle rentrera dans la Communauté d'Agglomération.

### *a. Sa composition*

Le SYTRA est donc composé de Angers Agglomération (51 délégués) et de la commune des Ponts-de-Cé (un délégué), et son cadre d'intervention se délimite au Périmètre de Transports Urbains, le PTU, défini par l'ensemble du territoire d'Angers Agglomération et de la commune des Ponts-de-Cé.

### *b. Ses rôles*

Il est chargé de l'organisation des transports urbains et suburbains dont il définit les orientations : la tarification et les investissements (bus, mobilier urbain...). La ville aménage les voies et arrêts de bus, en collaboration avec le SYTRA, ce sont des financements croisés.

### *c. Le fonctionnement confié à un exploitant privé : la COTRA*

Le fonctionnement du réseau (planification des horaires et circuits, personnel, maintenance) est assuré par la COTRA, compagnie des transports angevins, filiale de KEOLIS, opérateur multimodal privé européen du secteur du transport de voyageurs, délégataire de service public.

La COTRA est gestionnaire du réseau, le SYTRA est l'autorité organisatrice, le maître d'ouvrage, et responsable de la mise en œuvre du PDU. Au départ, cette compétence devait incomber à la Communauté d'Agglomération, mais du fait de la présence de la commune des Ponts-de-Cé, la création d'un syndicat était obligatoire.

L'élaboration du Plan de Déplacements Urbains a été confiée à la Communauté d'Agglomération, fonctionnant alors comme un bureau d'études, commandité par le SYTRA.

### 3. La COTRA : gestionnaire du réseau

Le fonctionnement des réseaux urbains et suburbains est confié à la COTRA chargée des planifications horaires, des circuits, personnels, maintenance.

Le réseau urbain, flotte composée de 169 autobus pour 16 lignes, transporte chaque année 26 millions de voyageurs. 42 bus sont articulés et 115 sont à plancher bas. Les bus ne sont pas équipés d'annonces sonores, d'informations lumineuses ni de palette.

L'ensemble de ce réseau est inaccessible pour les personnes handicapées. En effet, bien qu'une majorité des bus soient à plancher bas, les quais ne sont pas aménagés en fonction de la hauteur de ces bus. De plus, un bus à plancher surbaissé n'est pas automatiquement accessible, car certains ont une marche à l'entrée.



Des marches à l'entrée des bus

*Photo n°1, réalisation personnelle*

Même si certains quais ont été surélevés (très peu), les conducteurs ont peur de se coller au quai, de crainte d'abîmer le bus. Il y a donc un écart entre le quai et le bus, or un fauteuil roulant ne peut pas traverser un écart supérieur à 5 cm : ces lacunes rendent inaccessibles les véhicules. M. Debove<sup>33</sup>, directeur marketing à la COTRA, parle de « grande théorie illusoire » quant à l'accessibilité du réseau de bus. Pour lui, un bus à plancher abaissé, avec un quai à la bonne hauteur, n'est malgré tout pas accessible, car il restera toujours un écart entre le véhicule et le quai.

Avec l'étude de cette situation, nous pouvons affirmer que pour rendre accessible un bus, le plancher bas n'est pas suffisant : il est nécessaire qu'une palette sorte pour combler les lacunes, jusqu'au quai.



Les quais ne sont pas à la hauteur des planchers

Photo n°2

Réalisation personnelle

Pour des raisons financières, la municipalité ne prévoit pas de réaliser des opérations d'aménagements accessibles pour les quais.

<sup>33</sup> Entretien téléphonique avec M. Debove

Un membre de l'Association des Paralysés de France<sup>34</sup> avance que « le futur tram qui devra être accessible est un prétexte pour ne pas se pencher sur la mise en accessibilité du réseau de bus. » Mais ce moyen de transport ne verra le jour qu'en 2008, et les deux lignes ne couvriront pas un périmètre aussi étendu que les bus...

De plus, il n'existe pas encore d'information dynamique (sonore et visuelle) dans les bus. Il est cependant prévu d'installer ce système avant la fin de l'année 2004<sup>35</sup>.

Les employés de la COTRA annoncent clairement que « les personnes handicapées sont interdites dans les bus ».

La réflexion doit se faire à un niveau suffisamment global pour considérer tous les critères à prendre en compte, en considérant la voirie et les véhicules. Malheureusement, comme le constate Paul Boulinier<sup>36</sup> :

« Beaucoup de villes se contentent d'un renouvellement systématique du matériel en véhicules accessibles sans traiter les points d'arrêts et les cheminements qui y mènent. Or l'accessibilité des transports se mesure au résultat tangible : ou bien c'est praticable en toute autonomie et sécurité par les personnes handicapées... ou ça ne l'est pas. »

Compétence des transports urbains :

- du ressort de l'intercommunalité depuis 1968
- Angers Agglomération depuis sa création, 1<sup>er</sup> janvier 2001 : délégation au Syndicat des Transports Angevins (SYTRA)

Fonctionnement et gestion du réseau de transport confié à la COTRA , exploitant privé

Inaccessibilité de l'ensemble du réseau de bus angevin

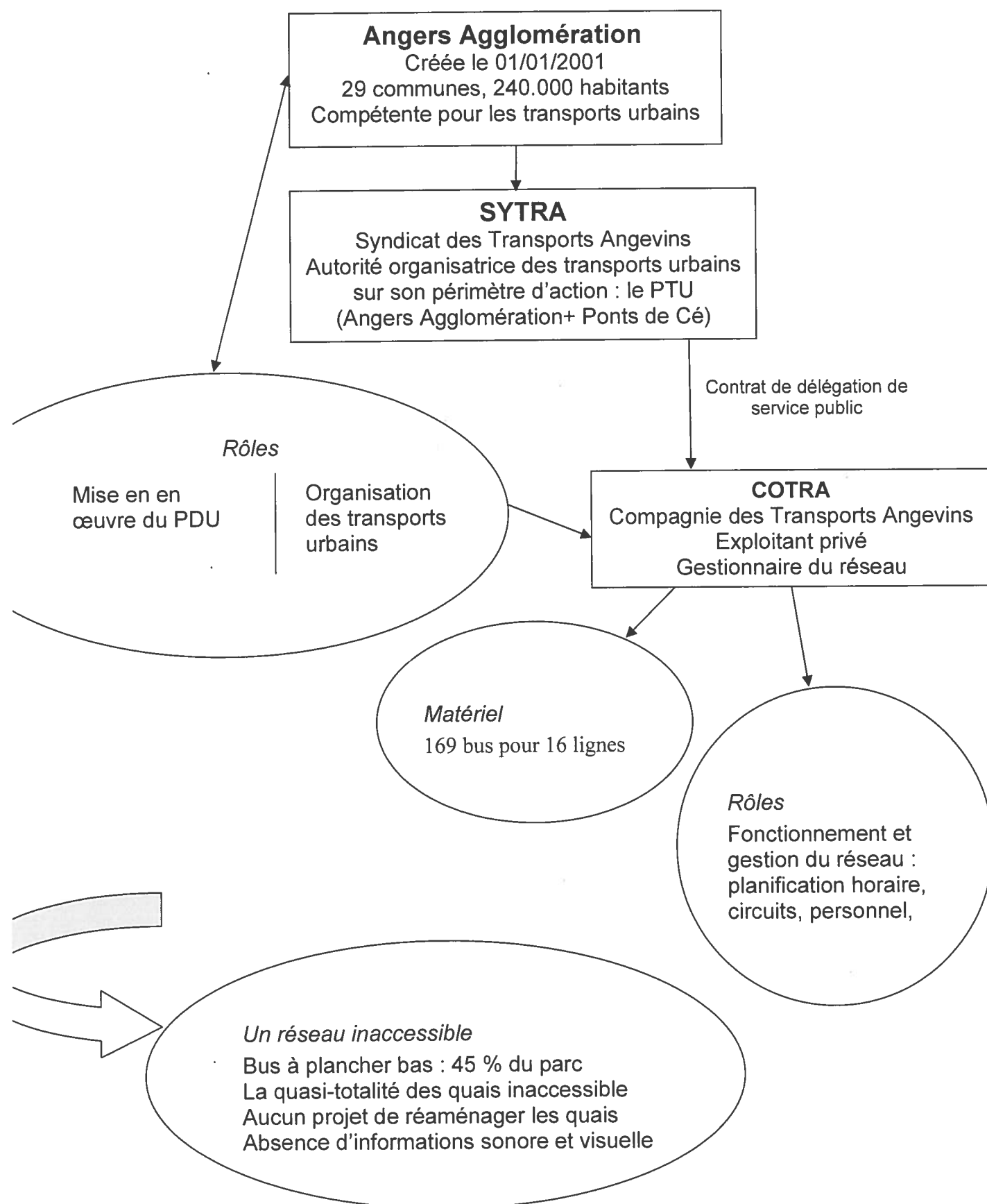
<sup>34</sup> Annexe I : Entretien avec M. X, qui ne souhaite pas être nommé, de la délégation APF d'Angers

<sup>35</sup> Indication de M. Debove

<sup>36</sup> Président de l'Association des Paralysés de France, dans une interview de la revue *Transports publics*, juin 1999

## Schéma récapitulatif des acteurs des transports urbains collectifs

### Angers



## B. « Le Comité de Liaison pour les Handicapés » : unique moyen de transport accessible

### 1. Les étapes du CLH depuis 1979

A la demande des angevins handicapés qui voulaient un transport adapté à leurs besoins, et à la demande des élus de la ville qui souhaitaient que les associations se fédèrent pour faciliter le dialogue, dix associations de personnes handicapées se sont unies en mars 1979 pour constituer le « Comité de Liaison des Handicapés », et mettre en place un service de transport collectif adapté aux personnes à mobilité réduite.

La demande essentielle des adhérents était alors d'être autonome et pouvoir se déplacer, grâce à la mise en place d'un réseau de transport accessible.

Cette structure est une union d'associations de personnes ayant un handicap moteur, constituée dans le but « de promouvoir et de gérer toutes les actions ou entreprises en matière de défense des intérêts des personnes handicapées, de maintien à domicile, d'accessibilité, de transport, d'animation, de communications, de relations publiques, d'entreprendre et de développer tout ce qui peut être bénéfique à la personne handicapées et à son image ».

En 1981, le service des transports au sein du CLH a vu le jour, avec un véhicule de huit places.

Puis, en 1999, la « Maison du Handicap » est créée, lieu du siège associatif, permettant au CLH d'établir une permanence dans le centre d'Angers : une personne a été employée dans ce but.

Actuellement, les associations souhaitent que ce système ne reste pas associatif, car le service de transport ne peut pas répondre à toute la demande. Un appel d'offre sera lancé en 2006, afin que les moyens augmentent. Il pourrait s'agir d'une délégation de service public. Mais ils tiennent à ce que l'esprit reste le même un service à la personne, au-delà qu'un simple service de transport. C'est pourquoi ils élaborent actuellement un cahier des charges.



Au-delà d'un simple service de transport

Photo n°3

Source : Site de l'Agglomération angevine

## 2. Structure et rôle du CLH

Onze associations angevines sont aujourd'hui unies au sein du CLH :

ADIMC, Association Départementale des Infirmes Moteurs Cérébraux  
AFM, Association Française contre la Myopathie  
AFTC 49, Association des Familles des Traumatisés Crâniens  
Association de Gestion du Foyer Saint Pierre  
Aide et Présence au Malade  
APF, Association des Paralysés de France  
Arceau Anjou  
FMH, Fédération des Malades et Handicapés  
FNATH, Fédération Nationale des Handicapés du Travail et Handicapés  
Handisport Région Angevine  
Vie à Domicile

Cette union d'associations se décompose en trois branches, chacune ayant ses spécificités et rôles :

### *a. CLH Transport*

Sa mission est de permettre aux personnes à mobilité réduite de se déplacer grâce à un transport adapté à leurs besoins, sur le périmètre des 30 communes desservies par le SYTRA.

Pour accéder à ce service, la personne doit adhérer à l'association, être titulaire de la carte d'invalidité au moins égal à 80%, portant la mention « station debout pénible », et être physiquement dans l'impossibilité d'emprunter les transports en commun.

Ce service de transport est implanté sur le site de la COTRA mais il en est indépendant. Il fonctionne actuellement grâce à 10 minibus et à 18 salariés :

- 14 conducteurs dont 13 à temps plein
- un agent de planning -standardiste à 15h75 par semaine
- une secrétaire-standardiste à 20h par semaine
- une secrétaire-comptable à 20h50 par semaine
- une responsable du service

Les réservations se font par téléphone, par minitel, par fax et par email, et sont gérées par le logiciel Titus (horaires, temps de déplacements...).

Il existe au sein de ce service de transport une « commission transport du CLH », composée de représentants d'associations du CLH.

Son rôle est d'assurer le suivi du fonctionnement du service, car elle a en charge de prendre en compte les problèmes rencontrés par les usagers et de trouver des solutions les mieux adaptées aux intérêts communs (personnel/usagers).

Elle a également suivi la mise en place du Plan de Déplacements Urbains. Des membres de la commission participent régulièrement aux réunions de concertation proposées par Angers Agglomération et le Conseil de Développement du Pays et de l'Agglomération d'Angers.

## *b. La Maison du Handicap*

La Maison du Handicap est une plate-forme relais pour aider les personnes handicapées à remplir leurs papiers, à effectuer des démarches administratives, et tient un rôle d'orientation vers les bonnes associations, sans être assistante sociale. Employée par le CLH, Natacha Champain est la seule personne salariée au sein de la Maison du Handicap.

Il ne s'agit pas d'une « super association », ni de répondre aux demandes précises, mais d'orienter. C'est un travail de partenariat, où chaque association garde ses actions propres. Son rôle ne se substitue en aucun cas au caractère spécifique de chacune des associations qui le composent.

La Maison du Handicap est aussi chargée de la réalisation des deux bulletins de liaison et d'information : « CLH Infos » et « Le baromètre de l'accessibilité »<sup>37</sup>. 600 à 800 exemplaires pour chaque bulletin sont tirés, et distribués à tous les maires de l'agglomération, à la caisse primaire d'assurances maladies, à la caisse d'allocations familiales, à ses adhérents... « CLH Infos » est un bulletin trimestriel, « Le baromètre de l'accessibilité » sort occasionnellement, en moyenne une fois par an.

Un accompagnement bénévole est également organisé pour des sorties culturelles et de temps libre entre personnes handicapées et valides : « Bras dessus, Bras dessous ».

## *c. L'Observatoire de l'accessibilité*

Légitimement reconnu par les pouvoirs publics, il se propose d'être un appui technique et de peser sur les décisions de façon à limiter tout dysfonctionnement pour les personnes à mobilité réduite.

Il est parti de la création du Multiplex Gaumont, inauguré en 1999 : les normes étaient respectées, mais les places pour les personnes en fauteuil roulant se trouvaient juste devant l'écran, occasionnant gêne et manque de confort.

L'Observatoire vérifie, au-delà des normes, recommande pour la qualité d'usage, l'aménagement à l'intérieur, les petits détails pratiques. Il a un rôle de conseil en amont des opérations significatives de travaux ou de constructions, pour des partenaires privés et publics.

---

<sup>37</sup> Annexe IX : *CLH Infos, le bulletin de liaison des adhérents*, p.5, octobre 2003 :

« Flash sur la Commission Transport du CLH »

Annexe X : *Le baromètre de l'accessibilité*, p.4, novembre 2002 :

L'accessibilité : où en est Angers ?

En effet, comme le souligne Jean Rossignol, vice-président du CLH, pour que les besoins des personnes handicapées en matière d'accessibilité soient pris en compte avec un maximum de qualité dans les aménagements urbains, « il faut intervenir le plus en amont possible dans le développement des projets auprès des maîtres d'œuvre et d'ouvrage, leur faire des préconisations, suivre la progression de l'accessibilité dans l'agglomération, et informer les décideurs techniques et politiques locaux et régionaux. » Le baromètre de l'accessibilité, Novembre 2002 numéro 4.

L'Observatoire est composé d'un comité de pilotage, constitué de personnes handicapées et de représentants d'associations du CLH, qui oriente et contrôle (éthiquement et politiquement) les actions de l'Observatoire ; d'un comité technique, constitué de représentants du CAUE, de l'AURA (Agence Urbaine de la Région Angevine), de la CDSA (commission départementale de sécurité et d'accessibilité), la DESP (direction environnement-santé publique) de la Ville d'Angers ; et de la déléguée départementale de l'Équipement à l'accessibilité, qui assiste l'Observatoire dans les différentes opérations qu'il conduit.

L'Observatoire tient également un rôle d'enquêtes, de sensibilisation, et de diffusion d'informations, avec entre autres la Délégation Ministérielle à l'Accessibilité.

### 3. Les relations du CLH avec la Ville d'Angers : « Mission Handicap »

En 1979, la cellule handicap est créée, au sein du service municipal Environnement et Santé, suite à la loi de 1975, en faveur des personnes handicapées. Le technicien de l'environnement est alors chargé des relations avec les associations, et doit veiller à l'application des lois, son rôle est uniquement technique et réglementaire.

Progressivement, les relations se développent avec les associations, l'accompagnement se fait par des subventions, mais cette cellule ne tient pas de rôle primordial.

Ce n'est qu'en 2002, aux dernières municipales, que, sur l'insistance des associations, la « Mission Handicap » est créée. La sensibilité de cette nouvelle équipe municipale de 2002 est renforcée par la présence d'un conseiller municipal handicapé, et le maire est médecin de profession. Placée sous la responsabilité de l'adjointe au maire chargée de la Santé et du Handicap, Martine Richard, la « Mission Handicap » se compose de deux élus, d'un technicien et d'une rédactrice.

« Le lien est très fort entre la ville et le Comité de Liaison des Handicapés, qui est son interlocuteur privilégié dans le domaine du handicap. »<sup>38</sup> : la Ville (Martine Richard, maire adjointe à la mission Handicap) et le CLH (Natacha Champain, employée) s'accordent sur le fait que leurs deux équipes s'entendent très bien.

Les compétences de la Mission Handicap sont les suivantes :

---

<sup>38</sup> Annexe III : Entretien avec Mme Richard, adjointe au maire chargée de la Santé et du Handicap

- accueil et traitement de toutes les demandes concernant le handicap adressées à la Mairie soit individuellement, soit par les associations de personnes handicapées,
- centralisation de l'information concernant le handicap à destination des usagers et des différents services municipaux avec lesquels une transversalité et un partenariat fonctionnent efficacement depuis plusieurs années,
- constitution d'une documentation technique sur l'accessibilité destinée aux services techniques, aux architectes, et concepteurs de projets et plus généralement à tout public intéressé ou concerné,
- contrôle de conformité des constructions neuves ou des transformations de bâtiments existants,
- contrôle des cheminements à travers la ville, dont l'état est dressé chaque année dans le but de les améliorer,
- participation aux commissions de sécurité et d'accessibilité de l'agglomération et départementale chaque fois qu'un dossier de PC de la commune y est présenté pour avis,
- organisation ponctuelle de sessions de sensibilisation auprès des agents municipaux susceptibles d'accueillir du public en situation de handicap afin d'acquérir les réflexes adaptés,

Depuis 2001, la Direction Environnement- Santé Publique dispose chaque année d'un budget handicap de 30500€ qui peut être utilisé en appoint pour compléter le financement de travaux d'autres services ou pour mener des actions organisées par la Ville.

#### **A. Une demande croissante de transports adaptés : insuffisance de moyens**

##### *a. Une demande qui ne cesse de croître*

Depuis sa mise en service, le service de transport adapté n'a cessé de voir sa clientèle grossir.

C'est pourquoi deux services supplémentaires ont été rajoutés, lundi et mercredi soir.

Sur 5 ans, ces transports ont augmenté de +33.72% en passant de 29308 à 39189 voyageurs, soit presque 10.000 voyageurs en plus.

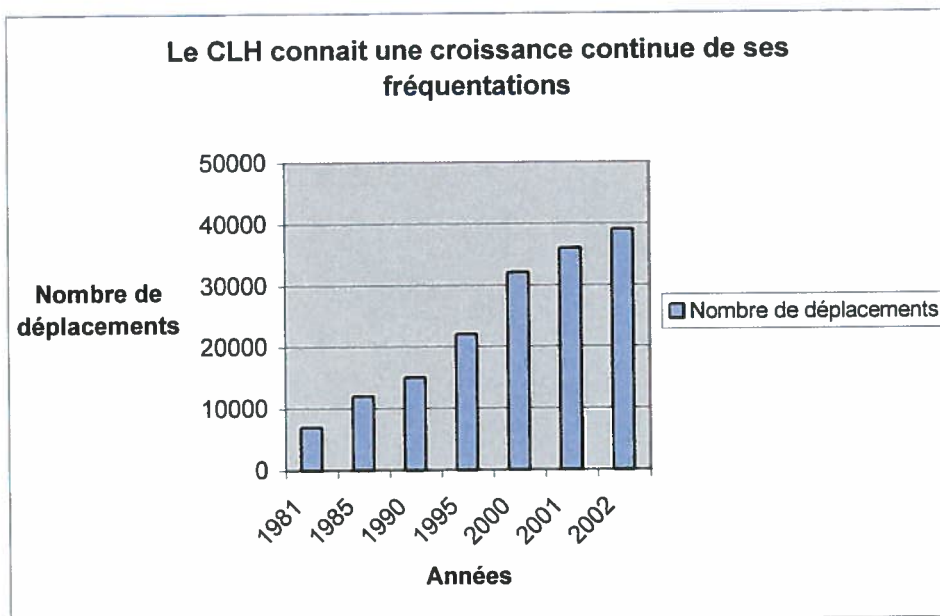


Illustration n°5  
Source : CLH Infos, n°16, juillet 2003  
Réalisation personnelle

De plus, il est enregistré une augmentation du nombre d'utilisateurs correspondant aux conditions d'accès, inscrits dans les fichiers et qui ont pris au moins une fois le service. 430 utilisateurs en 2001, contre 521 en 2002, soit une augmentation de 21.16%.

Effectivement, de plus en plus de personnes âgées, qui peuvent avoir la carte d'invalidité, font la demande : elles représentent près de 50% des personnes transportées. Le CLH a rencontré le Centre Communal d'Action Sociale car cette situation représente de sérieux problèmes. Ce type de transport devrait être géré par le CCAS, le CLH devant d'abord répondre aux besoins des personnes handicapées.

Dans de nombreuses villes, le CCAS s'occupe de desservir les foyers de logements, pour les personnes âgées. Ce ne devrait pas être le rôle du CLH.

Cette demande inflationniste est préoccupante. L'adjointe au maire chargé du handicap, Martine Richard, l'admet : « Il y a un réel travail à faire sur ces transports adaptés. »

### *b. Insuffisance de moyens financiers*

Cet unique moyen de transport adapté est loin de combler toutes les demandes des personnes à mobilité réduite, le CLH étant obligé de refuser des personnes (près de 100 refus de janvier à mars 2004). Cette situation est très embarrassante, car leur mode de fonctionner est de ne pas donner la priorité par rapport à la demande de la nature de la demande (une personne qui se rend à son travail ne prévaut pas par rapport à celle qui a un rendez-vous chez le coiffeur). Ainsi, il arrive de refuser le transport à des personnes qui doivent aller travailler, et qui ne disposent d'aucun autre moyen de déplacement.

Les financements sont assurés uniquement par des subventions, car il s'agit d'une association. Ils ne disposent pas de moyens supplémentaires en fonction de la demande, mais juste pour le maintien de l'existant, ce qui est insuffisant.

Ces problèmes de financement sont en partie dus aux faibles participations tarifaires : la personne paie 2€, ou 1.6€ si elle achète un carnet, alors que le trajet coûte en réalité 16€.

Les recettes viennent principalement des subventions du SYTRA, à hauteur de 63%. Le reste des dépenses sont couvertes par des subventions du Conseil Général, de recettes conventionnelles (scolaire, établissements, CPAM) et autres produits financiers.

Le CLH : union d'associations de personnes handicapées moteur

- Créé à la demande des associations et des élus
- 1981 : création du CLH transport, service de transport collectif pour les PMR
- Couverture de l'ensemble d'Angers Agglomération

Le CLH face à des difficultés : Insuffisance de moyens

- Croissance constante de la demande, 1998-2002 : +33.72% des déplacements
- Demande inflationniste préoccupante : 50% des personnes transportées sont des personnes âgées
- Nombreux refus
- Souhait de délégation de service public afin d'augmenter les moyens

Concertation avec le CLH pour l'élaboration du PDU

La Mission Handicap créée en 2002 au sein des services municipaux : pour la première fois, nomination d'une adjointe au maire chargé du handicap

## C. Les projets en cours : un espoir pour l'accessibilité

### 1. Le 1<sup>er</sup> PDU de l'agglomération angevine : arrêté en mars 2004

Le premier projet de Plan de Déplacements Urbains réalisé pour l'Agglomération Angevine avait été approuvé en octobre 2000, puis avait été annulé par le tribunal administratif : les associations avaient été consultées après l'arrêt du projet. Il s'agissait d'un vice de forme.

En 2003, un second projet de PDU a été élaboré : le Plan de Déplacements urbains 2004-2015. Ce projet a été arrêté en mars 2004. Jusqu'en automne, des réunions publiques sont organisées, une exposition itinérante est présentée dans les différentes communes de l'agglomération. Après avoir été soumis à cette enquête publique, l'approbation devra avoir lieu fin 2004.

Ce projet traite de l'accessibilité pour les transports urbains. Auparavant, aucun document d'urbanisme n'avait abordé ce thème. La seule réflexion menée en faveur des personnes handicapées avait été pour l'habitat<sup>39</sup>.

Ce PDU prend en compte les remarques faites au 1<sup>er</sup> projet de 2000 par les communes de l'agglomération, dont les trois principales étaient :

- ce document concernait principalement la ville d'Angers, au détriment des communes périphériques,
- il était axé sur l'aspect des transports collectifs, et non sur les autres modes de déplacement comme les vélos, les piétons, les voitures, les marchandises,
- il ne présentait pas de démarche globale pour la gestion du territoire.

Ce nouveau document d'urbanisme doit suivre les grandes orientations données par le « Projet d'Agglomération 2015 », établi en 2002.

Hormis le Projet d'Agglomération, seul le PDU sera traité dans mon étude, parmi les documents d'urbanisme. En effet, c'est le document dans lequel on retrouve l'ensemble des orientations et enjeux choisis par la communauté d'agglomération pour l'organisation des transports, il paraît donc pertinent de l'étudier avec attention.

#### *a. Le PDU soumis au Projet d'Agglomération 2015*

Au début de l'actuel mandat, en 2002, le « Projet d'agglomération 2015 » a été voté à l'unanimité par le Conseil de Communauté d'Angers Agglomération.

Le « Projet d'agglomération 2015 » donne les grandes orientations sur les 15 ans à venir. C'est un document cadre suivant la loi Voynet (Loi d'Orientation sur l'Aménagement et le Développement Durable du Territoire, 1999). Celle-ci oblige toute structure intercommunale de plus de 50 000 habitants, comportant au moins une commune de plus de 15 000 habitants, à élaborer un projet d'agglomération (article 26). Tous les documents d'urbanisme se déclineront autour de ce projet d'agglomération, dont le PDU. Il s'agit d'une stratégie générale de développement durable du territoire, pour les quinze prochaines années.

<sup>39</sup> Annexe V : Entretien téléphonique avec Mme Rouleau, de la Communauté d'Agglomération

Cinq orientations majeures y sont développées<sup>40</sup>, afin de mettre en avant une image positive de l'agglomération :

- la nature, excellence et base économique de l'agglomération
- Angers, grandeur nature et taille humaine, Angers, côté jardin et côté rivière
- La multipolarité angevine, vecteur centralités secondaires et facteur d'imprévu
- Vivre en harmonie à Angers, la nature humaine de l'agglomération
- Angers, un naturel international

Le 3<sup>ème</sup> thème énonce l'idée d'un « droit de mobilité » : un des objectifs est de tendre à une meilleure accessibilité.

« La mobilité des individus est nécessaire pour la mise en oeuvre du droit au travail, au logement, l'accès à la culture et aux loisirs. Or, les modes de transports d'aujourd'hui ne répondent pas aux besoins de toutes les catégories de populations. Il faut donc mettre en place des politiques de régulation pour assurer ce qu'on peut appeler un "droit aux mobilités" avec des tarifications adaptées et des produits spécifiques selon les besoins :

(...)

- Accessibilité physique : Les problèmes rencontrés par les populations âgées ou souffrant de handicaps moteurs seront pris en compte. »

Les partenaires principaux cités pour atteindre cet objectif sont : l'Etat, le Conseil Général, les communes, les transports publics, la SNCF, les entreprises, l'ADEME, le Comité de Liaison des Handicapés, les associations, les administrations et les équipements.

Le 4<sup>ème</sup> thème développe le thème de la solidarité, qui ne peut être effective que s'il est envisagé « une politique de déplacements qui permette l'égal accès de tous à l'ensemble des services »

Il est précisé que « Le nouveau PDU et la politique de déplacements qu'il induit à partir du développement du tramway et d'un réseau structurant de transport en commun seront aussi l'un des moyens d'affirmer la solidarité entre les territoires et la volonté de poursuivre la cohésion sociale naturelle des angevins.

Un autre type d'investissement de solidarité concerne les politiques en faveur du handicap qui touche un nombre de plus en plus élevé de personnes, dont les difficultés d'intégration sont pour une grande part liées à l'inadaptation des investissements urbains (espaces publics, transports public ou spécialisé, lieux publics et privés). En cela, les objectifs poursuivis rejoignent ceux des politiques en faveur des déplacements et des personnes âgées. Ils seront intégrés dans les politiques d'agglomération ou sur la base du volontariat des communes et des partenaires privés. »

Enfin, un autre objectif du Projet d'Agglomération que l'on doit noter :

« Anticiper et accompagner l'ensemble des impacts liés au vieillissement de la population, adapter l'agglomération au vieillissement »

Celui-ci sera atteint par la recherche d'une autonomie prolongée, qui passe « par l'accès possible à des services de proximité, à des modes de déplacement adaptés et par une meilleure intégration dans la vie sociale. »

---

<sup>40</sup> Source : Projet d'Agglomération 2015

## *b. Diagnostic du PDU*

Les principaux enjeux relevés lors de ce diagnostic sont :

- les déplacements, tous modes confondus, ne cessent d'augmenter ainsi que le taux de motorisation.
- ces déplacements se font de plus en plus en voiture au détriment des transports en commun, des deux-roues et de la marche à pied. Le réseau de bus connaît une baisse de sa fréquentation et de sa part modale dans les déplacements.
- on constate une progression constante de l'engorgement de la voirie et des difficultés de stationnement.
- l'environnement et la qualité de l'air doivent être préservés. Ces derniers sont menacés par la croissance significative du volume des déplacements motorisés (+27 % pour la voiture).
- cette réduction des flux automobiles ne doit pas pour autant pénaliser les flux, facteurs d'échanges, de cohésion sociale et de richesse.
- il faut dès à présent anticiper les évolutions démographiques à venir, notamment le vieillissement de la population.
- les conditions d'insécurité s'aggravent de jour en jour, plus particulièrement pour les piétons et les deux-roues motorisés.
- il est constaté une marge possible de progression non négligeable de l'offre de déplacements doux.

Il est intéressant de relever dans les principaux enjeux que les personnes à mobilité réduite ne sont pas explicitement mentionnées, mais qu'une seule partie de cette catégorie de la population l'est : les personnes âgées.

Dans la phase diagnostic du PDU, le réseau d'Angers a été comparé aux réseaux d'un certain nombre d'agglomérations de taille comparable, c'est-à-dire dont la population est comprise entre 190 000 et 300 000 habitants. Les paramètres et ratios observés à Angers ont également été comparés à des valeurs moyennes françaises.

L'analyse fait ressortir les points suivants :

- le niveau d'offres à Angers se situe dans la moyenne, bien au-dessus des 22,6 km par habitant et par an à Limoges, mais au-dessous des 39 km par an à Dijon ou Caen ;
- la fréquentation des réseaux COTRA est également élevée comparée aux autres villes de province : la moyenne des villes de 100 000 à 250 000 habitants s'élève à 79. À Angers, on compte, en 2001, 98 voyages par habitant (106,5 sur le réseau de bus).

L'offre globale ainsi que la fréquentation sont en augmentation : en 1990, l'offre était de 29,1 km par habitant (croissance de 10,7 % entre 1990 et 2001 à périmètre égal), et le nombre de voyages de 22 millions (croissance de 12 %).

Face à cette bonne situation, avec un souci d'offrir une qualité aux clients, il est étonnant de constater que ce réseau ne soit toujours pas accessible aux PMR.

### *c. Travail de concertation pour une meilleure écoute des besoins des personnes handicapées*

Le nouveau projet de PDU a été élaboré avec des associations de personnes handicapées, qui se sont réunies quatre fois.

Ce document d'orientation générale a une mention spéciale concernant l'accessibilité : un volet spécifique à l'accessibilité sociale, économique et physique a été développé grâce à des groupes de travail qui se sont réunis de mars à novembre 2003. Ces réflexions ont été menées avec le Comité de Liaison pour le Handicap (CLH), les élus en charge de l'accessibilité et les élus en charge de l'action sociale.

Les services voirie et déplacements ont ainsi pu évaluer les aspects techniques de l'accessibilité physique.

Des solutions ont été proposées dans le projet du PDU. De plus, des chartes d'aménagement sont prévues, conformes aux conditions d'accessibilité devront considérer tous les différents handicaps.

- charte d'aménagement des espaces piétonniers
- charte des partages modales : régler les différents modes (vélos et malentendants ont beaucoup de conflits). Pour cela, schéma de hiérarchisation de la voirie, traitements différents selon les fonctions de la voie (traitement paysager, urbain : conditionne les comportements).

Enfin il est question de mettre en place un « observatoire de l'accessibilité », appliqué sur 2 ou 3 communes, répertoriant tous les problèmes d'aménagements. Ce serait un outil interactif entre les services techniques de la mairie, un SIG à mettre à jour de façon continue.

Les objectifs sont d'avoir une dynamique sur les projets à venir ; de continuer le rôle de conseil que tient actuellement le CLH ; de créer une base de données consultable, par Internet pour les professionnels (état des lieux de l'accessibilité d'une ville pour des projets de construction, d'amélioration...) et pour les usagers (pour programmer une sortie, un cheminement).

Ce projet n'est pas sûr d'aboutir, car il nécessite d'énormes moyens : le logiciel coûte très cher, et ce travail occuperait plus de deux postes à mi-temps, ce qui est actuellement envisagé.

De plus, le rôle tenu aujourd'hui par le Comité de Liaison des Handicapés ne sera pas perçu de la même manière lorsqu'il sera remplacé par un service public, car les personnes handicapées y voient un contact humain.

### *d. Propositions de moyens pour l'accessibilisation*

- Scénario retenu : pour une progression des transports en commun, au détriment de la voiture

Suite au diagnostic, la deuxième partie du Projet de Plan de Déplacements Urbains présente la démarche qui a conduit au scénario d'organisation des déplacements et des transports. Le 1<sup>er</sup> projet de PDU en 2000, prescrivant la mise en place d'un réseau de transports collectifs en site propre, a conduit à l'engagement des études de faisabilité du tramway, à des réflexions sur la restructuration du réseau bus, à des mesures relatives au stationnement et aux Plans de

Déplacements Entreprises, à des décisions d'investissement en matière de pistes cyclables (Loire à Vélo, Boucle verte...). Il a été décidé de ne pas remettre en cause ces principes.

Le scénario retenu repose sur une prise en compte d'une évolution réaliste des déplacements motorisés entre 2002-2015 de 17 %. Ce taux se justifie par une double hypothèse :

- une hypothèse de croissance démographique moyenne, qui implique un taux de croissance de 10,32 % entre 1999-2015, soit + 6,66 % entre 2002-2015 ;
- le maintien du taux de croissance des déplacements motorisés qui, à l'horizon 2015, évolueront de 2,47 déplacements par personne et par jour (1998) à 2,89 déplacements par personne et par jour (2015).

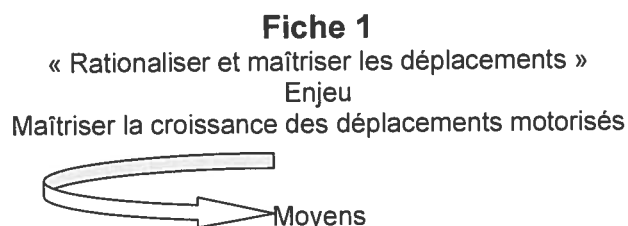
Ce scénario, qui inclut une première ligne de tramway, une restructuration du réseau de bus et une progression de 10 % durant la période 2010-2015, permet d'inverser la tendance à l'augmentation de la part de la voiture particulière au détriment de celle des transports en commun.

➤ 20 fiches d'action pour y parvenir

Pour atteindre les objectifs du scénario retenu, six champs d'action ont été retenus, permettant la déclinaison de mesures concrètes dans le cadre de « fiches actions ». Ces champs ont déjà fait l'objet, pour leurs grandes lignes, d'une première définition dans le cadre du Projet d'Agglomération.

1. Une nouvelle organisation du développement du territoire communautaire.
2. Un développement significatif de l'offre de transports en commun et des modes de déplacements doux.
3. Une gestion optimisée de l'usage de l'automobile.
4. Une amélioration sensible de la santé et de la sécurité comme corollaire de la réduction des nuisances et de la pollution.
5. Une modification sensible des habitudes et des comportements des acteurs publics et privés, des individus comme des collectivités.
6. La mise en place de moyens et d'outils permettant d'assurer le conseil et le suivi du Plan de Déplacements Urbains (PDU) sur la base d'un partenariat effectif entre les différents acteurs publics et privés.

Pour le sujet de cette recherche, quatre fiches parmi les vingt explicitent la prise en compte de l'accessibilité dans les transports collectifs pour les personnes à mobilité réduite :



Privilégier, dans chaque pôle, les modes de déplacements doux, en assurant des liaisons avec les équipements de services et les arrêts de transports collectifs accessibles aux personnes à mobilité réduite.

## Fiche 5

### « Cohésion sociale et solidarité »

#### Enjeu

Le droit à ma mobilité pour tous,  
l'accès à la mobilité, vecteur d'intégration sociale,  
l'accessibilité.



#### Moyens

-Aménagement de l'espace en faveur des déplacements des personnes à mobilité réduite : promouvoir l'information sonore pour les aveugles et malvoyants et l'information visuelle pour les malentendants et sourds dans les pôles multimodaux et les transports en commun ; développer des pôles multimodaux accessibles aux handicaps moteurs et sensoriels, développer l'offre de transport à la demande ou des lignes spécialisées, etc. ;

-Mise en place d'une cellule de réflexion sur les actions sociales en faveur du transport des personnes en difficulté

## Fiche 10

### « Améliorer l'attractivité et la performance des transports collectifs »

#### Enjeu

favoriser l'offre de transport pour tous



#### Moyens

Mettre en forme un schéma directeur des transports urbains, permettant d'affirmer les priorités exprimées en matière de structuration du réseau.

Créer des liaisons piétonnières et cyclables vers les stations et arrêts de transports en commun, en prévoyant des arceaux de stationnement vélos, des aménagements accessibles aux personnes à mobilité réduite, notamment des dalles podotactiles spécifiques, afin de signaler les arrêts aux aveugles et malvoyants.

## Fiche 13

### « Les déplacements piétonniers et l'accessibilité »

#### Enjeu

améliorer l'accessibilité des PMR



#### Moyens

Développer des continuités piétonnières et permettre plus particulièrement le déplacement des personnes à mobilité réduite et l'accès aux équipements recevant le public, en se conformant à la réglementation en vigueur. Intégrer ces aménagements dans tout projet de réfection ou de réaménagement de voirie et d'urbanisation future.

Promouvoir l'information sonore pour les aveugles et malvoyants, et visuelle pour les malentendants. Mettre en place l'observatoire de l'accessibilité.

Afin de mener des actions répondant précisément aux besoins des personnes à mobilité réduite, des acteurs directement concernés prendront part à la mise en œuvre de ces moyens :

- La Direction Environnement-Santé publique de la Ville d'Angers
- La Commission départementale de Sécurité et d'Accessibilité
- La Déléguée Départementale de l'Équipement à l'accessibilité
- Les Centres communaux d'Action sociale
- Le Comité de Liaison des Handicapés

## 2. Le tramway : le futur moyen de transport sera accessible : un nouvel espoir

Le principe de réseau de Transports Collectifs en Site Propre (TCSP) a été retenu lors du premier projet de Plan de Déplacements Urbains, approuvé en 2000. Depuis, des études de faisabilité ont été engagées. Réalisées pour le compte du SYTRA par les bureaux d'études SEMALY/ISIS, ces études ont conclu à la nécessité d'un réseau de transports en commun en site propre intégral, c'est-à-dire d'un tramway.

Le comité syndical du SYTRA a décidé à l'unanimité le principe de réalisation d'une première ligne Avrillé – CHU – centre-ville – gare – cité administrative (place Lafayette) – la Roseraie, mais le tracé définitif n'est pas encore arrêté. Il a en même temps demandé la mise à l'étude de la seconde ligne et de la restructuration du réseau de bus. Il a été décidé également de maintenir l'offre de bus constante, en plus du tramway.

L'approbation du projet a eu lieu le 9 décembre 2002 par le Conseil de Communauté (Angers Agglomération) et le conseil municipal de Ponts-de-Cé, et le 14 février 2003 par le SYTRA. Ce dernier a ensuite délégué l'étude à Angers Agglomération.

Actuellement, le projet est entré dans sa phase de concertation afin de tenir les habitants informés et de recueillir leurs avis. Jusqu'en août, une exposition consacrée aux déplacements, au projet de tram et au tracé de sa 1<sup>ère</sup> ligne, circule dans les communes qui l'ont souhaitée et prochainement, dans les quartiers d'Angers.

Le tramway sera complètement accessible : plancher bas intégral, niveau des quais ajustés, annonces sonores, bandes podotactiles, une accessibilité aussi parfaite que possible.

Un travail avec les associations de personnes handicapées doit être réalisé, pour l'accès entre l'espace urbain et la station.

Premier projet de Plan de Déplacements Urbains d'Angers Agglomération :

- Arrêté en mars 2004
- Actuellement soumis à enquête publique
- Approbation prévue fin 2004

Accessibilité abordée pour la première fois dans un document d'orientation pour les transports

Réflexion de l'accessibilité avant tout pour les personnes âgées

Travail de concertation avec des associations de personnes handicapées :

- Aménagements de la voirie accessibles aux PMR (arrêts des transports collectifs, dalles podotactiles, stationnements réservés...),
- Développer l'offre de transport à la demande ou des lignes spécialisées.

Le Tramway en 2008 : entièrement accessible

## Conclusion

La COTRA, gestionnaire des transports urbains depuis 1994, dispose d'une majorité de ses bus à planchers bas. Mais nous avons observé que ces efforts ne représentent aucun changement pour les personnes éprouvant de grosses difficultés à monter dans les bus, car très peu de quais ont été élevés à la bonne hauteur. De plus, nous avons pu constater que les bus devaient disposer d'une palette, afin de combler les lacunes existantes entre le bus et le quai, mais les bus angevins n'en sont pas équipés.

Cette inaccessibilité peut ici être expliquée en partie par un manque de cohérence entre la communauté d'agglomération et la COTRA.

D'autre part, le service de transport spécial pour les personnes à mobilité réduite, le CLH Transport, est un réseau associatif, qui fonctionne uniquement grâce à des subventions. Ce service doit également assurer le transport des personnes âgées, qui bénéficient de la carte d'invalidité, ce qui engorge considérablement les demandes (50% des demandes), et pénalise les personnes handicapées. C'est pourtant le rôle du CCAS de prendre en charge les services pour les personnes âgées. Le CLH se trouve face à des problèmes de manque de moyens.

Enfin, la communauté d'agglomération mène une réflexion sur l'élaboration d'un Plan de Déplacements Urbain depuis 2000. Le dernier projet, arrêté en mars 2004, a été suivi par des associations représentant des personnes handicapées. Ainsi, ce document développe plusieurs projets prenant en compte l'accessibilité dans les transports collectifs. Le projet du futur tramway, qui devrait être achevé en 2008, sera accessible.

Si les engagements posés dans ce nouveau document sont respectés, l'agglomération connaîtra de sérieux progrès pour l'accueil des personnes handicapées dans ses transports urbains.

## **2<sup>ère</sup> partie :**

### **La Communauté Urbaine de Nantes**

## A. Organisation du système de transports urbains collectifs nantais

La Communauté Urbaine Nantaise, depuis sa création, le 1<sup>er</sup> janvier 2001, est l'autorité organisatrice des transports urbains sur son périmètre (24 communes), elle a pris le relais des structures intercommunales précédentes.

Son partenaire en matière d'exploitation est la Société d'Economie Mixte des Transports en Commun de l'Agglomération Nantaise, la SEMITAN, (depuis 1979) qui a exercé cette fonction sous toutes les formes d'intercommunalité de l'agglomération nantaise.

Il existe une convention d'exploitation entre elles : un contrat de délégation de services publics (DSP) a été signé le 1<sup>er</sup> janvier 2003, pour une durée de 6 ans.

Dans ce cadre, la SEMITAN est chargée de faire fonctionner le réseau de transport public (matériel, personnel...).

### 1. La Communauté Urbaine Nantaise : autorité organisatrice des transports urbains

#### a. *Les étapes de l'Agglomération Nantaise*

Dès 1967 se crée l'Association Communautaire de la Région Nantaise, l'ACRN, regroupant 36 communes<sup>41</sup>. Elle a été créée en réponse à la volonté de l'Etat d'imposer à Nantes la constitution d'une communauté urbaine, comme à Lille, Bordeaux ou Lyon. Syndicat intercommunal d'études et de réflexions, l'ACRN a permis aux élus de la région nantaise d'apprendre à travailler en commun.

Dans les années 70, de nombreux Syndicats Intercommunaux à Vocation Unique, les SIVU, font émerger la conscience d'agglomération. Celle-ci se concrétise dans plusieurs domaines : Le syndicat intercommunal de la voirie rapide de l'agglomération nantaise (SIVRAN) coordonne l'action des communes en matière de voirie et engage par exemple la construction du périphérique ;

Le syndicat intercommunal des transports publics de l'agglomération nantaise (SITPAN) permet d'étendre ce service dans plusieurs communes, il lance également les études pour la réalisation d'un tramway moderne.

En 1978, l'agglomération se dote d'une structure d'études, de conseil et de prospective, qui sera à l'origine des réflexions qui déboucheront sur la mise en place d'un syndicat intercommunal à vocation multiple : l'Agence d'Urbanisme de l'Agglomération Nantaise (AURAN).

---

<sup>41</sup> Communauté Urbaine, de Nantes, Mode d'emploi, mai 2003

Alors que les SIVU géraient des compétences indépendantes les unes des autres, la création du syndicat intercommunal à vocation multiple de l'agglomération nantaise (SIMAN) en 1982 développe une approche globale de l'intercommunalité qui aboutira à l'élaboration d'un véritable projet d'agglomération en 1995 : « Projet 2005 ».

Ce projet a permis d'organiser l'action de l'agglomération en 5 grands thèmes : transports et déplacements, environnement et cadre de vie, habitat et solidarités, développement du territoire, enseignement et recherche.

La création du District de l'agglomération nantaise en 1992 marque une volonté politique forte de donner un poids plus important à l'agglomération. Une des principales évolutions réside dans la fiscalité : le district ne reçoit plus de participation financière des communes mais perçoit directement une fiscalité locale auprès des contribuables (part de la taxe professionnelle, taxe d'habitation, taxe sur le foncier bâti). Le choix de mettre en place une taxe professionnelle unique, la TPU, dans les 21 communes du district à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2000 vise à renforcer la solidarité entre les communes.

C'est en 1995 qu'est approuvé le « Projet 2005 », document d'orientation stratégique et prospectif pour le développement et l'aménagement de l'agglomération. Le Projet 2005 définit des lignes directrices pour les années suivantes.

### *b. Présentation de la Communauté Urbaine de Nantes*

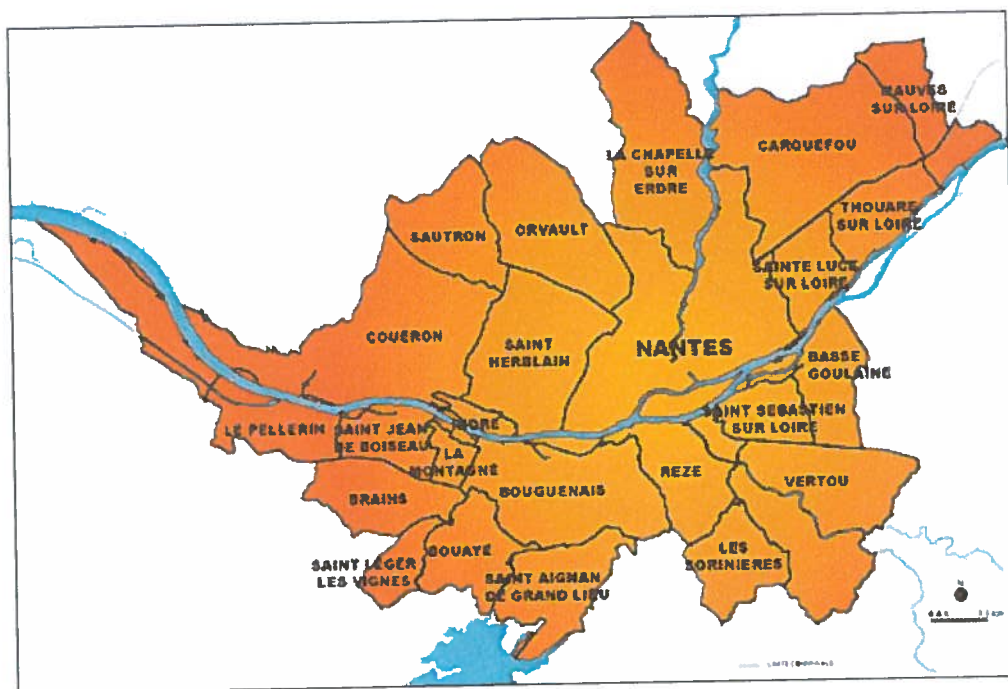
Une communauté urbaine est un établissement public de coopération intercommunale. La mise en place de la Communauté Urbaine Nantaise, la CUN, a été permise par le vote de la loi n°99-586 du 12 juillet 1999 relative au renforcement et à la simplification de la coopération intercommunale, dite « loi Chevènement ». Cette loi définit plusieurs catégories d'établissements publics de coopération intercommunale.

La communauté urbaine est définie comme un EPCI regroupant plusieurs communes sur un territoire d'un seul tenant et sans enclave, qui forme à la date de sa création un ensemble de plus de 500.000 habitants.

Le District de l'agglomération nantaise, comptant 21 communes et 550.000 habitants, a ainsi voté sa transformation en Communauté Urbaine Nantaise, transformation qui est effective depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2001. Trois communes se sont ajoutées à ce territoire, formant un EPCI de 24 communes.

Cette communauté urbaine a été découpée en 10 territoires en janvier 2002, représentant chacun de 34.000 à 72.000 habitants. Chacune de ces zones est le territoire d'action d'un pôle de proximité aux missions polyvalentes : il exerce toutes les compétences communautaires et est directement chargé des fonctions de gestion de proximité.

Depuis le 1<sup>er</sup> mars 2004, on parle désormais de « Nantes Métropole », la CUN a changé de nom, mais les statuts restent les mêmes.



### Communauté Urbaine de Nantes

#### Nantes Métropole

Source : Nantes Métropole  
Carte n°2

Le conseil est composé de 113 conseillers désignés par les conseils municipaux des communes membres. Chaque commune dispose d'un nombre de délégués calculé en fonction de l'importance de sa population. Toutefois, aucune commune ne peut disposer d'un nombre supérieur à 50% du total. Le conseil se réunit en séances publiques.

Le bureau compte 33 vice-présidents, élus par le conseil de la communauté urbaine, les maires des 24 communes sont membres du bureau et vice-présidents.

La CUN est présidée par Jean-Marc Ayrault, député-maire de Nantes. Avec 550.000 habitants, elle constitue le premier pôle urbain du Grand Ouest. Elle a enregistré une augmentation de sa population de 10% entre les recensements de 1990 et 1999.

Deux millions de déplacements sont effectués chaque jour dans l'agglomération nantaise. Grâce notamment au développement de son réseau de transport collectif, elle a enregistré une baisse de la part de l'automobile dans les déplacements sur la période 1990-1997.

### *c. Compétences de la CUN : responsable des transports urbains*

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2001, la CUN exerce de plein droit, à la place de ses communes membres, les compétences suivantes : (article 3 des statuts)

- ❖ Développement et aménagement économique, social et culturel de l'espace communautaire,
- ❖ Aménagement de l'espace communautaire :  
Schémas directeurs et schémas de secteur ; plan d'occupation des sols et documents d'urbanisme tenant lieu ; création et réalisation de zones d'aménagement concerté d'intérêt communautaire,
- Organisation des transports urbains au sens du chapitre II et du titre II de la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, sous réserve des dispositions de l'article 46 de cette loi ; création ou aménagement et entretien de la voirie ; signalisation ; parcs de stationnement.
- ❖ Equilibre social de l'habitat sur le territoire communautaire,
- ❖ Politique de la ville dans la communauté,
- ❖ Gestion des services d'intérêt collectif,
- ❖ Protection et mise en valeur de l'environnement et politique du cadre de vie,
- ❖ Compétences facultatives, dont : actions et réalisations en faveur des personnes handicapées.

Pour assurer les transports urbains collectifs, Nantes Métropole a choisi de confier le fonctionnement et la gestion du réseau à la TAN, Transports de l'Agglomération Nantaise, au sein de laquelle se trouve la SEMITAN.

## 2. La SEMITAN : gestionnaire du réseau collectif ordinaire

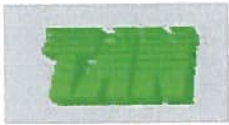
### a) *La SEMITAN au sein de TAN*

Les Transports de l'Agglomération Nantaise, TAN, représentent un ensemble de moyens de transports, composé de :

- SEMITAN, société d'économie mixte des transports en commun de l'agglomération nantaise : fonctionnement du service de transport urbain ordinaire,
- HANDITAN : service spécial pour les personnes à mobilité réduite,
- Air TAN : transports du centre de Nantes à l'aéroport,
- Les navettes fluviales : transports sur l'Erdre.



Navette fluviale sur l'Erdre  
Photo n°4, source : site Internet TAN



TAN est le logo commercial pour l'ensemble du réseau.

### *b) Le fonctionnement de la SEMITAN*

La SEMITAN, créée en 1979, s'est vue confier une double mission par le Syndicat Intercommunal des Transports Publics de l'Agglomération Nantaise (intercommunalité alors en place) :

- ❖ Offrir aux habitants de l'agglomération la meilleure qualité de service dans l'exploitation et la maintenance du réseau de transports collectifs,
- ❖ Développer le réseau de bus et tramway de l'agglomération

La SEMITAN, constituée en société d'économie mixte, est détenue à hauteur de 65% par Nantes Métropole, qui l'autorise, par un contrat de délégation de services publics, à réaliser les travaux sur le réseau<sup>42</sup>. Les services lui sont imposés par la communauté urbaine, qui assure son financement, même si le réseau n'est pas rentable. Nantes Métropole est le principal partenaire financier de SEMITAN.

Ces aides financières couvrent 50 à 60% du budget du réseau, les recettes tarifaires couvrent le reste.

La SEMITAN dispose de 1400 salariés, 69 tramways pour 3 lignes et 360 bus pour 61 lignes. Elle recouvre l'ensemble du périmètre de la CUN.

### *c) Un réseau ordinaire qui tend à devenir toujours plus accessible*

- Le tramway : accessible depuis 1990



Photo n°5  
Réalisation personnelle

<sup>42</sup> Annexe VIII : Entretien avec M. Herbreteau, Directeur adjoint des Transports Collectifs et du Stationnement, Nantes Métropole, le 1<sup>er</sup> avril 2004

Le Tramway a été mis en circulation à Nantes en 1985, suite à un concours lancé par l'Etat en 1978. L'accessibilité n'était alors pas dans le cahier des charges élaboré par l'Etat. Les constructeurs ayant développé un matériel inaccessible, le tramway nantais du milieu des années 80 n'est en l'occurrence pas accessible. Il est composé de deux caisses avec un moteur central qui ôte la possibilité d'avoir un plancher bas, à hauteur des quais.

Suite aux demandes pressantes des personnes handicapées et des associations les représentant, les constructeurs du tramway y intègrent l'accessibilité<sup>43</sup>, qui est immédiatement appliquée au modèle pour Grenoble, avec Alstom (alors constructeur pilote). Le matériel y est semi-accessible dans une grande partie centrale, grâce à une palette qui sort pour combler les lacunes.

A Nantes, ce tramway inaccessible est pour les personnes handicapées très décevant. En effet, malgré de nombreuses démarches faites par les associations auprès de la mairie pour faire connaître leurs besoins, ils se heurtent au problème de fabrication des voitures : les constructeurs n'avaient pas encore intégré l'accessibilité. M. Crémet, responsable de l'accessibilité à l'APF de Nantes se souvient de ces moments de désappointement :

« Il était stupéfiant de constater ce tram inaccessible. En effet, le tram était considéré comme le moyen de transport de l'avenir... alors quel avenir nous réservait-on ? »

Très vite, à la fin des années 80, en raison d'une trop grande affluence, il est décidé d'adjoindre un wagon sans moteur aux deux véhicules de chaque rame. Les associations représentantes des personnes handicapées profitent de l'occasion pour proposer que cette nouvelle caisse soit accessible : il suffit, dès la construction, de rabaisser la hauteur du wagon, puisqu'il est sans moteur, cela ne pose aucune difficulté. Les premiers véhicules partiellement accessibles sont mis en circulation en 1990.

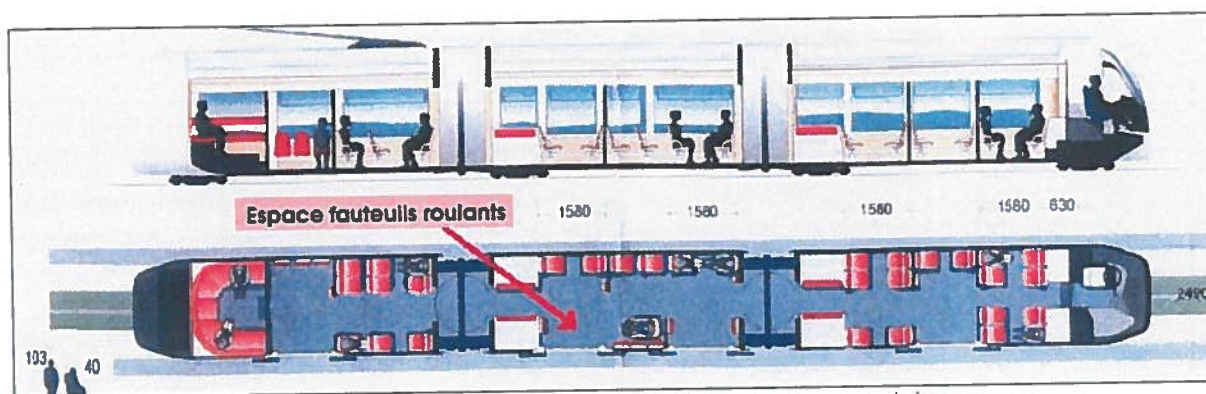


Schéma représentant l'intérieur des tramways nantais

Illustration n°6, source : Internet

Ce résultat fut très encourageant. Ces rames sont actuellement au nombre de 46 sur l'agglomération nantaise, et tendent à diminuer, car le renouvellement du parc se fait désormais par des rames entièrement accessibles.

<sup>43</sup> Annexe VII : Entretien avec M. Crémet, APF Loire Atlantique, responsable accessibilité, le 11 mars 2004

Cependant, il faudra du temps pour une accessibilité complète, car la durée de vie d'une rame de tramway est de l'ordre de 30 à 40 ans.

Les lignes de tramway sont équipées d'annonces sonores. Les quais de tramway ont été conçus avec la contribution active des associations pour être accessibles aux personnes handicapées visuelles avec notamment la conception d'un prototype de dalles podotactiles pour sites urbains placés aux abords des voies déjà repris par de nombreuses villes comme Orléans et Montpellier.



Accessibilité à l'entrée du tramway nantais  
Photo n°6, réalisation personnelle

Grâce au combat des associations, et à l'écoute des responsables, les matériaux de nouvelle génération ont ensuite rendu accessibles les nouveaux véhicules : le modèle Bombardier équipe la ligne 2 depuis 1995. Ce modèle n'a pas de palette. Le plancher du véhicule est censé arriver au niveau du quai.

Cependant, malgré ces efforts, M. Herbreteau constate qu'« Il peut y avoir des divergences entre les quais, et on rencontre parfois des lacunes, mais c'est assez rare. Une concertation existe pour ces problèmes ponctuels, mais ils sont quasi insolubles, car ce sont surtout des problèmes techniques comme un arrêt en tournant. »

Pour M. Crémet, « les associations ont su poser les bons arguments ». Effectivement, d'une part, le wagon supplémentaire a augmenté de 40% le nombre de voyageurs transportés. La création de ce wagon représentait alors un intérêt économique pour la société.

Cet argument utilitaire a permis d'intégrer l'accessibilité, qui n'était pas le premier but de ce wagon supplémentaire.

D'autre part, l'accessibilité est aussi utile pour les mères de famille, les enfants, les personnes éprouvant ponctuellement une gêne dans les transports : l'ensemble des personnes à mobilité réduite. Enfin, la SEMITAN tire un avantage en termes de sécurité et de rapidité : l'accessibilité permet des entrées/sorties plus faciles, plus rapides pour tous les voyageurs, d'où un gain de temps pour chacun (une seconde gagnée par voyageur, soit 20 secondes par arrêt). Des calculs ont été faits pour indiquer qu'on pourrait alors augmenter le nombre de rames, et donc de voyageurs. D'où un argument technique et économique.

La sécurité pour tous est un argument très fort, car il met en cause la responsabilité de la SEMITAN. En effet, l'accessibilité permet une évacuation des rames plus rapide en cas d'incident.

M. Crémet constate qu'« Il suffit de trouver une astuce pour rendre utile à d'autres catégories d'usagers, ces aménagements-là. »

#### ➤ Le bus

En ce qui concerne les bus, une partie est accessible, avec des planchers bas : grâce à un système d'air comprimé, le bus se penche, une palette sort. Nantes Métropole désire que tous le deviennent, et fonctionnent au gaz naturel. Il existe actuellement, sur les 61 lignes de bus, 188 bus à plancher surbaissé, pour un parc de total de 314 bus, soit une part de 60% de bus accessibles. Ces bus ne sont pas équipés d'annonces sonores.

Le renouvellement du parc se fait systématiquement par des véhicules accessibles depuis 1995.

Cependant, les stations ne sont pas toutes accessibles. Il faut refaire les quais, et ces travaux coûtent extrêmement cher. Certaines lignes n'ont aucun arrêt accessible.

Actuellement, sur les 2000 arrêts de bus de la communauté urbaine, 160 sont accessibles<sup>44</sup>.

Afin de réaliser ces travaux dans la plus grande cohérence possible, un travail de concertation est mené grâce à la commission extra-municipale pour personnes handicapées (Cf C.2b. la commission extra-municipale pour les personnes handicapées)

Bien que des efforts soient faits pour une meilleure accessibilité, tramways et bus ne peuvent pas répondre aux exigences de toutes les personnes handicapées. C'est pourquoi il existe un service spécifique pour le transport des personnes à mobilité réduite.

---

<sup>44</sup> Informations de la SEMITAN

Compétence des transports urbains :

- du ressort de l'intercommunalité depuis le début des années 70
- la Communauté Urbaine de Nantes depuis sa création, 1<sup>er</sup> janvier 2001
- Déléguée au Syndicat des Transports Angevins

Fonctionnement et gestion du réseau de transport confié :

- A la SEMITAN pour les bus et tramway
- A HANDITAN pour le service de transport adapté
  
- Accessibilité de l'ensemble des tramways
- Accessibilité partielle du réseau de bus, travaux de réaménagement en cours

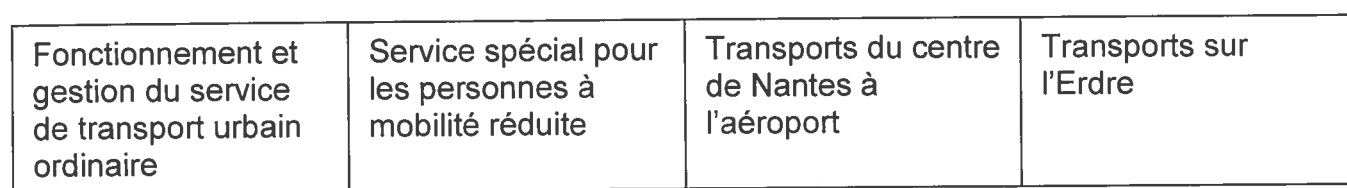
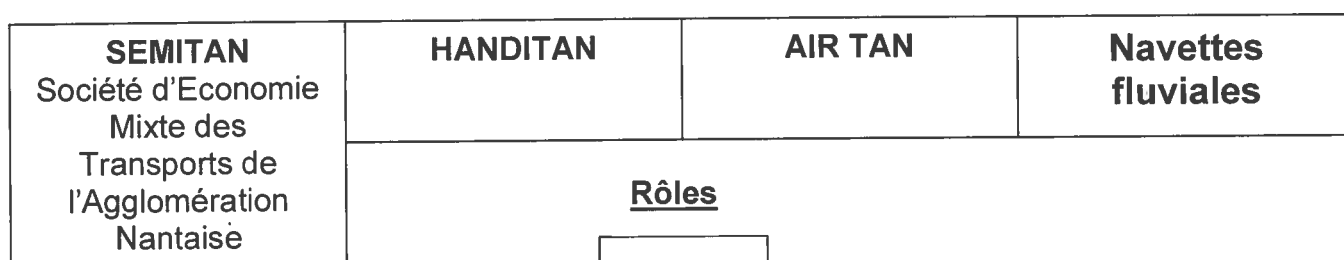
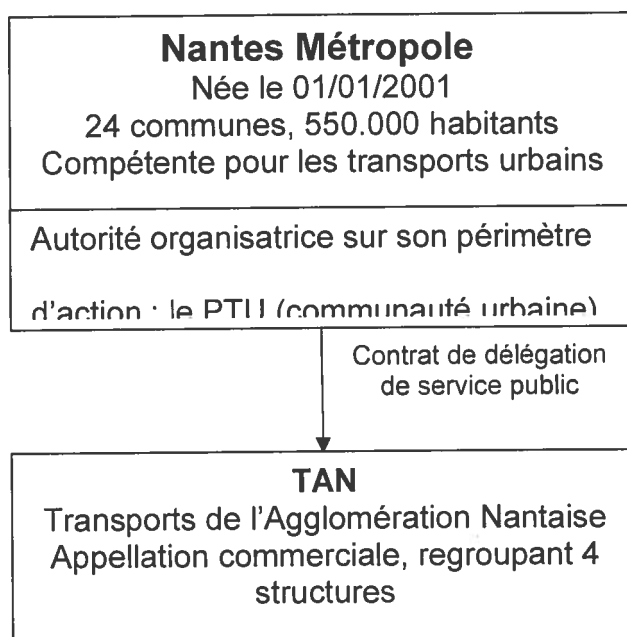
Compétence des transports urbains :

- du ressort de l'intercommunalité depuis le début des années 70
- la Communauté Urbaine de Nantes depuis sa création, 1<sup>er</sup> janvier 2001
- Déléguée au Syndicat des Transports Angevins

Fonctionnement et gestion du réseau de transport confié :

- A la SEMITAN pour les bus et tramway
- A HANDITAN pour le service de transport adapté
  
- Accessibilité de l'ensemble des tramways
- Accessibilité partielle du réseau de bus, travaux de réaménagement en cours

## Schéma récapitulatif des acteurs des transports urbains collectifs Nantes



### Accessibilité

Tramway  
 Accessible depuis 1990  
 Annonces sonores

Bus  
 60% à plancher bas  
 Mise en accessibilité des quais réalisée progressivement  
 160 quais aménagés sur un ensemble de 2000 actuellement

**Matériel :**  
 69 tramways pour 3 lignes  
 360 bus pour 61 lignes

## B. Un transport spécifique à maintenir au sein de TAN

### 1. 1976 : mise en place du premier service spécialisé pour les personnes à mobilité réduite : CARIPH

Le premier service spécifique de transport pour personnes à mobilité réduite a été créé en 1976 sur l'initiative d'une association : le Centre d'Aide et de Recherche pour l'Insertion des Personnes Handicapées, le CARIPH<sup>45</sup>. Il s'agit d'une association qui a eu un rôle fédérateur dès le départ entre toutes les associations pour les personnes handicapées.

Ce service assurait un transport de porte à porte, fonctionnant uniquement grâce aux adhérents de l'association, avec pour tous moyens : un véhicule, un conducteur, une standardiste.

M. Crémet se souvient :

« Cela a été une révolution pour l'accessibilité. Avant, les sorties des personnes handicapées étaient cantonnées au quartier, à quelques centaines de mètres autour de chez elles. Le modèle « Citroën tôle ondulée » était alors une petite camionnette, sans aucun confort, mais c'est une grande date, cet événement a changé la vie des bénéficiaires de ce service. Ils pouvaient enfin découvrir Nantes. »



Modèle « Citroën tôle ondulée »  
Un premier mode de transport pour  
les personnes handicapées mythique !

Photo n°7

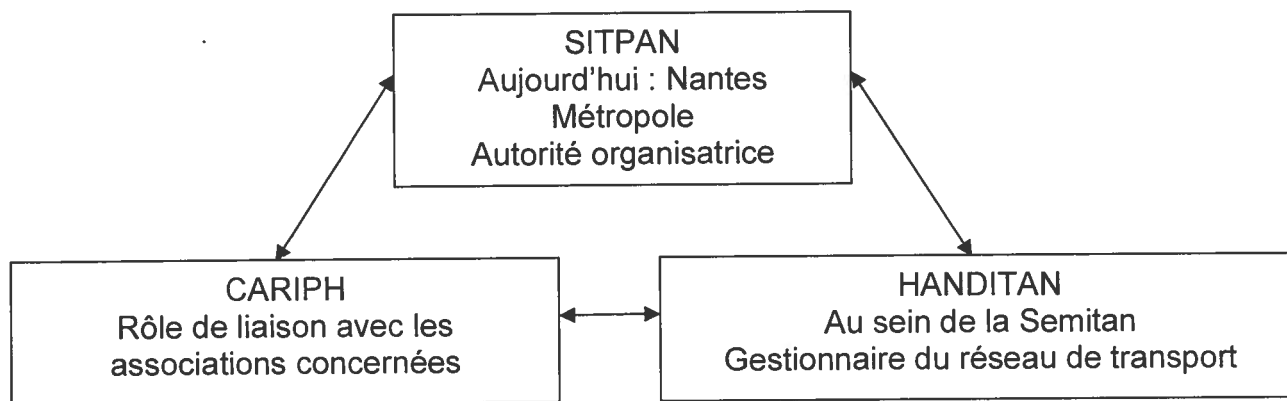
Source : site Internet Autisport

Des subventions ont ensuite été octroyées par le ministère des sports, car des jeunes l'utilisaient pour le sport le soir. Petit à petit, cette association s'est développée, avec des subventions de plus en plus importantes.

<sup>45</sup> Annexe VII : Entretien avec M. Crémet, APF Loire Atlantique, responsable accessibilité, le 11 mars 2004

En 1979, le CARIPH, qui ne peut plus faire face à la demande grandissante, fait appel à l'intercommunalité qui décide de créer une relation tri-partite, entre la SEMITAN, le CARIPH (rôle de liaison) et le syndicat intercommunal des transports publics de l'agglomération nantaise (SITPAN) (l'autorité organisatrice). HANDITAN est créé au sein de la SEMITAN, pour assurer ces transports.

**Organisation du service spécifique pour le transport des PMR :**



## **2. HANDITAN**

### *a) 1979-1999 : HANDITAN doit répondre à la demande croissante*

De 1979 à 1999, le service offert s'améliore, car les moyens financiers permettent d'augmenter le nombre de véhicules et d'employés. La demande est en permanence croissante.

De 1990 à 1999, le nombre de déplacements a augmenté<sup>46</sup> de 108%, comme le montre le tableau ci-dessous. Le trafic est passé de 25.030 déplacements à 52.139.

---

<sup>46</sup> HANDITAN, exercice 2003

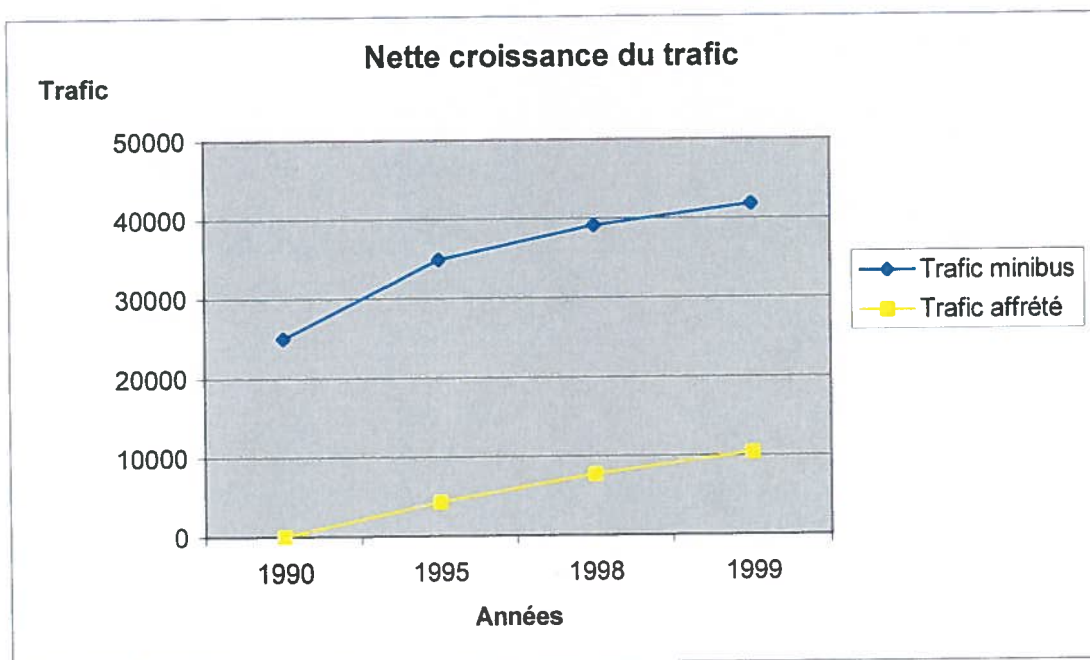


Illustration n°7  
Source : HANDITAN, exercice 2003  
Réalisation personnelle

Grâce aux aides financières de la communauté urbaine, en cas de trop forte demande, HANDITAN peut faire appel à d'autres compagnies de transport spécialisé, comme VAD, la société Valeurs Ajoutées pour les Déplacements, qui offre une prestation de transport accompagné à bord de ses propres véhicules, ou des taxis privés. Les conditions de transport pour le client restent les mêmes.

Jusqu'en 1999, le CARIPH a un rôle de « filtre » pour décider des personnes qui sont bénéficiaires de ce service : seuls les adhérents y ont droit.

Il s'agissait alors d'un service public organisé et financé par la CUN, la SEMITAN étant le moyen de fonctionnement, et le CARIPH le médiateur avec les associations et les usagers. Cette situation anormale de filtre a cessé avec la réforme de 1999, car elle était anormale juridiquement.

### *b) 1999 : la « grande réforme » à double enjeu a engendré une demande encore plus forte*

En 1999, la communauté urbaine décide de régulariser cette situation, et la SEMITAN reprend l'intégralité du service<sup>47</sup>. Actuellement, 19 véhicules, 35 conducteurs, 5 personnes chargées de l'accueil téléphonique et un responsable gèrent environ 100.000 voyages par an. La TAN a répondu à un fort besoin, indispensable pour l'activité professionnelle de certains. En effet, 65% des trajets se font pour les déplacements domicile-travail.

<sup>47</sup> Annexe VIII : Entretien avec Mme Lairet, service Transports et Déplacements, Nantes Métropole, le 1<sup>er</sup> avril 2004

➤ LE CARIPH cesse son rôle de « filtre »

Les conditions d'accès changent : Il suffit désormais de disposer d'une carte d'invalidité délivrée par la COTOREP, au minimum à 80%, et l'adhésion au CARIPH n'est plus un critère. Ce qui explique la très forte croissance de la fréquentation. En effet, les personnes âgées bénéficient aussi de cette carte, or le CARIPH refusait toute personne de plus de 75 ans, prétextant que les moyens étaient insuffisants, ils privilégiaient leurs adhérents.

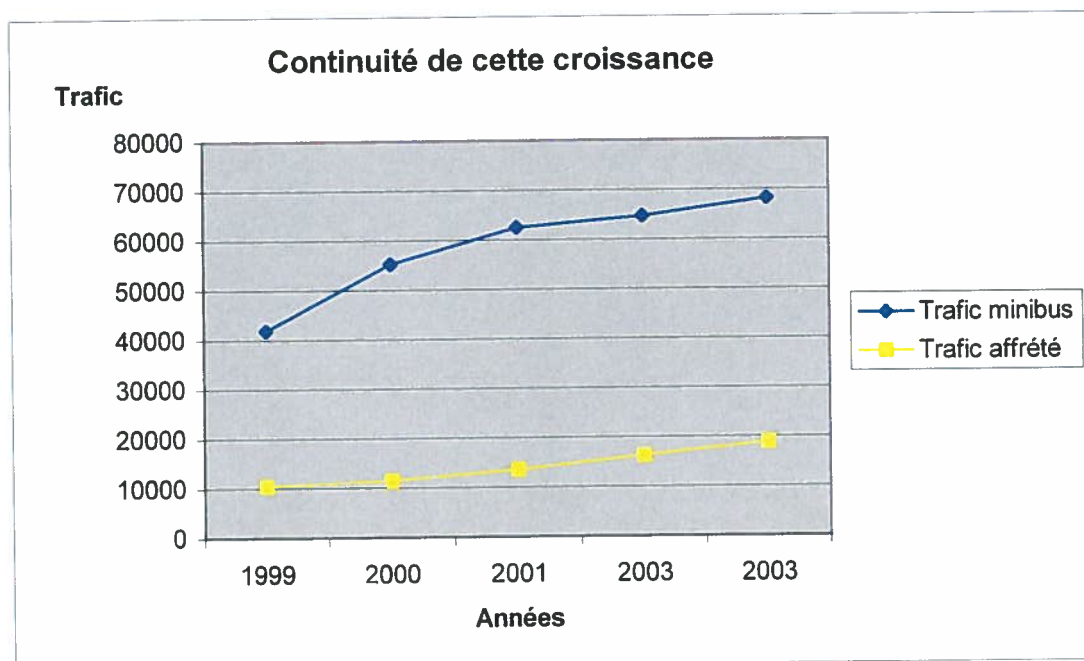


Illustration n°8  
Source : HANDITAN, exercice 2003  
Réalisation personnelle

En nombre d'adhérents, l'évolution est tout aussi frappante : on en comptait 1198 en 1998, 2100 le 1<sup>er</sup> janvier 2002. En 2003, la croissance est de 17%. Cela se traduit par une augmentation de 135% des voyages entre 1998 et 2003.

La CUN a su répondre en termes de moyens. En effet, en 2003, seules 0.4% des demandes ont été refusées, et 0.6% en 2001 et 2002. afin de satisfaire l'ensemble des utilisateurs, 35 conducteurs sont habilités Handitan (32.5 équivalents temps plein) et 5 agents administratifs assurent la gestion des réservations (4.5 équivalents temps plein).

Les seules difficultés rencontrées sont aux heures de pointe. 55% du trafic a lieu de 7h30 à 9h, et de 17h30 à 19h.

➤ La réforme tarifaire

Avant 1999, la tarification était différente entre le service spécialisé (automatiquement 10 F. par course) et le service ordinaire. A la demande des personnes handicapées et des associations, le service a été ouvert à la tarification normale du réseau (tarifs spéciaux pour chômeurs, personnes âgées... sont maintenant valables sur le réseau spécialisé et le réseau ordinaire). Cette évolution coûte considérablement cher aux financeurs, mais aucune étude n'a encore été réalisée pour évaluer les coûts exacts engendrés par ce système.

Il est fort probable que les tendances de cette forte fréquentation continuent, car pour l'année 2003, HANDITAN comptait 2090 bénéficiaires, or 7000 à 8000 personnes disposent de la carte invalidité.

Le CARIPH continue de faire le lien entre le nouveau service de transport spécialisé et les associations représentantes des personnes handicapées. Ce n'est plus la porte d'entrée pour le service de transport, son nombre d'adhérents a donc sérieusement diminué.

Son rôle majeur est de faire comprendre que même si un service spécifique est en place, le réseau ordinaire est aussi accessible, et qu'il faut l'utiliser. Il est demandé aux PMR de jouer le jeu, et ces invocations passent par le CARIPH, qui transmet les informations aux associations. Certaines personnes pourraient emprunter les transports classiques. Une réflexion s'engage pour une utilisation plus rationnelle du service, sachant qu'un voyage revient à 20€, mais ne coûte que 1.3€ à l'utilisateur.

Le CARIPH siège au conseil d'administration de la SEMITAN, qui lui met également à disposition des locaux.

La SEMITAN n'a pas de comptabilité analytique. HANDITAN fait partie du compte global d'exploitation couvert à 50-60% par la CUN, qui est son unique financeur. Le taux de couverture est bien sûr plus faible pour HANDITAN que SEMITAN. (Service de porte à porte, moins de personnes transportées dans le véhicule). Le reste des dépenses est financé par les recettes tarifaires.

#### **HANDITAN : service spécial pour les PMR**

- Création d'un service adapté en 1976 à l'initiative d'une association : le CARIPH
- Relation tri-partite SEMITAN, CARIPH et l'intercommunalité en 1979, pour faire face à la demande croissante

#### **1999 : « la grande réforme »**

- Le CARIPH cesse son rôle de filtre pour choisir les bénéficiaires de ce service
- Coût du service identique au coût du transport ordinaire

## C. Formalisation de la prise en compte de l'accessibilité

### 1. Dans les documents d'urbanisme de Nantes Métropole

#### a) *Le Plan de Déplacements Urbains*

Le Plan de Déplacements Urbains a été rendu obligatoire par la loi sur l'Air et sur l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (LAURE) de 1996. Il a pour objectif de rationaliser la politique de déplacements à l'échelle de l'agglomération en favorisant les modes de transports alternatifs à la voiture particulière et respectueux de l'environnement.

Sur l'agglomération nantaise, un 1<sup>er</sup> PDU avait été élaboré en 1990 pour la période 1990-2000 : le « Plan de Déplacements ». On y retrouvait les mêmes objectifs que ceux du nouveau PDU 2000-2010. L'idée principale était déjà d'arriver à un meilleur équilibre entre les modes de déplacement, en gonflant les transports collectifs<sup>48</sup>.

L'accessibilité dans les transports collectifs pour les PMR y était déjà intégrée.

Ces documents ne peuvent plus être consultés, mais M. Herbreteau, vice-président de Nantes Métropole, chargé des transports collectifs, m'a indiqué ces renseignements.

Le document final du second PDU élaboré pour l'agglomération nantaise a été approuvé par le conseil de district le 27 octobre 2000 à l'unanimité de ses membres. Autorité organisatrice des transports urbains sur son territoire, la CUN met en œuvre les différentes actions définies dans le PDU 2000-2010 sur le périmètre des transports urbains.

Pour la période future, l'enjeu global de ce nouveau Plan de Déplacements Urbains consiste à concilier développement de la mobilité avec qualité de la vie et sauvegarde de l'environnement dans la construction d'une métropole polycentrique d'envergure européenne.

Les 5 grands objectifs de ce document stratégique sont les suivants<sup>49</sup> :

- ☐ Poursuivre le développement de la mobilité pour tous ;
- ☐ Maintenir et développer l'accessibilité à l'ensemble des centralités ;
- ☐ Tendre vers un équilibre entre la voiture (50%) et les autres modes (transport public : 18%, autres : 32%) ;
- ☐ Développer une démarche de management global de la mobilité ;
- ☐ Associer l'ensemble des acteurs.

Il est intéressant de souligner que le premier objectif demande de « prendre en compte la demande sociale des personnes à mobilité réduite. » Cet aspect est traité de manière explicite dans les premières grandes lignes du document. Il est ensuite repris lors du programme d'actions proposé pour la période 2000-2010.

<sup>48</sup> Annexe VIII : Entretien avec M. Herbreteau, Directeur adjoint des Transports Collectifs et du Stationnement, Nantes Métropole, le 1<sup>er</sup> avril 2004

<sup>49</sup> Plan de Déplacements Urbains 2000-2010, concilier ville mobile et ville durable, CUN & AURAN, 2000

Effectivement, en reprenant les huit lignes d'actions du programme, il est systématiquement mentionné de prendre en compte les personnes à mobilité réduite (extraits du Plan de Déplacements Urbains de la CUN, du 27 octobre 2000) :

- ❖ développer l'offre alternative à la voiture (transport public, multimodalité, circulations douces...)

Cette offre alternative doit être définie avec les exploitants des transports publics et la profession taxis des services publics de déplacements, afin de répondre aux demandes spécifiques.

- ❖ redéfinir les usages de la voirie

Le réseau de voirie reste le principal réseau de déplacements. Il dessine la ville. Il regroupe l'essentiel des espaces publics et supporte 9 déplacements sur 10. Ses fonctions sont diverses, cependant leur lecture est parfois difficile pour les usagers et la cohabitation entre les modes peut être conflictuelle. Il s'agit donc de hiérarchiser à l'échelle de l'agglomération nantaise les fonctions des différentes voiries et les modalités de partage entre les modes, en adaptant la gestion de la circulation aux fonctions et en adaptant l'aménagement des voies et des carrefours aux fonctions et à l'environnement urbain.

Il s'agit dans cette approche de prendre en compte tous les usagers, notamment les personnes à mobilité réduite, et de promouvoir la marche à pied et le vélo urbain pour les déplacements de proximité.

- ❖ créer de nouveaux franchissements

Etudier et expérimenter de nouvelles navettes fluviales pour les piétons et les vélos, en complément des bacs existants. Pour réduire l'effet de coupure des rivières et du fleuve, des navettes fluviales sont en cours de réflexion, pour piétons et vélos, accessibles aux personnes à mobilité réduite, en continuité du transport urbain.

- ❖ améliorer la sécurité et l'accessibilité dans les déplacements

Continuer les actions pour améliorer la sécurité, notamment dans les transports publics (présence humaine avec les agents d'ambiance).

Améliorer la qualité des déplacements pour les PMR. L'agglo a fait de nombreux efforts pour améliorer l'accessibilité aux PMR : matériel tramway et bus à plancher bas, services spécifiques pour les handicapés, emplacements de stationnement, signalétique... cependant, de nombreux obstacles, même imperceptibles à première vue, sont insurmontables pour beaucoup de PMR, au sens large du terme (handicapés, mal-voyants, malentendants, personnes âgées, familles avec poussettes, blessés temporaires, femmes enceintes, voyageurs avec valises...). Il convient, dans toutes les actions du PDU, de prendre en compte cette demande lors de la préparation des projets et lors de leur exécution, y compris dans les détails de la vie quotidienne. L'effort portera aussi bien sur le transport public (matériel à plancher bas, quais adaptés, signalétique, services spécialisés...), le stationnement (notamment son respect par les autres usagers), les taxis, les cheminements urbains.

- ❖ organiser le transport de marchandises en ville

- ❖ utiliser le stationnement comme un outil de maîtrise de la circulation

- ❖ informer sur l'ensemble des possibilités de transport (management de la mobilité)

Le déficit d'information du grand public sur les modes alternatifs à la voiture reste élevé. Une centrale de mobilité fait connaître un service global dans le champ de la mobilité. Elle vise à informer aussi bien sur les services de transport public que sur le covoiturage, la voiture partagée, le réseau cyclable, les taxis et l'offre pour les PMR. Des actions peuvent être mises en place : information (au moins hebdomadaire) dans les médias, envoi postal, journées sur la mobilité à l'école...

- ❖ suivre et évaluer le PDU

### *b) Le Schéma Directeur des Transports Collectifs*

Le Schéma Directeur des Transports Collectifs a été approuvé en décembre 2002 par la Communauté Urbaine de Nantes. Il a été élaboré conformément au PDU, par la Société d'économie mixte de l'agglomération nantaise et l'agence d'urbanisme de l'agglomération nantaise.

Dès 1989, un 1<sup>er</sup> SDTC (1990-2000) avait été constitué dans la dynamique du projet d'agglomération de 1989, et concomitamment au plan de déplacements de l'agglomération nantaise approuvé en 1991. Le SIMAN, syndicat intercommunal à vocation multiple de l'agglomération nantaise, alors autorité organisatrice des transports collectifs, avait défini 10 thèmes d'action dont un qui nous intéresse plus particulièrement pour cette recherche :

- ❖ La poursuite de l'amélioration de la productivité globale des transports collectifs, pour obtenir des gains de clientèle, et renforcer les solidarités, éviter la ségrégation des quartiers, assurer une meilleure desserte inter quartiers et augmenter l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite.

Il est ajouté au nouveau schéma directeur des transports collectifs 2001-2010 des « points-clés » à surveiller, pour la qualité du réseau, dont le point « accessibilité »<sup>50</sup> :

- a. un réseau de trottoirs bien entretenus donne accès aux arrêts en permanence,
- b. les plate-formes et abris des arrêts sont conçus et entretenus pour être accessibles,
- c. les véhicules utilisés sont accessibles,
- d. les horaires identifient les trajets assurés par des véhicules accessibles (s'ils ne le sont pas tous)

---

<sup>50</sup> Schéma Directeur des Transports Collectifs 2001-2010

## 2. Engagement de la Ville de Nantes

### a) *La Mission Handicap*

Sous la responsabilité du Centre Communal d'Action Sociale, la Mission Handicap, créée en 2001, est chargée d'organiser le partenariat entre les associations de personnes handicapées et les organismes qui peuvent répondre à leurs besoins. Structure transversale de lien et de concertation, la Mission Handicap s'emploie à mettre en pratique deux orientations stratégiques : favoriser l'accès des personnes handicapées à la citoyenneté ; leur rendre la ville plus conviviale et plus facile dans le cadre de l'utilisation des services publics<sup>51</sup>.

Elle s'efforce de repérer en amont les besoins émanant des associations ou des particuliers, tous secteurs confondus, de mettre en réseau pour faire se rencontrer l'offre et la demande.

C'est ainsi que s'est créé en janvier 2002 le groupe « culture et handicap », sur l'initiative de la Mission Handicap du CCAS et de la direction générale à la culture. Ce groupe propose aux professionnels qui s'intéressent aux questions d'accessibilité et à ceux qui proposent des moyens techniques facilitant l'accès aux manifestations culturelles.

Elle a également repris l'organisation de la commission extra-municipale pour l personnes handicapées (présentée ci-dessous), qui était auparavant assurée par le CCAS.

### b) *La commission extra-municipale pour personnes handicapées*

Créée en 1990, cette commission réunit tous les mois acteurs associatifs, services municipaux et élus concernés par la question du handicap. L'objectif est d'accéder à toutes les facettes de la vie sociale. Cette commission est un outil central, un lieu d'échanges d'où émergent les besoins.

Cette commission a été mise en place par l'APAJH (association pour les adultes et jeunes handicapés) et surtout par son l'ancien président de cette association, M. Lafay. Il était d'une certaine prestance, et connaissait les élus, comme Mme Prou, ancienne conseillère municipale de la ville de Nantes, qui a organisé ces premières commissions.

Les associations et structures habilitées à apporter des propositions concrètes aux élus se rencontrent au sein de forums-débats mensuels qui abordent trois grands thèmes :

- ❖ l'accessibilité,
- ❖ la vie sociale,
- ❖ l'insertion des personnes handicapées.

Sur le terrain, les directions et les services municipaux, la communauté urbaine de Nantes et les associations travaillent en partenariat aussi bien sur des améliorations aux structures existantes que sur les chantiers à venir (GPV Malakoff, île de Nantes...) ou encore sur des projets à dimension culturelle ou informative.

Cette commission est pilotée par l'adjointe au maire Mme Choquet.

---

<sup>51</sup> Annexe VI : Commission extra municipale pour les personnes handicapées

Lors des réunions du groupe accessibilité sont présents de nombreuses associations défendant des personnes atteintes de différents handicaps, des élus et des techniciens de la Ville de Nantes et de Nantes Métropole, la Police Municipale, la SEMITAN et HANDITAN.

Les personnes à mobilité réduite peuvent ainsi s'adresser directement aux représentants des structures, et ces dialogues permettent des réponses plus rapides aux attentes exprimées.

#### Accessibilité abordée dès 1990 dans le 1<sup>er</sup> Plan de Déplacements

Second projet de Plan de Déplacements Urbains de la communauté urbaine :

- Approuvé en 2000
- 1<sup>er</sup> objectif : « poursuivre le développement de la mobilité pour tous »
- Considération systématique des PMR

Second Schéma Directeur des Transports Collectifs :

- Approuvé en 2002
- « Augmenter l'accessibilité pour les PMR »

Au sein des services municipaux : « Mission Handicap » chargée de l'organisation du partenariat entre les associations, les élus et les techniciens

Depuis 1990 : commission extra-municipale pour les personnes handicapées

## **Conclusion**

Sur l'agglomération de Nantes, le transport des personnes handicapées a commencé dès 1976, avec la création de l'association CARIPH, mettant à leur disposition une fourgonnette et un chauffeur.

Le tramway a commencé à être accessible dès 1990, grâce aux vives contestations des associations, et à l'écoute des responsables. En effet, cette même année a été mise en place la commission extra municipale pour les personnes handicapées.

Cette concertation aisée et respectueuse entre la collectivité et les associations est le fruit de persuasions de la part des associations, qui ont su poser les bons arguments, pour prouver les nombreux intérêts de la mise en accessibilité des transports collectifs urbains : plus de confort pour tous, de sécurité, et même un intérêt économique.

Pour répondre de la meilleure manière aux besoins des personnes handicapées en terme de transport, la Communauté Urbaine de Nantes a proposé dès 1979 au CARIPH de créer une relation tripartite, avec la SEMITAN et le syndicat intercommunal des transports publics de l'agglomération nantaise (SITPAN) (l'autorité organisatrice). HANDITAN fut ainsi créé au sein de la SEMITAN, pour assurer les transports des personnes qui ne peuvent pas utiliser les transports ordinaires. Ce service a donc pu au fil des années se développer, en répondant à une demande de plus en plus forte, bénéficiant des aides financières de la CUN.

Cette prise en compte de l'accessibilité s'est trouvée dès 1990 dans le premier Plan de Déplacements Urbain, où il était déjà mentionné qu'il fallait répondre aux besoins des personnes à mobilité réduite. Le second PDU, pour la période 2000-2010, comprend également un volet pour l'accessibilité dans les transports collectifs.

### **III. Proposition d'évaluation quant aux efforts réalisés par une collectivité pour l'accessibilité dans ses transports collectifs urbains, à l'aide de grilles d'évaluation**

#### **Introduction**

Alors qu'une réforme de la loi de 1975 en faveur des personnes handicapées est en cours de réflexion, la « loi relative à l'égalité des chances » devant prendre effet début 2005, il est regrettable de constater que ces modifications ne reposent que sur le souhait de calmer les nombreuses plaintes portées contre la loi de 1975. Aucune évaluation n'a été réalisée, et les nouvelles dispositions prises par cette nouvelle loi sont déjà vivement critiquées par les associations. En effet, comment cette loi pourrait-elle répondre précisément aux attentes de ces personnes, alors qu'aucune évaluation n'a été réalisée depuis 20 ans ? Le domaine du handicap ne fait pas encore partie des grands domaines qui font l'objet d'évaluations régulières.

C'est pourquoi je me propose d'effectuer des grilles, afin d'ébaucher un début d'évaluation de l'application de cette loi de 1975, dans le champ des transports collectifs urbains. Ce début de travail ne prétend pas être une évaluation en soi, mais bien un point de départ pour des études plus approfondies.

## A. Présentation des grilles

L'objectif de cette recherche, à partir d'études de cas de deux villes, Nantes et Angers, était d'aboutir à une méthode d'évaluation concernant l'accessibilité dans les transports collectifs urbains. Les critères choisis ont été relevés après les études empiriques, et m'ont permis d'aboutir à la réalisation de grilles d'évaluation.

Les grilles présentées ci-après ont été élaborées dans le but de parvenir à une première évaluation de la situation de l'accessibilité dans les transports collectifs urbains, au sein d'une collectivité.

- Organisation fédératrice des associations représentant les personnes handicapées
- Documents d'urbanisme traitant du transport (PDU, SDTC)
- Service des transports urbains collectifs
- Service de transport spécial pour les personnes à mobilité réduite
- Engagement de la collectivité
- Sensibilisation et information de la population
- Synthèse : acteurs concernés

Pour une bonne compréhension des grilles, une note explicative les complète, en cas de besoin.

Les transports collectifs urbains étant une compétence de la commune ou de l'intercommunalité, l'étude se fera sur ce périmètre. Lorsqu'un Plan de Déplacements Urbain est en vigueur, l'évaluation aura comme échelle le Périmètre de Déplacements Urbain.

## B. Utilisation souhaitée

Lorsqu'elles seront remplies, ces grilles devront alors être analysées. Je ne propose pas ici une méthode d'analyse de ces grilles, en raison du temps de recherche qui m'est imparti. Cependant, souhaitant m'orienter professionnellement dans l'amélioration de l'accessibilité des villes, je souhaite me servir de ces grilles afin d'avoir une base d'évaluation d'un territoire qui pourra m'être complètement inconnu. C'est d'ailleurs en partie grâce à cette méthode que j'ai réalisé le travail qui m'était demandé lors de mon stage au CODAL PACT, à Créteil : « Analyse du jeu d'acteurs dans l'adaptation des logements sur le Val de Marne ». J'ai proposé ce travail aux personnes avec qui je travaillais, dont une ergothérapeute, et nous les avons adaptées au domaine de l'habitat, reprenant les mêmes idées et orientations.

Ils ont également pu m'aider à développer certains points qui me paraissaient obscurs, et ont trouvé qu'il s'agissait d'une bonne approche générale de l'accessibilité. Ils sont très intéressés quant aux résultats, si ces grilles sont utilisées.

## **C. Proposition de grilles d'évaluation de l'accessibilité des transports collectifs urbains d'une collectivité**

## 1. Organisation fédératrice entre les associations

Les associations concernées dans cette grille sont uniquement celles représentant l'ensemble des personnes à mobilité réduite.

Afin de remplir cette grille, il est indispensable pour l'évaluateur de se renseigner auprès du CCAS de la commune principale du périmètre. Il pourra se procurer la liste des associations, les contacts utiles.

Il sera également utile de rencontrer des membres de ces associations, afin de connaître leurs avis.

## S'il existe une organisation fédératrice entre les associations

st à l'origine de  
te structure ?

Des associations :

Des élus :

Des personnes particulièrement impliquées :

Date de création :

anisation de la  
structure

Type :

☐ Union d'associations

☐ Autres :

Moyens d'expression :

☐ Représentant commun :

☐ Sensibilisation de la population (manifestations, ...) :

☐ Réunions organisées avec élus, responsables, ... :

☐ Autres :

Rôles :

S'il existe ou non une organisation fédératrice entre les associations		
liste de ces associations		
Moyens d'expression	<input type="checkbox"/> oui	<input type="checkbox"/> Commission municipale ou intercommunale pour les personnes handicapées <input type="checkbox"/> Invitées lors de réunions pour des projets où l'accessibilité sera prise en compte : <input type="checkbox"/> Groupes de travail : <input type="checkbox"/> Autres :
	<input type="checkbox"/> non	
Facteurs employés par les associations pour convaincre de l'utilité de l'accessibilité	<input type="checkbox"/> Intérêt économique <input type="checkbox"/> Sécurité <input type="checkbox"/> Confort pour tous <input type="checkbox"/> Autres :	

## 2. Documents d'urbanisme traitant du transport

Cette grille peut s'appliquer à l'ensemble des documents d'urbanisme qui abordent le domaine des transports : le Plan de Déplacements Urbains et le Schéma Directeur des Transports Collectifs sont les documents incontournables, lorsqu'ils existent. Ces documents sont en général consultables au service des Transports de la commune ou de l'intercommunalité.

Toutefois, il est très certain de rencontrer des collectivités qui n'ont pas mis en place un SDTC. Cependant, le PDU ayant été rendu obligatoire par la loi sur l'Air et sur l'Utilisation rationnelle de l'Energie (LAURE) en 1996, ce document devra être systématiquement évalué.

Il apparaît ici nécessaire de consulter les différents documents d'urbanisme que l'évaluateur souhaite analyser.

## Si le PDU a été approuvé

Existence de documents extérieurs au PDU, traitant des transports collectifs urbains	<input type="checkbox"/> oui	<input type="checkbox"/> Plan de Déplacements <input type="checkbox"/> Schéma Directeur des Transports Collectifs <input type="checkbox"/> Agenda 21 <input type="checkbox"/> Autres :	Traitaient-ils de l'accessibilité ? <input type="checkbox"/> oui <input type="checkbox"/> non
	<input type="checkbox"/> non	/	
Etat d'approbation du PDU en cours			
Accessibilité abordée dans le PDU	<input type="checkbox"/> oui	Quels sont les enjeux posés?	Quels sont les moyens proposés ?
	<input type="checkbox"/> non	/	
Concertation avec les associations représentant personnes handicapées lors de la réalisation du PDU	<input type="checkbox"/> oui	Par quels moyens?	A quelle fréquence?
	<input type="checkbox"/> non	Y a-t-il eu réclamation de leur part? <input type="checkbox"/> oui : <input type="checkbox"/> non	

## Si le PDU n'a pas été approuvé

En cours d'élaboration	<input type="checkbox"/> oui	Y a-t-il une concertation avec les associations représentant des personnes handicapées? <input type="checkbox"/> oui : <input type="checkbox"/> non
	<input type="checkbox"/> non	
Mise à enquête publique	<input type="checkbox"/> oui	Les associations de personnes handicapées prennent-elles part à cette enquête? <input type="checkbox"/> oui : <input type="checkbox"/> non
		L'accessibilité est-elle prise en compte dans le projet ? <input type="checkbox"/> oui : <input type="checkbox"/> non
		Quels sont les enjeux posés ?
		Quels sont les moyens proposés ?
	<input type="checkbox"/> non	

### 3. Service des transports collectifs urbains

Les véhicules considérés comme accessibles dans cette étude sont munis d'un plancher bas et d'une palette qui permet de combler les lacunes jusqu'au trottoir (Voir 2de partie, Angers).

Il est également utile de rencontrer les élus en charge des Transports Collectifs, les responsables de la gestion du service, ainsi que des personnes en situation de handicap, afin de confronter les différents avis.

## Service des transports collectifs urbains

Quelle collectivité a la compétence des transports urbains ?

Quelle est l'autorité organisatrice ?

### Organisation du service

Quel est le gestionnaire du réseau ?

Quel est son statut juridique?

- ☐ Association
 ☐ Autre : \_\_\_\_\_  
☐ Structure publique  
☐ Société d'économie mixte  
☐ Société privée

Depuis quand est-il gestionnaire ?

Est-il lié à la collectivité par un contrat de délégation de service public ?

- ☐ oui  
☐ sinon, autre : \_\_\_\_\_

### Financement

Coût des transports urbains

Montant :

Part dans le budget de la collectivité :

Partenaires financiers

A quelle hauteur ?

Commune

Intercommunalité

Conseil Général

Conseil Régional

Etat

Europe

Usagers

Existe-t-il des financements spécialement attribués pour la mise en accessibilité du réseau ?

### S'il est accessible

Niveau d'accessibilité		Parc des véhicules	Voirie piétonne et quais
	Tous accessibles		
	Une partie accessible (%)		
	<i>Projet de continuer cette accessibilité</i>		
	<i>Aucun projet</i>		
Les travaux de mise en accessibilité ont-ils été réalisés simultanément ou en aval des travaux d'installation du réseau ?			
Ce service est-il innovant en matière de : <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Structure de l'organisation</li> <li><input type="checkbox"/> Acteurs engagés</li> <li><input type="checkbox"/> Offre à la personne</li> <li><input type="checkbox"/> Coût</li> <li><input type="checkbox"/> Véhicules utilisés</li> </ul>			

### S'il n'est pas accessible

Niveau d'inaccessibilité		Véhicules	Voirie piétonne et quais
	En partie accessible (%)		
	Totalement inaccessible		
Problèmes rencontrés : <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Manque de financements</li> <li><input type="checkbox"/> Sites classés, protégés</li> <li><input type="checkbox"/> Manque de volonté politique</li> <li><input type="checkbox"/> Refus de la part de la société transport</li> <li><input type="checkbox"/> Présence d'un service spécial pour les PMR</li> </ul>			
Projets de mise en accessibilité : <ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Aucun</li> <li><input type="checkbox"/> Idée naissante</li> <li><input type="checkbox"/> Approuvé, en cours de réflexion</li> <li><input type="checkbox"/> Approuvé, en cours de réalisation</li> </ul>			

Moyens de concertation avec les associations (réunions, visites de chantiers, ...):

**Solutions  
proposées aux  
PMR pour se  
déplacer**

- ☐ Taxis privés
- ☐ Service spécial pour les personnes à mobilité réduite
- ☐ Aucune solution
- ☐ Autres :

#### 4. Service de transport adapté pour les Personnes à Mobilité Réduite

Il s'agit ici d'un service qui est consacré aux personnes en situation de handicap. Les informations seront à chercher auprès des associations, des responsables du service, s'il existe, des élus en charge des personnes handicapées.

## Existence d'un service de transport spécial pour les Personnes à Mobilité Réduite

Date de création :

Statut juridique :

☐ Association

☐ Autre :

☐ Structure publique

☐ Société d'économie mixte

☐ Société privée

Nom et coordonnées du responsable :

### Effectifs

Conducteurs :

Standardistes :

Autres :

Nombre et modèles de véhicules à disposition :

Organisation de  
ce service

Nécessité de sous-traitance ?

☐ oui

A quelle hauteur ?

Quelles sociétés sont  
sollicitées?

☐ non

Quelles sont les relations  
entretenues avec le réseau de  
transport ordinaire ?

☐ Aucune

☐ Mauvaises

☐ Bonnes

☐ Même structure

Causes de l'état de ces  
relations :

Offre /  
Demande

Evolution de l'offre	<div> <div></div> </div>		Causes
	<input type="checkbox"/> Décroissante		<input type="checkbox"/> Changement d'équipe municipale <input type="checkbox"/> Nouveau gestionnaire du service
	<input type="checkbox"/> Situation stagnante		<input type="checkbox"/> Plaintes des associations
	<input type="checkbox"/> Croissante		<input type="checkbox"/> Autres :
	<input type="checkbox"/> oui		<div> <div></div> </div>
	<input type="checkbox"/> non		Quels sont les problèmes rencontrés ?
			Quel est le % de personnes refusées ?
	Le service est-il assuré le week-end ?		
	<input type="checkbox"/> oui <input type="checkbox"/> non		
	Quels sont les horaires ?		
Sujets de satisfaction	Mauvais	Bien	
Conduite des chauffeurs			
Ponctualité			
Temps de trajet			
Confort dans les véhicules			
Accueil des chauffeurs			
Disponibilité			
Accueil téléphonique			
Qualité du service			
Tarifs			

		Montant	Evolutions annuelles de ce coût entre 2000 et 2004
Coût du service	Coût annuel de ce service		
	Coût réel d'un voyage		
	Participation demandée aux usagers pour un voyage		
		si oui, lesquels	non
	Le coût d'un ticket est-il différent de celui du réseau ordinaire?		
	Existe-t-il des systèmes d'abonnements ?		
	Certaines catégories peuvent-elles bénéficier de réductions ?		
Financement du service	Partenaires financiers	A quelle hauteur ?	
	Commune		
	Intercommunalité		
	Conseil Général		
	Conseil Régional		
	Etat		
	Europe		
	Usagers		
Les usagers	Quelles sont les conditions pour bénéficier de ce service ? <input type="checkbox"/> Carte d'invalidité au minimum de 80% <input type="checkbox"/> Autres : <input type="checkbox"/> Etre adhérent de certaines associations <input type="checkbox"/> Personnes âgées		
Innovation	Ce service est-il innovant en matière de : <input type="checkbox"/> Structure de l'organisation <input type="checkbox"/> Mode de transport <input type="checkbox"/> Acteurs engagés <input type="checkbox"/> Offre à la personne <input type="checkbox"/> Coût		

## Absence d'un service de transport spécial pour les Personnes à Mobilité Réduite

<b>Causes de cette absence</b>	<input type="checkbox"/> Manque de moyens <input type="checkbox"/> Manque de volonté politique <input type="checkbox"/> Trop peu de demandes	
<b>Propositions de transport pour les PMR</b>	<input type="checkbox"/> Taxis privés <input type="checkbox"/> Service ordinaire accessible <input type="checkbox"/> Transports <input type="checkbox"/> Autres :	
<b>Revendications des associations pour la mise en place d'un tel service</b>	<input type="checkbox"/> oui	Quelles associations ?  
		Depuis quand ?  
	<input type="checkbox"/> non	
	Existence d'un projet : <div style="margin-left: 100px;"> <input type="checkbox"/> oui, avancement du projet :  <input type="checkbox"/> non         </div>	

## 5. Engagement de la collectivité

Les normes techniques des trottoirs citées dans cette grille sont issues de l'ouvrage de Louis-Pierre Grosbois, *Le Guide Néret*, 2004. Ces normes ont été arrêtées par le décret n°99-756 du 31 août 1999 ainsi que la circulaire du 23 juin 2000 relatifs à l'accessibilité de la voirie aux personnes handicapées.

Pour la définition des quais adaptés, les éléments ont été relevés dans l'ouvrage réalisé par Nantes Métropole et la TAN : Conception des arrêts de bus accessibles à tous.

Il est ici indispensable de rencontrer le service municipal des personnes handicapées s'il existe, ou le CCAS, de la ville principale de l'intercommunalité.

## En cas d'organisation d'un service adapté aux PMR dans les transports collectifs urbains par une collectivité

### Engagement de la ville centre

<b>Existence d'un service Handicap au sein des services municipaux</b>	<input type="checkbox"/> oui	Depuis quand existe-t-il ?
		Un élu en est-il responsable ?
		Combien de personnes y travaillent ?
		Dépend-il du CCAS ?
		Une commission (extra) municipale est-elle mise en place ?
		Budget du service
		Evolutions annuelles du % de ce budget par rapport au budget général depuis 2000
	<input type="checkbox"/> non	
<b>Relations avec les associations</b>	<input type="checkbox"/> oui	Par quels moyens ?
		A quelle fréquence ?
		Avec quelles associations ?

	<input type="checkbox"/> non	
Engagement des élus	Quel est l'engagement des élus concernant l'accessibilité dans les transports collectifs urbains ?	
	Présence d'un élu handicapé :  <input type="checkbox"/> oui :  <input type="checkbox"/> non	

Réalisations					
Accessibilité de la voirie			Pas du tout	En partie (%)	Totalement
		<b>Quais</b>			
		Accès par plan incliné			
		Informations sonores			
		Informations visuelles			
		Bandes podotactiles			
		Présence de mobilier gênant			
		<b>Trottoirs</b>			
	Bateaux	Largeur : 1,20 m minimum			
		Revêtement de sol différencié			
		Bornes et Poteaux			
	Cheminement	Largeur : 1,80 m minimum			
		Pente : 5% maximum			

## Efforts pour informer et sensibiliser la population

<b>Presse</b>	Les aménagements réalisés pour les PMR sont-ils relatés par des articles de journaux locaux ? <input type="checkbox"/> oui : <input type="checkbox"/> Journal de l'intercommunalité <input type="checkbox"/> Magazine du Département <input type="checkbox"/> Journal de la commune <input type="checkbox"/> Quotidien : <input type="checkbox"/> non	
<b>Réunions publiques</b>	Les réunions de concertation pour les aménagements en faveur des PMR sont-elles publiques ? <input type="checkbox"/> oui : lesquelles ? <input type="checkbox"/> non	
<b>anneaux de gnalisation (places réservées, nformation d'espaces ccessibles)</b>		Critiques
	Sont-ils bien placés ?	
	Font-ils preuve d'originalité ?	
<b>ncivisme à l'égard des PMR et de leurs droits</b>	<input type="checkbox"/> Très fréquent <input type="checkbox"/> Régulier <input type="checkbox"/> Rare	
<b>ivers outils pédagogiques mis en place</b>		

Acteurs concernés	
Acteurs impliqués dans les transports urbains collectifs	
Acteurs impliqués dans le service de transport spécifique pour les PMR	
=> Différents moyens par lesquels ces acteurs établissent des relations	

## CONCLUSION

A ce stade de ma recherche, il convient de rappeler l'objectif fixé : faciliter l'évaluation de l'application de la loi de 1975 « en faveur des personnes handicapées », à l'aide d'une grille multicritères. Cet outil d'évaluation devait être élaboré grâce à deux études de cas : la Communauté Urbaine de Nantes et la Communauté d'Agglomération d'Angers.

Ces deux villes ont été choisies pour leurs prises en compte de l'accessibilité différentes dans les transports collectifs.

Effectivement, Nantes propose un réseau de tramway entièrement accessible, et un réseau de bus qui y tend. De plus, un service spécial de transport pour les personnes à mobilité réduite fonctionne depuis plus de vingt ans.

Cette concertation aisée et respectueuse entre la collectivité, les associations et la société de transport, est le fruit de persuasions de la part des associations, qui ont su poser les bons arguments, pour prouver les nombreux intérêts de la mise en accessibilité des transports collectifs urbains : plus de confort pour tous, de sécurité, et même un intérêt économique.

Cette prise en compte de l'accessibilité s'est trouvée dès 1990 dans le premier Plan de Déplacements Urbain, où il était déjà mentionné qu'il fallait répondre aux besoins des personnes à mobilité réduite. Le second PDU, pour la période 2000-2010, comprend également un volet pour l'accessibilité dans les transports collectifs.

Le réseau de bus de la ville d'Angers est au contraire inaccessible. Nous avons démontré que cette inaccessibilité pouvait s'expliquer en partie par un manque de cohérence entre la communauté d'agglomération angevine et la COTRA, gestionnaire du service de transport.

Un service spécial est également en place, mais il ne répond pas à toute la demande, par manque de moyens. Il s'agit d'un réseau associatif, qui fonctionne uniquement grâce à des subventions.

Nous avons d'autre part constaté que jusqu'en 2000, aucun projet de Plan de Déplacements Urbains n'avait été engagé. Le premier projet arrêté en mars 2004, après de longues études préalables de quatre ans, a été réalisé avec la participation d'associations représentant les personnes handicapées. Ainsi, ce document développe plusieurs projets prenant en compte l'accessibilité dans les transports collectifs. Le projet du futur tramway, qui devrait être achevé en 2008, sera accessible.

Nous avons ainsi pu constater qu'un certain nombre d'indicateurs s'imposaient, et proposer alors une grille multicritères, dont voici les principales catégories retenues :

- Organisation fédératrice des associations représentant les personnes handicapées
- Documents d'urbanisme traitant du transport (PDU, SDTC)
- Service des transports urbains collectifs
- Service de transport spécial pour les personnes à mobilité réduite
- Engagement de la collectivité
- Sensibilisation et information de la population
- Synthèse : acteurs concernés

Cette recherche doit être poursuivie, afin de permettre aux collectivités d'assumer les responsabilités qui leur sont confiées, en leur donnant les moyens d'évaluer les efforts qu'ils engagent pour répondre aux attentes d'une partie de leur population.

## Table des cartes

	Titre	Source
Carte n°1	La Communauté d'Agglomération Angevine	Angers Agglomération
Carte n°2	Communauté Urbaine de Nantes Nantes Métropole	Nantes Métropole

## Table des illustrations et photos

	Titre	Source
Illustration n°1	Tous, nous sommes un jour une personne à mobilité réduite	Site Access Inter
Illustration n°2	Les personnes en situation de handicap	Site Access Inter
Illustration n°3	La part des personnes âgées de plus en plus forte d'ici 2050	Projections démographiques pour la France, ses régions et ses départements. Horizon 2030-2050 Réalisation personnelle
Illustration n°4	Une très large part des bus inaccessible	Enquête IFOP pour l'APF, 2000
Illustration n°5	Le CLH connaît une croissance continue de ses fréquentations	CLH Infos, n°16, juillet 2003 Réalisation personnelle
Illustration n°6	Schéma représentant l'intérieur des tramways nantais	Internet
Illustration n°7	Nette croissance du trafic	Source : HANDITAN, exercice 2003 Réalisation personnelle
Illustration n°8	Continuité de cette croissance	Source : HANDITAN, exercice 2003 Réalisation personnelle

	Titre	Source
Photo n°1	Des marches à l'entrée des bus	Réalisation personnelle
Photo n°2	Les quais ne sont pas à la hauteur des planchers	Réalisation personnelle
Photo n°3	Au-delà d'un simple service de transport	Site Internet de l'Agglomération angevine
Photo n°4	Navette fluviale sur l'Erdre	Site Internet TAN
Photo n°5	Le tramway accessible depuis 1990	Réalisation personnelle

Photo n°6	Accessibilité à l'entrée du tramway nantais	Réalisation personnelle
Photo n°7	Modèle « Citroën tôle ondulée » Un premier mode de transport pour les personnes handicapées mythique !	Site Internet Autisport

## Bibliographie

### Ouvrages

- *Stigmate. Les usages sociaux du handicap*, E. GOFFMAN, 1975
- *Corps infirmes et Société*, STIKER, 1982
- *Handicap et construction*, Louis-Pierre Grosbois, Le Moniteur, édition 1984
- *Classification internationale des handicaps : déficiences, incapacités et désavantages*, CTNERHI, PUF, n° hors série, 1988
- *Dictionnaire de l'Urbanisme et de l'Aménagement*, P. Merlin et F. Choay, 2<sup>ème</sup> édition, 1996
- *Mobilités et ancrages, vers un nouveau mode de spatialisation ?* M. Hirschorn, JM Berthelot, l'Harmattan, Villes et Entreprises, 157p. , 1996
- *Les territoires de la mobilité*, sous la direction de Michel Bonnet et Dominique Desjeux, PUF, Paris, 224p. , décembre 2000
- *Guide pratique de la personne handicapée*, district de l'agglomération nantaise, 12 p., 2000
- *Ces évènements nous dépassent, feignons d'en être les organisateurs*, F. Ascher, l'Aube, 2000
- *Dictionnaire du handicap*, G. Zribi, D. Poupée-Fontaine, Ed. Ecole Nationale de la Santé Publique, 309p. , 2000

- *Nouveaux rythmes urbains : quels transports ?* Rapport du CNT, JP Baily, E. Heurgon, l'Aube, 2001
- *Le Dictionnaire de la Géographie et de l'Espace des Sociétés*, M. Lévy, Ed. Belin, 2003
- KRISTEV, Julia, *Lettre au Président de la République sur les citoyens en situation de handicap, à l'usage de ceux qui le sont et de ceux qui ne le sont pas*, Ed. Fayard, 95 p., 2003
- *Handicap et construction*, Louis-Pierre Grosbois, Le Moniteur, édition 2003
- *Mémento du voyageur Handicapé*, grandes lignes novembre 03-04, 51 p., 2004

## Etudes

- *Les déplacements des personnes à mobilité réduite et/ou en situation de handicap en Ile de France*, Rapport de synthèse, IAURIF, décembre 1997
- *1968-1998, depuis 30 ans, plus forts, plus solidaires district de l'agglomération angevine*, 72 p., 1998
- *Rapport d'audit, sur la disponibilité effective des équipements réalisés pour assurer l'accessibilité des personnes handicapées aux transports publics*, Conseil Général des Ponts et Chaussées, H. Defoug et JC de Vincenti, 182 p., 1999
- *Plan de Déplacements Urbains 2000-2010, concilier ville mobile et ville durable*, CUN & AURAN, 13 octobre 2000
- *L'évolution de la mobilité quotidienne*, Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité, n°37, 2001

- Schéma Directeur des Transports Collectifs de la Communauté Urbaine de Nantes, 2001-2010, 120 p., 2001
- GOUIN, E, *L'accessibilité des personnes à mobilité réduite dans le centre-ville de Rambouillet (78)*, IUP 2, 2002
- *Evolution de l'accessibilité au cours de l'année 2002, bilan et perspectives*, Délégation Ministérielle à l'Accessibilité, 68 p., décembre 2002
- *Handicap et transport, 1995-2002*, Dossiers du CDAT, les outils, Ministère de l'Equipeement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer, dossier sectoriel du transport, 271 p., février 2002
- *Accessibilité : Tours, une ville pour tous ? Projet d'amélioration de l'accessibilité sur le quartier Sanitas*, J. Fournier, 2002-2003
- *L'accessibilité des transports aux personnes handicapées et à mobilité réduite*, Geneviève Lévy, Députée du Var, 132 p., février 2003
- *Handitan, exercice 2003, synthèse, évolution du trafic, répartition clients par commune, évolution trafic par handicap, évolution trafic et offre, ventilation mensuelle trafic 2003*, 16p, 2003
- *Projections démographiques pour la France, ses régions et ses départements (Horizon 2030-2050)*, 2003
- Actes du colloque européen : « Transports et accessibilité : allons plus loin », Délégation Ministérielle à l'Accessibilité, 2 décembre 2003
- *Plan d'aménagement de la citadelle de Brouage pour les personnes à mobilité réduite*, KEROUILLÉ Gwénaëlle, IUP 3, 2003
- *Au cœur de l'agglomération, Communauté d'Agglomération du Grand Angers*, Angers Agglomération, 68 pages, 2003

- *Communauté Urbaine de Nantes, Mode d'emploi*, 23p, mai 2003
- *Conception des arrêts bus accessibles à tous, Réseau transports collectifs communautaire*, Nantes Métropole, TAN, 22 p. , octobre 2003
- *SYTRA & Angers Agglomération, Plan de Déplacements Urbains*, 2004

## **Législation**

- Loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, article 1
- Résolution législative du 14/02/01, sur la position commune du Conseil en vue de l'adoption de la directive concernant les dispositions particulières applicables aux véhicules de transport collectif
- Directive 2001/85/CE, in article 8
- Loi n°57-1223 du 23 novembre 1957 sur le reclassement professionnel des travailleurs handicapés, in article 1
- Loi n°75-534 du 30 juin 1975 « d'orientation en faveur des personnes handicapées »
- Décret n° 99-756 du 31 août 1999, relatif aux prescriptions techniques concernant l'accessibilité aux personnes handicapées de la voirie publique ou privée ouverte à la circulation publique pris pour l'application de l'article 2 de la loi n° 91-663 du 13 juillet 1991

## **Revue**

- *Espaces publics en ville : « accessibilités, mobilités et handicaps, la construction sociale du champ du handicap »*. par Jesus Sanchez, Les annales de la recherche urbaine. p. 126-133. , décembre 1992 - mars 1993
- *Les annales de la recherche urbaine, espaces publics en ville, 57-58, article : accessibilités, mobilités et handicaps, la construction sociale du champ du handicap. Jésus Sanchez, p. 126-133, décembre 1992- mars 1993*

- *Transports publics*, juin 1999
- *L'accessibilité des handicapés dans les transports en commun : une comparaison entre Londres, New York, Paris et Tokyo*, par Christiane Briaux-Trouverie, Consultante, Urbanisme, hors-série n°12, avril 1999
- *Les transports dans les grandes métropoles*, Tome 2, les Cahiers de l'IAURIF, n°128, 2000
- *Accessibilité*, n°3, mars 2001
- *L'évolution de la mobilité quotidienne*, Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité, Synthèse, n°37, 2001
- *Le baromètre de l'accessibilité*, numéro 4 (dernier paru), 4 p., Novembre 2002
- *Les handicapés dans la vie de la cité, ville d'Angers*, extrait du rapport de la direction Environnement - Santé Publique sur l'année 2002, Ville d'Angers, 7p., 2002
- *La Gazette des Communes*, n°19/1693, p38, 12 mai 2003
- *Loire Atlantique*, le magazine du CG, p.6-10. , automne 2003
- *Nantes au quotidien*, supplément à Nantes passion, magazine de l'information municipale, n°137p.4-9, septembre 2003
- *CLH Infos*, bulletin de liaison des adhérents, n°16, 10 p., juillet 2003
- *CLH, présentation de l'association et de ses activités*, 7 p, décembre 2003
- *Insee Résultats*, Chantal Brutel et Laure Omalek, Société n°16, juillet 2003
- *Délégation Ministérielle à l'Accessibilité*, 120 p., 02/12/2003

- *Rail et Transport*, décembre 2003
- *Ouest France*, « Handicapés : un projet de loi insuffisant » « Questions à Joël Touchais », Maine et Loire, mercredi 25/02/2004
- *L'agglo, L'exemple des tramway d'ailleurs*, journal d'Angers agglomération, n°24, mars-avril 2004

## Table des annexes

### ANNEXE I

M. X, membre de l'Association des Paralysés de France à la délégation d'Angers (il ne souhaite pas être cité)  
19 mars 2004, à la délégation APF

### ANNEXE II

Natacha Champain, salariée du CLH  
19 mars 2004 au CLH

### ANNEXE III

Mme Martine Richard, adjointe au maire d'Angers, chargée de la mission handicap  
19 mars 2004, à la mairie d'Angers

### ANNEXE IV

M. Raymond Perron, adjoint au maire d'Angers chargé des voiries et déplacements  
19 mars 2004 à la mairie d'Angers

### ANNEXE V

Entretien téléphonique avec Mme Rouleau de la Communauté d'Agglomération d'Angers  
Février 2004

### ANNEXE VI

Commission extra municipale pour les personnes handicapées  
10 mars 2004, Mairie de Nantes, salle Paul Bellamy

### ANNEXE VII

M. Crémet, responsable de l'accessibilité à délégation de l'APF, Nantes  
11 mars 2004, Chez lui.

### ANNEXE VIII

M. Herbreteau, vice-président de la CUN en charge des transports et Mme Lairet, entretien téléphonique  
1<sup>er</sup> avril 2004

### ANNEXE IX

*CLH Infos, le bulletin de liaison des adhérents*, p.5, octobre 2003:  
« Flash sur la Commission Transport du CLH »

### ANNEXE X

*Le baromètre de l'accessibilité*, p.4, novembre 2002 :  
L'accessibilité : où en est Angers ?

### ANNEXE XI

*Ouest France*, février 2004  
« Questions à Joël Touchais »

## **Comptes-rendus des entretiens**

### **ANGERS**

## ANNEXE I

**M. X, membre de l'Association des Paralysés de France à la délégation d'Angers (il ne souhaite pas être cité)**  
**19 mars 2004, à la délégation APF**

### Etat des lieux : le CLH, seul moyen de transport accessible

Le réseau de bus angevin n'est pas du tout accessible.

Il existe le CLH, réseau de transport adapté, c'est une union de 11 associations.

Il y a beaucoup de critiques vis-à-vis du CLH, mais il rend quand même bien service ! C'est indiscutable. Beaucoup sont très en colère, car le CLH est en surbooking, et ne répond pas à toute la demande. C'est une compensation qui ne remplace pas le réseau classique.

Ce système est à améliorer, il s'agit là uniquement de finances.

### Raisons de cette absence d'accessibilité

Ce sont des raisons politiques, il y a manque de volonté politique. Les raisons financières en découlent.

Certains élus s'en foutent, c'est du mépris parfois.

Certains conseillers généraux sont très bien.

Mais pour faire passer le message, il faut ramer, toujours être derrière. Des communes sont volontaires pour faire des efforts, à l'écoute, elles viennent rencontrer l'APF.

Avec ce transport adapté, les élus sont moins pressés d'accessibiliser le réseau de transport en commun. Leur excuse : « le CLH rend service, il y a ce qu'il faut ».

### Raisons positives

Les acteurs politiques s'aperçoivent qu'il est utile de faire venir les gens au départ, ils ont compris que la bonne démarche se fait en amont.

De plus, la législation les y contraint.

Ces deux éléments vont de pair.

D'autre part, le phénomène de population vieillissante les y contraint.

### Concertation

Depuis un an, la concertation se développe. Nous sommes associés pour les déplacements urbains (la voirie) sur la ville d'Angers. Ils tiennent compte des demandes des personnes en FR pour les cheminements.

Pour M. Touchais, en ce moment, c'est en bonne voie. Ils sont invités à étudier des projets avant leur réalisation. De plus en plus, ils travaillent en amont. Cette démarche est récente, 3-4 ans maximum.

La prise de conscience de tous les types de handicaps se fait.

Lorsque la communauté d'agglomération veut s'adresser à des associations, elle passe par le CLH.

Par contre, le CLH n'a pas de service social, l'APF a trois assistantes sociales (vocation différente), le FNAT, excellente association n'a pas non plus de service social, mais leur service juridique est très fort.

### Tramway

Le tram sera obligatoirement accessible, ils sont contraints pas la loi.

Le projet du tram est une excuse pour ne pas remettre en cause l'accessibilité des bus.

Le projet passe par l'hôpital, mais rien n'est encore sûr. Il peut y avoir des inconvénients s'il y passe : le bruit, mais il y a une bonne isolation phonique. L'avantage serait la bonne desserte de l'hôpital. Ce qui est sûr, c'est qu'il passera de toutes façons dans ou au raz de l'hôpital. La décision n'est pas encore prise.

Pour ce projet, l'APF a été associée dès le départ des réflexions. Excellente idée. Il existe une plus grande volonté politique qu'avant, car les associations les ont tellement tannés !

### L'accessibilité des commerces

Pour une cohérence globale, les magasins à proximité du tram devront être accessibles, sinon, ce n'est pas la peine ! les PH auront encore à se battre ! et ce n'est pas de la tarte !

Pour une marche de 5 cm, nécessité d'un plan incliné de 1 mètre. Ce plan à l'intérieur du magasin n'est pas envisageable... on ne peut pas refuser de dérogations à certains magasins, car c'est physiquement inenvisageable.

Il y a incompréhension entre les commerçants et les PH. Un FR a besoin d'un espace de 1.4\*1.4 pour se déplacer correctement.

### Civisme

Il y a quelque temps, incivisme total. Les amendes ayant augmenté, le respect des stationnements se fait plus, mais on ne peut pas parler de civisme, c'est sous la pression de la punition. La majorité s'en fout.

#### *Ce qu'il faut :*

- une accessibilité complète,
- appliquer la législation à la lettre,
- faire évoluer la législation si besoin,
- améliorer l'accessibilité possible sur les bâtiments anciens si travaux ou non, ce qui fait appel à la bonne volonté des gens,
- tenir compte des remarques des associations.

### Projet de loi 2004

Il a été invité par le département à une réunion présidée par Mme Boisseau, avec l'association des maires de France.

Il n'est pas sûr que ce projet soit si positif. La loi risque d'être moins favorable qu'avant ! L'AAH devait augmenter, et ce n'est pas sûr. A quoi ça sert de changer une loi dans ces conditions ? Pourquoi engendrer des frais pour rien ? Ce n'est pas encourageant.

Il faut faire pression.

## ANNEXE II

**Natacha Champain, salariée du CLH**  
**19 mars 2004 au CLH**

### Historique du CLH

En 1979 ; suite à une double demande, création du CLH :

La mairie d'Angers en avait marre de voir défiler les associations pour les mêmes revendications. Elle a demandé un représentant pour tous, pour les mêmes problèmes. Suite à un colloque sur l'accessibilité de 1979 à Angers, où les représentants des associations se sont réunis, ils ont décidé d'unir leurs forces pour leurs causes communes.

La demande essentielle des adhérents était alors d'être autonome et pouvoir se déplacer.

D'où l'union de quelques associations (PH motrices, aveugles, malvoyants, déficients intellectuels).

En 1981, le service des transports s'est créé, avec un véhicule.

Les déficients visuels et intellectuels sont partis car leurs préoccupations étaient différentes.

L'association s'est alors constituée d'associations uniquement de PH motrices. Aujourd'hui 11 associations.

Puis, une réflexion a été menée par rapport à l'accessibilité. Le FMH et l'APF y travaillaient déjà.

Au début, des bénévoles handicapés s'occupaient de cette association. Depuis 1999, Natacha Champain est salariée, avec la création de la « maison du handicap ».

### Relations

Jean-Michel Braud (technicien à l'accessibilité) a beaucoup travaillé avec les associations.

Le lien est très fort entre la ville et le CLH. Le CLH est l'interlocuteur privilégié de la ville.

Aux dernières municipales, le CLH a demandé un adjoint à l'accessibilité, il y en a une (Martine Richard). La cellule handicap a été créée. Elle organise une réunion une fois par mois, et le CLH y est invité une fois tous les trois mois. Il dispache ensuite l'information aux associations.

Le CLH travaille avec le Sytra et la CA sur le PDU. Ils font partie des groupes de travail : l'accessibilité est prise en compte de manière transversale.

Pour la première phase qui a été refusée, les relations étaient déjà régulières, ils ont été consultés dès le départ.

### Rôles du CLH

Rôle d'information : c'est une plate-forme relais pour orienter les gens, avec les papiers, les démarches... rôle d'orientation vers les bonnes associations. (sans être assistante sociale).

Chaque association garde ses actions propres.

La maison du handicap n'est pas une « super association ». elle ne répond pas aux demandes précises, mais oriente. C'est un travail de partenariat.

#### Fonctionnement du CLH

Le service transport compte 18 salariés et 10 véhicules. Ils sont implantés sur le site de la Cotra. Les financements viennent en grande partie du Sytra et du conseil général.

Ils ont des comptes séparés (maison du handicap, service transport). Une petite partie est financée par la mairie. Mais cette part est à réévaluer, car le poste de N. Champain est presque municipal, car elle remplace une ancienne personne qui remplissait ce rôle au sein de la mairie.

Les autres financements : MSA, CPAM, Etat, mairie, quelques communes.

Les financements sont assurés uniquement par des subventions, car il s'agit d'une association. Ils ne disposent pas de moyens supplémentaires en fonction de la demande, mais juste pour le maintien de l'existant. Ce n'est pas suffisant. Ils dépendent des subventions, et doivent refuser beaucoup de gens. (près de 100 refus en 2004).

Ils ne donnent pas la priorité par rapport à la nature de la demande, l'objectif étant de sortir les PH (RV coiffeur = travail).

C'est très embêtant de refuser des gens qui travaillent.

Les réservations se font par téléphone, et sont gérées par le logiciel Titus (horaires, temps de déplacements...).

Les PH doivent adhérer à l'association, carte 80% minimum d'invalidité.

La demande se fait 48 heures à l'avance. Les réguliers ont un planning établi à l'avance.

Le périmètre est celui de l'agglomération angevine : celui du Sytra.

Un trajet coûte 16€, la personne paie 2€, 1.6€ si elle achète un carnet.

#### Service insuffisant

De plus en plus de personnes âgées, qui peuvent avoir la carte d'invalidité, font la demande : elles représentent près de 50% des personnes transportées. Le CLH a rencontré le CCAS car c'est un gros problème ! Et c'est au CCAS de gérer ce type de transport. Mais la mairie ne comprend rien.

Dans d'autres villes, comme à Saint-Malo, le CCAS s'occupe de desservir les foyers de logements, pour les personnes âgées. Ce ne devrait pas être le rôle du CLH !

#### Autres services adaptés

Ils sont plus chers.

l'âge d'or service. Le CLH ne les recommande pas, car ne sont pas très agréables. Parlent des « vieux ». ils ont un esprit business.

La générale des services. 02.41.34.29.29, 152 avenue Pasteur. Le CLH leur renvoie les personnes qu'ils refusent.

VAD (valeur ajoutée aux déplacements). Principalement pour les enfants. Mais les dépannent également.

#### Prochain changement de statut

Les associations souhaitent que ce système ne reste pas associatif, car il ne peut pas répondre à toute la demande. Ils vont faire un appel d'offre en 2006, afin que les moyens augmentent. Il s'agit d'une délégation de service public. Mais ils tiennent à ce que l'esprit reste le même (service à la personne : au-delà qu'un simple service de transport). C'est pourquoi ils élaborent actuellement un cahier des charges.

### Raisons de l'inaccessibilité

La Cotra a acheté des bus à planchers bas, mais il fallait aussi revoir toute la voirie. Le prétexte utilisé est l'arrivée du tram. (mais une seule ligne !)

Les actions à Angers sont trop ponctuelles.

Elle pense que la volonté politique est réelle, mais il y a méconnaissance. Les aménagements réalisés ne sont pas suffisants, les actions ne sont pas forcément là où les besoins sont les plus forts.

Ainsi, d'excellents travaux ont été réalisés avec le sport : le technicien était très dynamique. Un très bon travail en concertation a été mené.

Mais pour la culture, ça ne va pas. Un guide culturel a été réalisé par une stagiaire au CLH, la mairie a refusé d'être partenaire, le Crédit Mutuel l'est, et ça se passe très bien.

La ville a refusé car elle craignait que l'état des lieux soit trop négatif, et en fait, il s'est avéré plutôt positif. (Leur prétexte était que l'état des lieux comprenait également les sites privés, et pourtant Nantes et Grenoble l'ont fait, et des sites privés sont nommés !)

Ce guide révèle qu'il existe beaucoup d'entrées secondaires, tandis que l'accessibilité exige l'entrée principale, mais c'est déjà une bonne chose ! Ainsi, 70% des sites sont accessibles, le bilan est assez positif.

A beaucoup, il manque les toilettes aménagées, et la signalétique.

Dommage que la mairie ait refusé...

Tous les établissements sont mis, ils ont tous dit oui. Ce sont de simples constats, pas de discrimination.

Pour ce guide, une enquête de satisfaction personnelle a été menée. Il en ressort un manque d'information du site : par tel on dit oui, mais en réalité il y a toujours un obstacle.

Problème de l'accompagnateur : la personne handicapée devrait payer pour les deux.

Chacun travaille dans son coin, et on se retrouve face à un mur. Il faut à chaque fois trouver la petite porte d'entrée.

Angers dit souvent : ce n'est pas de notre compétence municipale, or ça se fait dans d'autres villes ! Grenoble mène une politique transversale, pour une accessibilité complète, dont les commerces.

Angers recommande, ne brusque pas, ne met pas la pression.

Manque de cohérence globale

Au niveau des commerces, pas d'efforts. Il paraît qu'il y a de « gros bonnets » qui ne seraient pas d'accord, et mettraient des bâtons dans les roues.

La ville refuse les rampes d'accès ponctuelles, car elles empiètent sur le domaine public. Ainsi, une pharmacie se trouve hors la loi ! et les terrasses ? dommage, il y a une incohérence. Pourtant, des commerçants font des travaux, mais la ville refuse la mise en accessibilité : ! Positif : CASA a accessibilisé son entrée.

Négatif : Etam Lingerie, rampe puis une marche ! C'est débile, c'est se foutre des PH, et la ville n'a rien dit.

Quand il s'agit des commerces : mauvaise foi.

Car il y a obligation de rendre accessible dès qu'on touche à la façade. Mais la ville accorde de multiples dérogations. Le prétexte est la présence de caves sous les entrées.

Au moins, il pourrait être permis de poser des rampes amovibles. Il y a manque de cohérence et de transversalité.

### L'Observatoire de l'accessibilité

Tel décrit dans la brochure. Il est parti de la création du multiplex Gaumont : les normes étaient respectées, mais les personnes en FR se trouvaient face à l'écran.

L'observatoire vérifie, au-delà des normes, recommande pour la qualité d'usage, l'aménagement à l'intérieur, les petits détails pratiques. Il a un rôle de conseil. Ce travail se fait également sur les chantiers privés (le Crédit Mutuel : pour l'extension de l'agence, ils ont fait au-delà des normes).

Rôle d'enquêtes, sensibilisation, diffusion d'informations.

Ils diffusent de 600 à 800 exemplaire de leur journal, à tous les maires, institutions, agglomération, CPAM, CAF, adhérents...

Ils échangent leurs documents avec la DMA.

Nouveau projet annoncé. Mais il n'est pas sûr. Depuis le 1er janvier 2004 : observatoire professionnalisé au sein de la CA (financements : Europe, Etat, Communes).

L'objectif est ici : - dynamique sur les projets à venir,

- continuer ce conseil (pas faisable, car l'agence d'urba ne peut pas donner de conseil !)

- créer une base de données consultable, par Internet pour les professionnels (état des lieux de l'accessibilité d'une ville pour des projets de construction, d'amélioration...) ; pour les usagers (pour programmer une sortie, un cheminement)

Mais ce projet n'est pas faisable. Entre autres, le logiciel coûterait très cher, ce serait très long à faire, il faudrait toute une structure. Or, il n'a été prévu que deux postes à mi-temps, ce qui paraît insuffisant. Ca va capoter !

Au départ, l'étude devait se faire sur un quartier, maintenant c'est sur plusieurs communes, ça traîne !

Pour cet observatoire, il faut :

Garder une dynamique, une concertation entre les différents services de la ville.

Le conseil reste au CLH

Pour le logiciel (pour les usagers), il existe déjà le site de la ville qui présente un plan de la ville avec tous les lieux publics. Il suffirait de le développer, en rajoutant le logo accessible. Mais les PH préfèrent avoir l'information validée par une association, ils ne font pas confiance à Internet. De plus, ils ont besoin d'un contact, ils ont toujours d'autres questions à poser. Il existe à Paris « Mobile en ville », ce genre de choses ne peut que rester associatif. Il y a un travail de mise à jour fou, le moindre obstacle bloque le passage.

## ANNEXE III

**Mme Martine Richard, adjointe au maire d'Angers, chargée de la mission handicap**

**19 mars 2004, à la mairie d'Angers**

### Historique de la mission handicap

En 2002, sur la demande, l'insistance des associations, la délégation handicap est créée, avec un adjoint pour la première fois.

En 1979, la cellule handicap est créée, au sein du service environnement et santé. Le technicien de l'environnement est alors chargé des relations avec les associations, et doit veiller à l'application des lois, son rôle est alors technique. Il s'agit d'un point de vue uniquement réglementaire au départ.

Progressivement, les relations se développent avec les associations, l'accompagnement se fait par des subventions.

Depuis qu'elle est adjointe, elle a la volonté d'une meilleure connaissance des associations entre elles, pour mutualiser les actions.

### Le transport adapté

Dès le précédent mandat, la cellule handicap voit la nécessité d'un transport adapté. L'ancien maire adjoint à la santé est le maire actuel. Le travail du Sytra, des associations, du maire et du conseil général aboutit à un transport adapté avec 10 bus aménagés.

Mais ils ne suffisent pas, la demande est inflationniste.

D'où une offre de transports en commun accessible pour tous obligé. Il y a un réel travail à faire sur ces transports adaptés.

Pour optimiser l'offre et la demande, un observatoire de l'accessibilité a été mis en place.

### Autre projet

Le plateau des Capucins est un espace à urbaniser : il faut réussir à accessibiliser cet espace.

Des études sont menées sur certains trajets avec des PH : leurs trajets habituels peuvent ensuite être sécurisés. C'est au cas par cas, en fonction de la demande.

Des visites sur sites sont effectuées, pour voir ce qui est intéressant à reprendre.

Des leçons pour la langue des signes sont lises en place par la mairie (très forte demande croissante).

Des écoles sont réaménagées, dès qu'il y a rénovation, il y a des travaux pour l'accessibilité, en raison de l'obligation scolaire d'accueillir des enfants valides ou handicapés.

### Les commerces

Un petit guide de sensibilisation a été élaboré pour les commerces, non officiel, qui s'installent place des Halles (gros travaux). Pour sensibiliser les architectes et les commerçants.

### Les financements

Le financement du CLH est assuré par le CG et le Sytra.

Pour les arrêts de bus, les moyens ne sont pas suffisants pour les accessible tous.

En fait, c'est une question d'hommes, de volontés politiques.

#### La Cotra

Elle ne voyait pas d'intérêt à rendre accessible son parc de bus. Mais elle est maintenant contrainte par la loi. Mais le problème reste : il faut un transport adapté et une voirie adéquate !

## ANNEXE IV

**M. Raymond Perron, adjoint au maire d'Angers chargé des voiries et déplacements.**

**19 mars 2004 à la mairie d'Angers**

Il est adjoint depuis les dernières élections, vice-président de la CA, responsable du projet tram. Je peux contacter M. Despagne, maire adjoint chargé des finances, président du Sytra.

### Répartition des compétences

Le Sytra a la compétence des transports collectifs urbains.

Le 01/01/05, Ponts de Cé rejoindra la CA, c'est de l'histoire politique locale. C'est une commune limitrophe à Angers, dont le maire avait préféré travailler avec le sud, en communauté de communes. Ce choix est aujourd'hui remis en cause.

La ville aménage les voies et arrêts de bus, en collaboration avec le Sytra, ce sont des financements croisés. Des quais ont été surélevés, mais les conducteurs ont peur de se coller au quai, de crainte d'abîmer le bus (effet de paroi). Il y a donc un écart entre le quai et le bus : inaccessibilité.

### Relations

Les relations sont assez étroites avec le CLH pour les aménagements urbains. Le service voirie est associé avec lui pour créer des cheminements (avertisseurs sonores, feux...).

### Priorité municipale

Ces préoccupations sont renforcées depuis les dernières élections : Martine Richard. C'est un coup d'accélérateur. Le maire est médecin de profession, donc très sensibilisé.

Un conseiller municipal est une PH.

### Documents d'urbanisme

Le tram est au stade d'études préliminaires. Il s'inscrit dans des démarches plus générales :

Au début du mandat, le Projet d'agglomération a été lancé. Il donne les grandes orientations sur les 15 ans à venir. C'est un document cadre approuvé l'année dernière. Tous les documents d'urbanisme se déclineront autour de celui-ci, dont le PDU.

Un nouveau PDU est en cours d'élaboration, l'ancien a été approuvé en octobre 2000 (1er PDU de la ville), puis a été annulé suite à des recours d'associations en 2002.

La phase d'études de ce 2d PDU est finie, et le projet a été envoyé aux différents partenaires : Etat, Région, département, communes, associations... puis il y aura une enquête publique.

Ce PDU a été travaillé avec des associations de PH, qui se sont réunies 4 fois au cours de l'élaboration.

Ce document d'orientation générale a une mention spéciale concernant l'accessibilité.

Le tram est un des éléments du PDU, les études de faisabilité sont achevées : le tram est jugé nécessaire et faisable. Actuellement, les études justifient de 4 lignes : 2 lignes de tram et 2 lignes de TCSP.

Les informations sont en cours, des réunions publiques ont lieu.

Il était déjà inscrit dans le 1er PDU de 2000, où il était plutôt abordé le thème de TCSP, le tram paraissant alors farfelu à l'époque. En 2001, les études d'opportunité et de faisabilité ont été lancées.

L'approbation du projet de tram s'est faite le 9/12/02 par le Conseil de Communauté (+ le conseil municipal de Ponts de Cé), et le 14/02/03 par le Sytra.

Le Sytra a délégué l'étude à la CA.

L'objectif est aussi de continuer à améliorer les bus (desserte des communes de la 1ère et 2de couronne, car actuellement, ils font appel à des taxis à la demande).

Mme Rouleau est responsable du PDU, lui demander le PDU de 2000, qui était axé sur les transports en commun.

AURA : agence d'urba, 29 rue Thiers, 02.41.18.23.80

La révision du POS en Plu est en cours, ils réviseront ensuite le SD pour constituer le périmètre du SCOT (50 communes), dans l'année.

La CA comprend 29 communes + Ponts de Cé. Ils veulent étendre ce périmètre pour le SCOT. Un projet de Pays Urbain (bloqué actuellement) comprendrait 82 communes (il se rapprocherait de celui de l'aire urbaine, 89 communes). Si ce projet n'aboutit pas, le périmètre du SCOT sera alors élargi aux 89 communes. Le travail actuel de ce périmètre est uniquement politique.

Le directeur général adjoint est M. Tassen.

A la Cotra, le directeur est M. Boutreux, et M. Debove est son adjoint.

Le tram sera complètement accessible : plancher bas intégral, niveau des quais ajustés, une accessibilité aussi parfaite que possible.

Un travail avec les associations de PH va être réalisé, pour l'accès entre l'espace urbain et la station.

#### Accessibilité de l'espace public

L'objectif est de continuer à faire des parcours en ville. L'accès aux stations ne doit pas être oublié. Ils travaillent sur un nouveau plan de circulation, une réflexion dans le centre, pour rénover et étendre le plateau piétonnier. Le centre devrait être accessible aux PH...

#### Accessibilité des commerces

Le gros problème réside en les constructions : commerces, restaurants, toilettes. Très peu de commerces sont accessibles, et ne le sont pas toujours complètement.

## ANNEXE V

### **Entretien téléphonique avec Mme Rouleau de la Communauté d'Agglomération d'Angers Février 2004**

Elle travaille là depuis avril 03.

La délibération pour le tram s'est fait le 14/02/03, le début des travaux date de mars 03. Ils sont actuellement en cours d'arrêt, car du 02/03/04 à juin 04, une enquête publique a lieu.

Le 1<sup>er</sup> PDU s'est élaboré en 4 ans, celui-ci en 6 mois.

Entre mars et novembre 2003 se sont réunis des groupes de travail, avec le XLH, les élus en charge de l'accessibilité et les élus en charge de l'action sociale. La réflexion a porté sur l'accessibilité et l'accès social.

Petites réunions : accessibilité sociale, économique et physique.

Les services voirie, déplacements, CLH et Surdi 49 ont évalué les aspects techniques de l'accessibilité physique.

Des solutions ont été proposées par une fiche accessibilité. De plus, des chartes d'aménagement, conformes aux conditions d'accessibilité devront considérer tous les différents handicaps. Un confort pour tous.

- charte d'aménagement des espaces piétonniers
- charte des partages modales : régler les différents modes (vélos et malentendants ont beaucoup de conflits). Pour cela, schéma de hiérarchisation de la voirie, traitements différents selon les fonctions de la voie (traitement paysager, urbain : conditionne les comportements).
- Observatoire de l'accessibilité, appliqué sur 2 ou 3 communes, répertoriant tous les problèmes d'aménagements. Ce sera un outil interactif entre les services techniques de la mairie. Un SIG sera à mettre à jour de façon continue.

L'ancien POS ne traitait pas de l'accessibilité. Pour les PH, le travail le plus ancien est celui de l'habitat.

LE PDU est finalisé. Il existe un schéma de principe dans le PDU, pour les transports collectifs. Le schéma d'organisation des transports collectifs est en cours de réflexion avec le projet du tram, pour la restructuration du réseau de bus.

## **Comptes-rendus des entretiens**

**NANTES**

## ANNEXE VI

### **Commission extra municipale pour les personnes handicapées 10 mars 2004, Mairie de Nantes, salle Paul Bellamy**

Ordre du jour : les transports avec la participation de F. de Rugy, adjoint au maire, délégué aux transports et aux déplacements.

Mme Choquet présente M. de Rugy, adjoint au maire, transports et déplacements, et vice-président à la CUN, chargé du PDU.

M. de Rugy

La ligne 3 du tram est terminée, se prolongeant désormais jusqu'au Sillon de Bretagne. Elle sera inaugurée en avril 04.

La ligne 4 : le chantier n'est pas encore commencé. Les procédures sont engagées, l'enquête d'utilité publique commence. Les études sont finies. (cité des congrès, quartier Beaulieu (commerces), quartiers Sud, Saint-Sébastien et Vertou). Ce projet a connu quelques évolutions récentes, mais pas le tracé. Les plans détaillés de la ligne sont disponibles. Ce sera un axe lourd, à haute fréquence, un tram toutes les 5 minutes aux heures de pointe. Ce sera un TC en site propre intégral. (sauf à Vertou). Chaque station sera comparable à celles du tram, avec un confort optimal. Un travail d'accompagnement de cette venue de bus sera fait par l'aménagement des trottoirs. Les travaux sont suivis par le cabinet d'architectes urbanistes de Chemetov.

Au début, le véhicule devait être hybride (bus qui remonte ses pneus pour rentrer sur les rails). Mais lors de l'appel d'offre, les constructeurs n'étaient alors pas au point.

La mise en service aura lieu en septembre 06, cette date sera fermement maintenue, la CUN s'y engage très fermement.

La décision a donc été prise de se tourner vers des bus à soufflets articulés (capacité de 140 personnes) à planchers bas, au gaz naturel. L'appel d'offre est lancé.

Le design pourra être discuté avec toutes les associations de PH, comme précédemment pour l'accessibilité.

La ligne 5 : ce projet a pour but de créer une nouvelle ligne sur un axe qui n'est pas servi de bout en bout : gare Sud SNCF, quartier Malakoff (d'est en ouest), île Beaulieu (en premier lieu le pont Willy Brandt, puis un nouveau pont), rive Nord par le pont Anne de Bretagne, gare de Chantenay SNCF (pôle d'échange qui deviendra de plus en plus important avec le bus, trains, voiture, dans le futur).

Site propre probablement. La mise en service est prévue pour la fin 06, sans que le site propre soit complètement fait (car nouvelles constructions sur l'île de Nantes). La ligne 5 se fera par étapes, contrairement à la 4.

D'autres aménagements ponctuels sont en cours : 13 km de couloirs de bus supplémentaires ont été aménagés pendant l'été ; des travaux ont été réalisés pendant les vacances de février ; d'autres travaux seront faits cet été ( pour améliorer la circulation des bus, diminuer le temps de parcours, renforcer l'existant. De nouveaux services de « bus express » commenceront en septembre 04, pour une desserte rapide entre Carquefou et le centre, matin et soir).

Le projet de navettes fluviales : expérimentation lors de « en ville sans ma voiture » sur l'Erdre (gare sud-petit port) et la Loire (quai de la Fosse-Trentemoult).

Ils souhaitent une expérimentation sur plusieurs années pour voir si ça marche, et si ça répond aux besoins.

La gestion de ce service a été confiée à la Tan, qui a fait appel à la société des « Bateaux Nantais ». Des trajets seront organisés dès septembre 04, et sur la Loire, prévu en septembre 05. ce service sera plus complexe, car le fleuve est capricieux, il faudra adapter les pontons selon les marées.

Les pontons sont aussi à améliorer pour augmenter l'accessibilité.

La ligne 2 du tram sera prolongée fin 2005 jusqu'au périphérique. Ce projet suit son cours selon le calendrier initial.

#### Question

Desserte jusqu'à l'aéroport ?

Nécessité d'une meilleure signalisation (accident récent entre une voiture et un tram).

Navettes fluviales : possibilité de relier jusqu'à Malakoff.

Tour de Bretagne : plans très intéressants de l'île de Nantes. (25ème étage)

M. Herbreteau

Tous les bus sont équipés de 2 composteurs, dont un est surbaissé.

L'accès dans les bus se fait uniquement par la porte du milieu.

Les signaux sonores sont mis en place dans le tram, pas dans les bus, mais la demande est prise en compte. L'étude est faite avec une association de mal-voyants, et l'équipement sera fait dans les nouveaux bus.

Question- M. Crémet

Pour les navettes : actuellement, les bateaux nantais sont inaccessibles.

Les navettes le seront-elles ? Et les quais ? Il souhaite une accessibilité complète, répondant aux normes.

M. de Rugy

Un des objectifs du SCTC adopté par la CUN est la réalisation de lignes circulaires, avec des liaisons directes vers les quartiers centres. Des liaisons par boucles, évitant le centre-ville, permettront :

D'améliorer la ligne 70 de bus (qui est une demi-boucle, et relie plusieurs quartiers et certaines lignes de tram.

Même logique à un niveau plus éloigné avec la ligne 25 (Saint Herblain et Chantenay)

...

Concernant le service pour l'aéroport, il existe le service Tan-Air, qui est un petit bus qui dessert directement le centre à l'aéroport. Mais ce trafic n'est pas assez important pour créer une nouvelle ligne. Beaucoup y vont en voiture.

Pour la signalisation, la Tan a fait de gros efforts ces dernières années, et tend à une signalisation unique. Mais le risque 0 n'existe pas.

Pour l'extension des navettes fluviales, l'accessibilité des pontons et navires fait partie de la commande. Ce ne sera pas les navires utilisés lors des tests, alors

inaccessibles, ni ceux des bateaux nantais actuels. Ce sont des navires spécialement commandés.

M. Herbreteau

Tous les arrêts seront dotés de pontons accessibles. En septembre 06, tous ne le seront pas, il y aura peut-être un décalage de quelques semaines, en raison du peu de temps dont ils disposent.

Question

Il n'y a pas de liaison entre Carquefou et Nantes : pourquoi pas une ligne directe ?

M. de Rugy

Cet objectif a été inscrit dans le SDTC, mais il y a problème de faisabilité technique, et raisons financières. Cette ligne serait trop longue.

Il faut néanmoins souligner que le budget transports est le plus important de la CUN.

Mme Choquet

La SNCF avait été sollicitée pour être présente aujourd'hui, car il y a des problèmes en gare de Vertou. Mais ils n'ont pas souhaité venir. Ils sont d'accord pour venir dans quelques mois.... ! Elle le regrette.

M. Chamberlin (direction de l'espace public) CUN

Cf photocopies

1995- le district confie à la Semitan l'étude d'un quai d'accostage.

1999- aménagements d'accessibilité pour toute construction nouvelle.

2003- le concept bus est intégré dans la CUN.

Un groupe de travail est créé entre la Semitan et la CUN.

Question

Il existe des difficultés entre les rames de tram nouvelles et anciennes.

M. Herbreteau

On travaille avec des associations pour l'accessibilité des modèles Bombardier. Mais des problèmes subsistent, il est vrai. Il faut progresser, des rencontres plus régulières doivent avoir lieu, car les cas sont très variables d'un cas à l'autre. On doit veiller à ce que le dialogue reprenne.

Question

L'arrêt de la Duchesse Anne a été refait cet été, mais le problème persiste.

M. Herbreteau

Les travaux ont été faits sur la voie. Le problème vient des rames. Le problème est très dur à régler de façon durable.

Jack-Alain Gauthier, Handitan

Le 01/01/02 : 2100 adhérents. En 2003, on en comptait 17% en plus. Rappel : en 1998, 1198 adhérents. Soit un nouvel adhérent par jour, ce qui représente une croissance extrêmement forte.

En 2003, on compte 108.000 voyages. (46.000 en 1998).

La CUN a su répondre en termes de moyens. Le seul problème est aux heures de pointe. 65% des trajets se font pour les déplacements domicile-travail.

De 7h30 à 9h, et le soir : 55% du trafic. Cela représente une vraie difficulté.

Actuellement, les usagers se partagent en parts de 25% entre personnes en FR, handicapés moteurs, sensoriels ou déficients intellectuels (alors qu'en 1990, les 2 premières catégories représentaient 72% des déplacements).

35 conducteurs, 41 personnes employées.

La clientèle est globalement jeune et active.

#### Question

Pour les lignes 4 et 5, dont les bus seront articulés, pour éviter les problèmes de hauteur des quais, il serait bien que quelques membres de cette commission soient associés à l'élaboration du cahier des charges.

M. Herbreteau

Oui, il faut organiser des contacts.

Mme Monnier se tient à leur disposition pour échanger les adresses.

#### Question

La ligne TER Vertou-Saint Sébastien n'est pas du tout accessible. C'est dommage car la ligne est très intéressante, mais inutilisable pour nous.

M. Herbreteau

La CUN est maître d'ouvrage de cette ligne. L'infrastructure est faite pour être accessible, mais ce sont les matériels roulants qui posent problème : problème avec la SNCF, le matériel appartient à la région.

Objectif : une accessibilité parfaite.

#### Question

Quelle est l'échéance pour l'accessibilité de tous les arrêts ?

M. Herbreteau

La priorité est donnée aux :

- Travaux neufs sont tous accessibles

- Arrêts desservant les établissements spécialisés, accueillant du public

Selon la demande : les personnes handicapées doivent signaler les arrêts à accessibiliser en priorité

Bien sûr, on ne peut pas tout faire du jour au lendemain, et ça coûte cher, il reste encore beaucoup à faire !

## ANNEXE VII

**M. Crémet, responsable de l'accessibilité à délégation de l'APF, Nantes**  
**11 mars 2004, Chez lui.**

### Handitan

Route de vanne, les Lions, Saint Herblain

02.51.81.78.78

Contacteur Jack-Alain Gauthier, directeur de Handitan.

Créé en 1976 sur l'initiative du Centre d'Aide et de recherche pour l'insertion des PH (CARIPH), ce service assure un transport de porte à porte sur tout le territoire de la CU. Au départ, Handitan était une association privée, fonctionnant uniquement grâce aux adhérents.

Ca a commencé avec un véhicule, un conducteur, une standardiste.

Des subventions ont ensuite été octroyées par le ministère des sports, car des jeunes l'utilisaient pour le sport le soir. Petit à petit, cette association s'est développée, avec des subventions de plus en plus importantes.

La Semitan a repris l'intégralité du service en 1999. Aujourd'hui, 19 véhicules, 35 conducteurs, 5 personnes chargées de l'accueil téléphonique et un responsable gèrent environ 100.000 voyages par an. La Tan a alors répondu à un gros besoin.

Condition d'accès : une carte d'invalidité à 80% délivrée par la COTOREP. Actuellement, les usagers se partagent en parts de 25% entre personnes en FR, handicapés moteurs, sensoriels ou déficients intellectuels (alors qu'en 1990, les 2 premières catégories représentaient 72% des déplacements). Certaines personnes pourraient emprunter les transports classiques. Une réflexion s'engage pour une utilisation plus rationnelle du service, sachant qu'un voyage revient à 20€.

Rappel : Stanislas Baudry est l'inventeur du transport en commun en France. Il tenait une entreprise de bains douches, près de la gare. Il a installé un véhicule qui allait chercher ses clients de la place du Commerce, les emmenant aux bains. Il l'a fait pour son propre intérêt.

Puis, il a développé son idée à Paris, créant les omnibus.

### Classement

Une étude de l'APF de 2002 place Nantes en seconde position après Grenoble, grâce au tram accessible, les bus, et surtout Handitan.

### Dates-clés

1976, le CARIPH est créé. Il s'agit d'une révolution pour l'accessibilité. Avant, leurs sorties étaient cantonnées au quartier, à quelques centaines de mètres autour de chez eux. Le modèle « Citroën tôle ondulée » était alors une petite camionnette, sans aucun confort, mais c'est une grande date, cet événement change énormément la vie des PH. Ils peuvent enfin découvrir Nantes.

1985, création du tram, date très décevante. Il est alors inaccessible. (3 marches pour monter). Malgré les démarches des associations, dont le Comité de Coordination, de nombreuses réunions à la mairie pour faire connaître leurs besoins. Mais ils s'y sont pris trop tard... la fabrication des véhicules était alors déjà lancée.

Alors qu'on commençait à aménager les logements, comment cela se fait-il ? « il était stupéfiant de constater ce tram inaccessible. En effet, le tram était considéré comme le moyen de transport de l'avenir... alors quel avenir nous réservait-on ? »

1985-90 : en raison d'une trop grande affluence, il est décidé de rajouter un wagon sans moteur entre les deux véhicules de chaque rame. On en profite alors pour rabaisser ce wagon, qui devient ainsi accessible. Ce résultat fut très encourageant.

Création de rames entièrement accessibles.(date ?)

Deux remarques :

La concertation a tout le temps existé, entre la mairie et les associations. Elles ont incité les politiques, les responsables de la ville, à ces problèmes, les ont sensibilisés. Ce discours de sensibilisation a été très important, car ils ont fait passer l'idée qu'une tranche importante de la population était concernée : les personnes âgées... : les PMR. Les échanges ont orienté les décisions politiques, le maire a été sensible pour prendre ses décisions.

L'intégration : ils ne demandent pas un transport adapté à côté, bien que ce soit une nécessité pour certains, mais être intégré dans les transports collectifs. Ils poussent les PH à utiliser les transports ordinaires, comme les jeunes pour les écoles ordinaires. L'intégration doit se faire dans les mêmes conditions, au même prix. En effet, beaucoup vivent uniquement grâce à l'AAH. Le tarif du CARIPH était très légèrement plus élevé (5F contre 3.5F). avec Handitan, c'est le même prix.

Eléments positifs vers l'accessibilité

Les associations ont posé d'autres arguments :

le wagon supplémentaire a augmenté de 40% le nombre de voyageurs transportés. C'est une bonne chose pour que les transports soient moins en déficit. (même dépense, un seul conducteur... plus de voyageurs). La création de ce wagon représentait alors un intérêt économique pour la société. Cet argument utilitaire a permis d'intégrer l'accessibilité, qui n'était pas le 1er but de ce wagon supplémentaire.

L'accessibilité est aussi utile pour les mères de famille...

La Semitan s'en tirera mieux car l'accessibilité permet des entrées/sorties plus faciles, plus rapide pour tous les voyageurs, d'où un gain de temps pour chacun. (une seconde gagnée par voyageur, soit 20 secondes par arrêt). Des calculs ont été faits pour indiquer qu'on pourrait alors augmenter le nombre de rames, et donc de voyageurs. D'où un argument technique et économique.

Tout cela a poussé la mairie et les transporteurs à penser que l'accessibilité améliorerait le transport de tous. L'évolution se fait doucement, mais se fait ! Car des arguments sont là ! Le service social vient après !!!

la sécurité pour tous. Le problème de responsabilité est en cause. L'accessibilité permet une évacuation des rames plus rapide, d'où un confort et une sécurité pour tous.

Il suffit de trouver une astuce pour rendre utile à d'autres catégories d'usagers, ces aménagements-là.

Personnes responsables sensibles

Elus handicapés de l'agglomération nantaise :

M. Bariteau à Orvault

Mme Vidard à Saint Herblain (depuis les dernières élections)

M. Verbe, maire de Saint Sébastien, avait une fille handicapée. Elle est aujourd'hui chef de rééducation à l'hôpital Saint Jacques.

M. Lespinet, non handicapé. Maire de la Montagne (bords de Loire), a fait beaucoup pour les transports. Il était directeur chargé des PH au district.

Incivisme

Il y a incivisme dû à une méconnaissance. Et aussi un peu de réticence... !

Dans le bus, les situations sont les plus pénibles, car un FR doit pouvoir tourner à 90° pour se positionner à l'emplacement réservé, ce qui prend beaucoup plus de place que ce que les gens peuvent imaginer. Ils ne se déplacent pas suffisamment, surtout parce qu'ils ne sont pas habitués à ce type de « manœuvre ».

Commission accessibilité extra-municipale

Créée en 1990, elle réunit tous les mois acteurs associatifs, services municipaux et élus concernés par la question du handicap. Objectif : accéder à toutes les facettes de la vie sociale. Cette commission est un outil central, un lieu d'échanges d'où émergent les besoins. On y parle petite enfance, transports, sport adapté, emploi... les trois groupes (insertion professionnelle, vie sociale, accessibilité) qui forment cette commission s'y succèdent alternativement.

Elle a été mise en place par l'APAJH (association pour les adultes et jeunes handicapés) et surtout par M. Lafay. Il est depuis parti à Paris, responsable de l'association au niveau national. Il était d'une certaine prestance, et connaissait les élus. Ça correspondait à l'époque où certains élus voulaient aller dans ce sens, comme Mme Prou, ancienne conseillère municipale, qui a organisé ces premières commissions.

## ANNEXE VIII

**M. Herbreteau, vice-président de la CUN en charge des transports et Mme Lairet, entretien téléphonique**  
**1<sup>er</sup> avril 2004**

1) Quel est le rôle de Nantes Métropole vis à vis de la Semitan ?

La CUN, depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2001, est l'autorité organisatrice des transports urbains sur son périmètre (24 communes), elle a pris le relais des structures intercommunales précédentes.

Son partenaire en matière d'exploitation est la Semitan (depuis 1979) qui elle, a connu toutes les formes d'intercommunalité de l'agglomération nantaise.

Il existe une convention d'exploitation entre les deux : contrat DSP (de délégation de services publics) pour 6 ans. Il existe depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2003, il est donc à sa deuxième année.

Dans ce cadre, la Semitan est chargée de faire fonctionner le réseau de transport public (matériel, personnel...).

La Semitan dispose de 1400 salariés, 69 trams, 360 bus (dont 100 affrétés), 23 minibus.

Handitan est une appellation commerciale du service spécialisé qui fait partie du tout : TAN. Tan est l'ensemble de la Semitan et de véhicules pour des transporteurs privés. Tan est le logo commercial pour l'ensemble du réseau. (il existe aussi Tan Air, navette pour l'aéroport).

La CUN est la principale partenaire de Semitan, son principal financier. Elle couvre financièrement l'ensemble du système Tan.

Au départ, Handitan a été créée par une association Cariph, en horizontalité avec toutes les associations. Elle a eu un rôle fédérateur dès le départ. Avant 1979, il s'agissait donc d'une organisation de transport réduit, certes, mais ne disposait que d'un véhicule.

Dès 1979, Cariph, qui ne peut plus faire face à la demande, fait appel à l'intercommunalité qui décide alors de créer une relation tri-partite, entre la Semitan, le Cariph (rôle de liaison) et l'intercommunalité (l'autorité organisatrice).

### En 1999 : la grande réforme à double enjeu

Avant 1999, uniquement les adhérents du Cariph bénéficiaient du service. On avait alors un service public organisé par la CUN, financée par celle-ci, la Semitan étant le moyen de fonctionnement, et le Cariph avait un rôle de filtre. Cette situation anormale de filtre a cessé avec la réforme, elle était anormale au niveau juridique.

Les critères ont changé : Il suffit désormais de disposer d'une care d'invalidité, au minimum 80%, l'adhésion n'est plus un critère. Ce qui explique la très forte croissance de la fréquentation. En effet, les personnes âgées bénéficient aussi de cette carte, or le Cariph refusaient toute personne de plus de 75 ans. (leur prétexte était que les moyens étaient insuffisants, ils privilégiaient leurs adhérents)

On compte pour l'année 2003 2090 bénéficiaires, ce qui représente une réelle augmentation. De plus, il y a entre 7 à 8000 personnes qui disposent de la care, ce qui signifie que la croissance va continuer.

De plus, il y a eu réforme tarifaire. Avant 1999, la tarification était différente entre le service spécialisé (automatiquement 10 F. par course) et le service ordinaire.

A la demande des personnes handicapées et des associations, le service a été ouvert à la tarification normale du réseau. (tarifs spéciaux pour chômeurs, personnes âgées... sont maintenant valables sur le réseau spécialisé et le réseau ordinaire). Cette évolution coûte considérablement cher.

D'ailleurs, ils ont été contactés par le Ministère qui se penche sur le projet de loi, qui veut tendre à ce système. Mais est-ce supportable financièrement ? ce nouvel amendement suppose qu'il y ait d'abord une évaluation de ce qui se fait sur Nantes. Mais c'est très compliqué.

2) Depuis quand les transports collectifs sont-ils de la compétence de la CUN ? Depuis la création de la CUN ! Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2001. cette compétence a toujours été aux différentes formes de l'intercommunalité.

3) Hormis la commission extra-municipale, travaillez-vous avec des associations PH ?

Cariph continue de faire le lien. Ce n'est plus la porte d'entrée pour le service de transport, son nombre d'adhérents a donc sérieusement diminué. Mais il existe toujours ! Les associations sont représentées au sein du Cariph.

Son rôle majeur est de faire comprendre que même si un service spécifique est en place, le réseau ordinaire est aussi accessible, et qu'il faut l'utiliser.

Les trams sont accessibles, les bus remplacés le sont systématiquement.

La CU leur demande de jouer le jeu, et ces invocations passent par le Cariph. Ils ont ensemble des réunions régulières, toujours la convention tri-partite.

Ils ont également des rencontres ponctuelles avec des associations, pour des problèmes plus particuliers.

Il existe une bonne connaissance entre les hommes, la commission extra-municipale est très positive pour renforcer les relations, où tous se retrouvent.

Cette commission, municipale à l'origine, réunit actuellement des personnes handicapées d'autres communes que Nantes.

Le Cariph siège au conseil d'administration de la Semitan, il a un siège, qui n'est pas délibératif. Il y a une place depuis le départ.

Il a ses locaux dans la Semitan.

4) Quels sont les financements de Handitan ?

La Semitan n'a pas de comptabilité analytique. Handitan fait partie du compte global d'exploitation couvert à 50-60% par la CUN. Le taux de couverture est bien sûr plus faible pour Handitan que Semitan. (Service de porte à porte, moins de personnes transportées dans le véhicule).

En 2003, le coût estimé de Handitan est de 1.767.390€, dont des coûts de structure à mutualiser, ce coût est donc à prendre avec des pincettes.

Le reste des dépenses est financé par les recettes tarifaires.

La CUN est le seul financeur.

L'Etat ne participe jamais à l'exploitation du réseau, parfois les conseils généraux. Pour ce cas-là, le CG44 participe par une faible dotation aux transports scolaires, mais pas pour ce service spécifique.

5) Quels documents antérieurs au SDTC existent ?

Un 1<sup>er</sup> PDU avait été élaboré en 1990 pour la période 90-00. on y retrouvait les mêmes objectifs que ceux du nouveau PDU 00-10. l'idée principale était déjà d'arriver à un meilleur équilibre entre les modes de déplacement, en gonflant les transports collectifs.

L'accessibilité y était déjà intégrée.

Ce PDU n'était pas aussi bien formalisé que l'actuel, et les documents ne peuvent plus être consultés, ne savent même pas s'il existe encore un exemplaire aujourd'hui.

Le Tram avait été mis en circulation, suite à un concours lancé par l'Etat en 78-79. L'accessibilité n'était alors pas dans le cahier des charges élaboré par l'Etat. Les constructeurs avaient donc développé un matériel inaccessible. Jusqu'en 1990, le tram nantais est inaccessible. Suite aux demandes pressantes, les constructeurs intègrent l'accessibilité, qui est donc immédiatement appliquée au modèle pour Grenoble, avec Alstom (qui est le constructeur pilote). Le matériel y est semi-accessible dans une grande partie centrale, grâce à une palette qui sert pour combler les lacunes.

A Nantes, pour rendre le tram accessible, ils imaginent (les associations), et non les constructeurs, d'adjoindre aux deux caisses (qui font chacune 30 mètres de long) une caisse centrale à plancher bas, accessible. Il en existe aujourd'hui 46 rames à Nantes. (Constructeur : Alstom).

Puis les matériaux de nouvelle génération rendent accessibles les nouveaux véhicules : le modèle Bombardier. (on compte pour un tram une durée de vie de 30 à 40 ans). Ce modèle n'a pas de palette. Le plancher du véhicule est censé arriver au niveau du quai. Mais cela dépend des quais, et on rencontre parfois des lacunes. Une concertation existe pour ces problèmes ponctuels, mais ils sont quasi insolubles.

6) Quels sont les principaux éléments, à votre avis, expliquant le bon niveau de l'accessibilité dans les transports nantais ?

La règle de base de la politique de transport nantaise est l'accessibilité. Elle est systématique.

Les quais des bus sont petit à petit réaménagés pour les rendre cohérents avec les bus à planchers bas et donc accessibles. Mais ces travaux coûtent extrêmement cher.

La volonté politique est clairement affirmée pour tendre à une accessibilité totale. Mais le but est de toujours conserver le service spécifique car certaines personnes sont obligées de l'utiliser.

Il faut par contre faire en sorte que la tendance aille vers une utilisation du service ordinaire pour les personnes qui le peuvent. Cela dépendra du comportement des gens.

Ce service spécifique ne doit pas trop progresser, pour ne pas inciter à une utilisation de plus en plus importante, ce qui entraînerait des coûts insupportables. Il doit rester en fonction des personnes handicapées, qui doivent agir de manière responsable.



# Questions à

## Joël Touchais

Joël Touchais, ex fonctionnaire, paraplégique depuis 1976 à la suite d'un accident de voiture



Joël Touchais

Hier, à l'occasion de l'ouverture des débats publics sur le projet de loi concernant les personnes handicapées au Sénat, des milliers de personnes, partout en France, ont critiqué cette « demi loi ». Comme Joël Touchais, membre de l'Association des paraplégiques de France, qui juge « insatisfaisant » le projet de loi qui concerne la « citoyenneté » des personnes handicapées.

**1** Quelles insuffisances voyez-vous dans ce projet ?

**2** Et où sont les failles dans l'accessibilité ?

**3** Qu'est ce qui vous incite à ne pas croire à une volonté politique forte ?

**1** Notre déception est à la mesure de ce que nous en attendions. Les handicapés vont rester sur leur faim sur bien des aspects, et notamment les plus sensibles : l'allocation pour adultes handicapés, l'allocation compensatrice « tierce personne », l'accessibilité. Cette loi — qui n'est, au fond, qu'une adaptation de la loi du 30 juin 1975 — nous laisserait loin du compte. Avec l'Association des paraplégiques de France, nous réclamons un véritable revenu d'existence équivalent au SMIC, tandis que le projet envisage 50 % de cette somme. Un seul exemple parmi beaucoup : un fauteuil roulant est remboursé sur une base séculière de 610 €. Or, il coûte 1 500 à 2 300 € et même jusqu'à 6 000 € pour les électriques les plus sophistiquées.

**2** Tout citoyen devrait pouvoir se déplacer librement partout. Ce que nous réclamons pour nous concerne aussi les mamans avec des landaus, les personnes âgées, les accidentés temporaires. En somme, tout ce qui arrivera, tôt ou tard, à la plupart des vaillants ou à l'un de leurs proches. Quand je prends le train pour Paris, je veille à m'abstenir de consommer eau ou café bien avant pour ne pas être pris d'une envie pressante : impossible, pour nous,

d'entrer dans les toilettes des TGV. Une mairie sur quatre est encore inaccessible, et près d'un bureau de poste sur deux. Sans compter les commerces, les pharmacies, les églises, les écoles... Les dérogations pour ne pas effectuer les aménagements sont accordées beaucoup trop largement. Tout n'est pas noir, heureusement. L'étude des permis de construire par la DDE est exemplaire et les actions menées pour l'accessibilité au sein du CHU aussi.

**3** Depuis le début de cette année, en Maine-et-Loire, les heures d'aides ménagères, qui permettent à des personnes handicapées de demeurer chez elles, ne sont plus renouvelées. Les CPAM renvoient la « patate chaude » à la DASS qui refuse, elle aussi, la prise en charge. Des personnes vont ainsi se retrouver en maison de retraite, en foyer d'accueil... Nous avons déjà un combat journalier à mener pour vivre avec notre handicap. Faut-il donc qu'en plus nous ayons à combattre toutes ces difficultés ?



## Flash sur la Commission Transport du C.L.H

Commission Transport, composée de représentants des associations du C.L.H (V.A.D, A.P.F, F.N.A.T.H, F.M.H Association Arceau Anjou), travaille en étroite collaboration avec Philippe Cottereau, Responsable du Transport.

### Rôle :

Assurer le suivi du fonctionnement du service, la Commission ayant à charge de prendre en compte les problèmes rencontrés par les usagers et de trouver des solutions les mieux adaptées aux intérêts communs (personnel/usagers).

### Actions :

Principaux points abordés :

Étude comparative des différents services de transport adaptés au niveau nationale.

Réflexion sur les perspectives d'avenir du CLH Transport,

Réflexion sur un projet de service reprenant le « pourquoi » d'un transport adapté et ses missions.

Dernièrement, deux sujets sont traités en parallèle :

la sécurité des usagers dans les bus ;

un projet de communication pour une sensibilisation au civisme usagers/salariés du service et une meilleure information sur le fonctionnement.

Concernant la sécurité dans les bus, une rencontre a été organisée avec des professionnels de l'appareillage et de l'aménagement des bus adaptés.

Cette rencontre a permis d'établir un rapport reprenant les idées essentielles à développer et à concrétiser : les obligations légales, la réglementation et les normes à respecter, dans la mesure du possible.

Suite à quoi, un courrier accompagné de ce rapport a été renvoyé en haut lieu ; à savoir, au Président de la

République et à certains ministères concernés par la question.

En matière de communication, une stagiaire a réalisé une enquête de satisfaction sur le service, auprès des usagers, des partenaires et des salariés. Ensuite, au regard de l'analyse de cette enquête et notamment des besoins exprimés, des affiches rappelant les idées maîtresses de bonne conduite dans les bus, vont être produites. Le concept retenu pour ces affiches, se singularise sous forme de sept contes symbolisant les sept thèmes de sensibilisation : la réservation, l'annulation, la ponctualité, la mission des conducteurs, la solidarité, la politesse et la sécurité.

Ces affiches seront visibles dans les bus et paraîtront également dans *CLH Infos*.

Par ailleurs, un guide à l'attention des utilisateurs du CLH Transport est en cours d'élaboration.

Outre, ce travail de réflexion sur des sujets internes au service, la Commission suit la mise en place du Plan de Déplacements Urbains, actuellement à l'étude sur l'agglomération angevine.

Pour ce faire, des membres de la Commission participent régulièrement aux réunions de concertation proposées par Angers Agglomération et le Conseil de Développement du Pays et de l'Agglomération d'Angers, au sein desquelles ils interviennent plus spécialement en ce qui concerne les déplacements et aménagements pour les personnes à mobilité réduite (handicaps moteurs et sensoriels, personnes âgées, parents avec une poussette, etc).

**Huguette LE FLOCHMOEN,**

Vice-Présidente du C.L.H en charge du Transport.

### **C.L.H Transport :**

☐ Rue du Bois Rinier - 49124 St Barthélemy d'Anjou

Réservations : 02 41 27 29 29 / Administration : 02 41 27 04 52

Fax : 02 41 27 00 79 Minitel : 02 41 32 80 30 E-mail : clhtransports@free.fr

## Les enquêtes de l'Observatoire.

### accessibilité : où en est Angers ?

**Desmares,**

*te en Licence Management des Services de Proxi-*

*s le cadre de la campagne de sensibilisation  
pect du stationnement organisée par la Mai-  
la ville d'Angers, le Comité de Liaison des  
apés (C.L.H), a organisé un parcours en  
- ville le mercredi 2 octobre dernier. Ainsi,  
personnes en fauteuil roulant, une personne  
oyante et Natacha avec sa fille en poussette,  
ipagnés de particuliers, de deux représen-  
du CLH, d'une représentante de la FMH, de  
instructrices de Montéclair, de deux élus de  
emaine, de deux représentants de l'AURA  
ce d'Urbanisme de la Région Angevine) et  
technicien de la Mairie d'Angers, ont déambu-  
s les rues d'Angers afin de recenser à la fois  
i pouvait obstruer et faciliter le cheminement.*

*diante en licence Management des Services  
proximité et stagiaire au C.L.H, mon objectif est  
erver l'accessibilité de la ville d'Angers, et no-  
ment celle des lieux culturels. L'animation du 2  
re, fut donc pour moi une belle entrée en  
ère car j'étais chargée de noter tous les points  
tifs et positifs liés à l'accessibilité rencontrés  
e parcours.*

### impressions.

*suis très surprise du nombre important de  
aintes imposées aux piétons à mobilité  
ite. Je n'imaginai pas cette animation comme  
parcours du combattant ! D'autant plus qu'il  
ssait, selon les organisateurs, d'un parcours  
ivement simple... Par conséquent, lorsque les  
alistes de France 3 m'ont interrogée pour  
ir qu'elle note sur 10 je donnerais au parcours  
égard des observations faites sur l'accessibilité  
cheminement, j'ai répondu 3/10 (alors que  
icha, l'Animatrice-coordinatrice de la Maison  
Handicap, donnait une note de 7/10 car,  
me je le disais précédemment, elle jugeait le  
ours plutôt facile par rapport à d'autres).  
n moi, cette divergence d'opinion met l'accent*

sur le fait suivant : quand on ne se sent pas directement concerné par l'accessibilité, on ne se rend pas facilement compte des difficultés de cheminement que rencontrent quotidiennement les personnes à mobilité réduite. Par exemple, comme le souligne Jean Rossignol, vice-Président du C.L.H en charge de l'Observatoire de l'accessibilité : « *les automobilistes n'ont pas conscience qu'ils gênent. Ils pensent aux autres automobilistes, mais pas aux piétons et encore moins aux personnes handicapées* ». Certes, des moyens d'action sont mis en œuvre pour rendre accessible les équipement et établissements publics, les trottoirs, le stationnement, l'entrée de certains magasins... mais il reste des efforts à faire.

Concernant les obstacles recensés, je les ai classés en quatre catégories afin de déterminer ce qui peut être amélioré de ce qui ne peut pas l'être en raison de sa nature. En d'autres termes, j'ai différencié les problèmes liés à la conception de la Ville, de ceux liés à l'inaccessibilité de la voirie, des infractions aux règles de stationnement et de l'incivisme des commerçants (N.B : n'hésitez pas à venir consulter le tableau récapitulatif de ces observations, disponible à la Maison du Handicap).

### L'accessibilité : un sujet d'actualité.

Ce recensement n'a pas, à mon sens, pour but de mettre en avant le mécontentement des personnes à mobilité réduite mais plutôt de sensibiliser les angevins à l'accessibilité afin de faire évoluer les mentalités sur le handicap et de changer les comportements.

A ce propos, je tiens à souligner l'importance des retombées médiatiques suscitées par l'animation du 2 Octobre. Trois radios, deux chaînes de télévision et cinq journaux se sont intéressés à cet événement ; ils nous ont d'ailleurs accompagnés sur une bonne partie du parcours. Ce qui montre bien qu'il s'agit d'un sujet d'actualité.

En effet, que l'on soit une personne accidentée, enceinte, âgée, gênée ponctuellement dans sa mobilité, ... ce sont autant de situations qui prouvent que l'accessibilité n'est pas réservée aux personnes handicapées en fauteuil roulant, avec une canne ou autre, mais, bien au contraire, que l'accessibilité nous concerne(ra) tous, un jour ou l'autre. Alors : « *soyons citoyens, respectons-nous* » !

*romètre de l'accessibilité. Directeur de la publication : Jean Rossignol, vice-président du C.L.H.  
collaboré à ce numéro : Jean Rossignol, A. Lasserre, B. de la Perrière, Céline Desmares et Natacha Champain.  
ication : 3 numéros par an. Tirage : 600 exemplaires. Imprimé par la Mutualité de l'Anjou.*