

Accessibilité des réseaux de transport

Quel partenariat pour une remise en cohérence
des réseaux sur l'ensemble de la chaîne modale ?



Mercredi 24 octobre 2007
Marseille, Hôtel de Région



Actes du Colloque

Région



Provence-Alpes-Côte d'Azur



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE



Observatoire Régional
des Transports
PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR

Matinée

<i>OUVERTURE DU COLLOQUE : Jean-Pierre BREMOND, Trésorier de l'ORT</i>	
<i>ANIMATEUR : Yves BLISSON, chroniqueur économique et financier</i>	1
■ Le cadre juridique et les étapes de mise en œuvre de la loi, par Jacques LESNE, Chef du Bureau Politiques des déplacements, de l'évaluation et des études à la Direction Générale de la Mer et des Transports, Ministère de l'Ecologie, de l'Aménagement et du Développement Durables	2
■ L'aspect méthodologique, par Marine MILLOT, Chef du Service Aménagement urbain, CETE Méditerranée/CERTU	5
<i>DISCOURS DE Stéphanie VAN BUYSSSEN, Conseillère régionale déléguée aux personnes handicapées</i>	8
> Témoignages d'acteurs	9
■ Mise en accessibilité des transports routiers non urbains Sylvain PENNA, Directeur Général des Equipements et du cadre de vie, Conseil Général d'Eure-et-Loir	9
■ Mise en accessibilité des transports ferroviaires Augustin FERTE, Directeur-Adjoint des Transports, Conseil Régional Picardie	11
■ Mise en accessibilité des transports routiers urbains Alain GIRODON, Directeur des Transports Urbains Linéa, Gap	14
> Premier débat	15

Après-midi

> Restitution des travaux des ateliers	20
■ Atelier n° 1 animé par Catherine BACHELIER, Déléguée ministérielle à l'Accessibilité, Conseil Général des Ponts et Chaussées, rapporteur Jean-Claude GOGUILLOT, Chargé de missions au Conseil régional	21
■ Atelier n° 2 animé par Jacques LESNE, rapporteur, Jean-Pierre BREMOND	22
■ Atelier n° 3 animé par Chantal DUCHENE, Directrice Générale du GART, rapporteur Sylvain PENNA	23
> Débat général	24
<i>DISCOURS DE CLÔTURE</i>	
<i>Alain BUDILLON, Directeur Régional et Départemental de l'Equipement</i>	28
<i>Gérard PIEL, Vice-Président du Conseil régional Délégué aux Transports et aux Communications</i>	29

> Bibliographie	32
------------------------------	----



Jean-Pierre BREMOND
Trésorier de l'ORT
Président de la FNTV PACA

Mesdames et Messieurs les élus,
Mesdames et Messieurs les représentants des autorités organisatrices,
Mesdames et Messieurs les présidents d'associations,
Mesdames et Messieurs,

Permettez-moi tout d'abord d'excuser le Président de l'Observatoire Régional des Transports, Monsieur Jean-Louis AMATO, retenu aujourd'hui à Paris par d'importantes décisions à prendre dans le monde du transport de marchandises ; il m'a chargé de vous dire combien il regrettait de ne pouvoir participer à cette journée mais c'est bien volontiers, en tant qu' élu de l'Observatoire que je le remplace pour introduire ces débats.

En préambule, je tiens à remercier tout particulièrement de leur présence Monsieur Budillon, Directeur Régional et Départemental de l'Équipement, Monsieur Bertrand Wolkowitsch, Directeur du Service Transports et Grands Aménagements au Conseil Régional, l'ensemble des intervenants que je vais citer tout à l'heure ainsi que les représentants des différentes autorités organisatrices, les associations concernées et les opérateurs des réseaux de transport collectif, qu'il soit urbain, non urbain ou ferroviaire.

Un grand merci également au Conseil Régional qui nous reçoit, un grand merci à l'attention des personnes qui se sont impliquées avec compétence et

dévouement dans l'organisation du colloque sans oublier Monsieur Blisson, notre animateur, qui aura la rude tâche de canaliser toutes les questions que vous poserez.

Dans le droit fil de nos missions, ce colloque se situe à mon avis comme le prolongement de la journée de Mai 2005 sur l'organisation de la mobilité en région, domaine des différentes autorités organisatrices, et également de la journée consacrée, en décembre 2006, aux innovations technologiques. Je souhaite citer également la table ronde organisée en novembre 2006 par la FNTV PACA sur ce même thème de l'accessibilité et à laquelle de nombreuses personnes ici présentes ont participé.

C'est pourquoi le Conseil Régional, notre partenaire avec l'Etat au sein de l'ORT, a souhaité organiser avec nous cette rencontre des différents acteurs de la mise en œuvre de l'accessibilité des réseaux de transports. Elle devrait constituer un point important dans l'élaboration des schémas d'accessibilité aux transports voulus par la loi du 11 février 2005 et actuellement en cours d'étude.

Pourquoi avoir choisi comme support l'Observatoire Régional ? Tout simplement parce que c'est le lieu de rencontre idéal pour tous ceux qui ont à connaître du transport sous toutes ses formes, qu'il soit d'ailleurs de marchandises ou de voyageurs. C'est le lieu neutre par excellence où tous les sujets peuvent être abordés sans contraintes, en toute liberté, c'est l'espace de discussion et de réflexion où doivent se retrouver, en ce qui concerne le déplacement des personnes, toutes les autorités organisatrices de transports que nous espérons accueillir prochainement de façon formelle.

Le détail de cette journée va vous être présenté par notre animateur, mais je vous en définis l'esprit : Monsieur Jacques LESNE, chef du bureau des politiques de déplacements de la DGMT nous précisera le cadre juridique de la loi et Madame Marine MILLOT, chef du Service Aménagement Urbain du CETE Méditerranée, s'attachera à en

étudier les aspects méthodologiques. A partir de ces exposés, nous entendrons le témoignage d'acteurs hautement impliqués dans ces applications. Monsieur Sylvain PENNA, directeur général des services du Conseil Général d'Eure et Loir nous décrira comment aborder la mise en accessibilité du transport routier interurbain, le pendant pour le transport ferroviaire étant représenté par Monsieur Augustin FERTE, directeur adjoint des transports du Conseil Régional de Picardie. Monsieur Alain GIRODON, directeur des transports urbains LINEA à Gap nous fera part de son expérience dans ce domaine pour le transport urbain.

Comme, j'en suis certain, ces présentations susciteront de nombreuses questions, un débat permettra à chacun de s'exprimer. Nous nous répartirons ensuite entre 3 ateliers, desquels je l'espère, se dégageront des idées forces sur l'ensemble de ces sujets. Permettez-moi de saluer celles et ceux qui ont accepté d'en assurer la rude tâche d'animateur, Madame Catherine BACHELIER, déléguée ministérielle à l'accessibilité pour « la chaîne des déplacements », Monsieur Jacques LESNE, pour « les niveaux de service », et enfin Madame Chantal DUCHENE, directrice générale du GART pour « les modes de financement ».

Après une pause-déjeuner bien méritée, l'essentiel des travaux de chaque atelier vous sera restitué pour alimenter un débat qui devrait enrichir encore nos réflexions.

Enfin, Monsieur Alain BUDILLON et Monsieur Gérard PIEL, apporteront une conclusion à ce colloque. Pour terminer, et en espérant que cette journée sera la plus enrichissante possible pour tous, je voudrais vous citer une phrase prononcée par Hubert PEIGNE, membre du Conseil Général des Ponts et Chaussées, à l'issue du colloque sur la mobilité auquel je faisais référence tout à l'heure, « *une société se juge d'abord à la place qu'elle accorde aux personnes vulnérables, faibles, pauvres, sont-elles bien chez nous, à la première place dans nos politiques d'aménagement et d'affectation de l'espace pu-*

blic à la vie locale, à l'accessibilité, aux déplacements, au service urbain ».

Voilà qui introduit je crois parfaitement cette journée.

Je vous remercie.



Jacques LESNE
Direction Générale de la Mer et
des Transports au MEDAD
(Ministère de l'Ecologie, du
Développement et
de l'Aménagement Durable)

Je suis responsable du bureau politique des déplacements, des évaluations et des études au sein de la Direction Générale de la Mer et des Transports, elle-même au sein de ce nouveau ministère de l'Ecologie, du Développement et de l'Aménagement Durables. Ce bureau, au sein de la DGMT, est notamment en charge de l'élaboration des textes d'application de la loi de février 2005.

Pourquoi une nouvelle loi en février 2005 alors qu'il existait une loi de 1975 ? Pour faire simple, je dirai que les obligations de la loi de 1975, qui étaient moins contraignantes que celle de 2005, n'ont pas été toutes suivies d'effet et que la mise en accessibilité des réseaux de transport prenait du temps et un temps certain.

Je rappelle le titre de la loi du 9 février 2005 dont l'énoncé est important : c'est une loi qui est relative à « l'égalité des droits et des chances ». Cela pose bien la problématique dans laquelle on va

s'engager. Il va s'agir d'offrir aux personnes handicapées les mêmes droits à l'accessibilité aux réseaux de transports publics. « Egalité des droits et des chances pour la participation de la citoyenneté des personnes handicapées », c'est une loi qui revisite la loi précédente de 1975 avec une plus grande ambition et qui pose, contrairement à la précédente, un certain nombre de contraintes et d'obligations de résultats, la plus importante étant l'obligation de mettre en accessibilité les services de transports publics dans le délai de 10 ans après la promulgation de la loi, donc à échéance de février 2015.

Dans le cadre du travail entrepris par la DGMT sur l'élaboration des textes d'application, un certain nombre de textes ont été déjà rédigés. Le premier que je vous présenterai est la directive du 13 avril 2006. Pourquoi une directive ? L'article 45 de la loi de février qui traite de l'accessibilité des réseaux de transports publics en général, prévoyait un décret d'application. Ce décret d'application n'a jamais été pris, c'était une décision du secrétariat général du gouvernement de l'époque, qui a rendu difficile la mise en œuvre directe des dispositions de la loi puisque l'article 45 contient un certain nombre de dispositions innovantes avec leurs contraintes et l'introduction d'un certain nombre de documents de planification comme le schéma directeur, le plan de mise en accessibilité de la voirie et l'annexe « accessibilité » des plans de déplacements urbains.

Il nous a donc semblé indispensable, et ce souci était partagé par l'ensemble des acteurs, de mettre en ordre les différentes dispositions de l'article 45 de la loi et éventuellement de préciser leur contenu et ce qu'on pouvait en attendre. C'est notamment le cas des schémas directeurs d'accessibilité, définis en deux mots dans l'article 45, alors que c'est quelque chose de très engageant pour les autorités organisatrices afin de répondre aux besoins des personnes handicapées.

J'insisterai beaucoup sur cette directive parce que c'est une remise en ordre opérationnelle des dispositions de l'article 45. Ensuite, nous avons eu un travail plus spécifique consacré aux ca-

ractéristiques des matériels roulants. C'est l'objet du décret de février 2006 qui se décline ensuite en arrêtés correspondant aux différents types de matériels, les matériels routiers, les transports ferroviaires et les transports guidés urbains. Pour l'instant un seul arrêté a été pris, c'est l'arrêté « bus et cars » du 3 mai 2007 qui est accompagné d'une circulaire d'application sur laquelle je reviendrai tout à l'heure. Le projet d'arrêté relatif aux transports guidés urbains est quasiment prêt, et en matière ferroviaire on attend la transposition en droit français, en 2008, d'un règlement européen qui concerne la spécification technique d'interopérabilité pour les PMR, et qui sera donc l'arrêté d'application du décret de février 2006 pour les services de transports ferroviaires.

Un certain nombre d'échéances approchent : la première est celle de février 2008. Je vous ai dit que les dispositions de l'article 45 étaient très contraignantes, parce que la loi est ambitieuse, et que la première échéance est celle de l'élaboration des schémas directeurs d'accessibilité des services de transports, prévue au 12 février 2008, c'est quasiment demain. Je reviendrai sur les autres échéances à la fin de mon intervention.

Loi ambitieuse avec un certain nombre d'innovations fortes, la première étant la prise en compte de tous les handicaps y compris celui des personnes à mobilité réduite dans un sens relativement large puisque les PMR sont aussi les personnes avec des valises. C'est la première grande innovation de la loi, c'est la définition de la population concernée donc, les personnes handicapées avec toutes les sortes de handicaps dont elles sont victimes et puis la population des personnes à mobilité réduite.

Autre innovation, c'est l'obligation de traiter l'intégralité de la chaîne des déplacements depuis le cadre bâti en passant par la voirie, en empruntant le système de transports, en repassant sur la voirie et puis en se dirigeant vers le lieu de destination.

Troisième contrainte et innovation, c'est l'institution d'une obligation de résultat, l'obligation de mettre en ser-

vice les systèmes de transports publics à l'échéance de février 2015, avec une première échéance en février 2008 pour l'élaboration des schémas directeurs d'accessibilité.

Le travail réglementaire que nous avons accompli, nous avons dû le faire avec nos collègues des directions d'administration centrale. Le système de transport est constitué des gares, des bus et des autres matériels roulants. En ce qui concerne les gares et les stations, la réglementation « établissements recevant du public » s'applique, les décrets et les arrêtés sont parus, à l'initiative de nos collègues de la direction générale de l'urbanisme, de l'habitat et de la construction. La réglementation concernant la voirie a été revue aussi par nos collègues de la direction générale des routes, avec le décret et un arrêté qui sont sortis fin 2006, avec un complément dans le décret par rapport à la loi. La loi avait défini le plan de libre accessibilité de la voirie mais n'avait pas prévu d'échéance pour son élaboration. Le décret précise que l'élaboration du plan de mise en accessibilité de la voirie doit se faire dans un délai de 3 ans après la publication du décret, ce qui porte l'échéance à décembre 2009. Et enfin, ce qui nous revenait, c'est la réglementation relative à l'accessibilité des matériels de transports. Tout cela a nécessité une coordination entre les différentes administrations pour que les réglementations que chacun conduisait soient cohérentes et aillent dans le même sens, le sens de la loi et celui de l'article 45.

Parmi les nouvelles mesures, le schéma directeur d'accessibilité des services de transports publics est la première innovation ; c'est un exercice de programmation avec une échéance. C'est l'autorité organisatrice des transports qui l'élabore. Que ce soit l'autorité organisatrice des transports urbains, le Conseil Général ou le Conseil Régional, chacun d'entre eux a à élaborer son schéma directeur d'accessibilité et il revient aussi à l'Etat d'élaborer le schéma directeur d'accessibilité du service national de transport ferroviaire. Il a chargé la SNCF de cette tâche.

Le second document de programmation est le plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics. Il est de la compétence des gestionnaires de voirie, essentiellement les Communes, et ces plans de mise en accessibilité de la voirie doivent être achevés à l'horizon de décembre 2009.

Une autre innovation proposée par la loi de février 2005 est la création d'une annexe « accessibilité » des plans de déplacements urbains. L'interprétation de la DGMT, est que cette annexe, dans la définition qui en est donnée à l'article 45 de la loi, peut s'assimiler au schéma directeur d'accessibilité des services de transports publics. On proposera donc d'adapter le dispositif législatif actuel en définissant l'annexe « accessibilité », comme le schéma directeur d'accessibilité approuvé.

Autre innovation, qui n'est pas une innovation de démarche de planification, c'est la création des commissions communales ou intercommunales pour l'accessibilité aux personnes handicapées.

Dans notre directive d'avril 2006, on insiste assez fortement sur la façon d'élaborer ces documents. Le point qui nous paraît essentiel est la concertation avec les associations de personnes handicapées, dès l'élaboration du diagnostic par trajets, ce qui semble indispensable, la concertation aussi entre les différentes autorités organisatrices de transports, pour assurer le mieux possible la continuité de la chaîne de déplacements, et aussi pour envisager la complémentarité entre les offres de transports urbains, les offres de transports départementaux et les offres de transports ferroviaires, notamment en matière de services de substitution. Il y a peut-être des complémentarités plus fortes à rechercher sur le sujet. Concertation avec les AOT et leurs exploitants, bien évidemment, et concertation avec les autres collectivités locales, au premier rang desquelles les Communes, qui sont gestionnaires de la voirie sur laquelle se trouvent les arrêts de bus qui font, eux, partie des deux dispositifs de planification. Ils sont à la fois dans le schéma directeur d'accessibilité des services de trans-

ports, pour une raison bien évidente, c'est que c'est là où l'on monte et où l'on descend du matériel roulant et ils sont à la fois dans les plans de mise en accessibilité de la voirie, puisqu'ils sont situés par nature sur la voirie et de la responsabilité du gestionnaire de voirie même si, dans la plupart des cas, il y a une concertation forte à organiser entre l'AOT et le gestionnaire de la voirie.

Autre outil de mise en accessibilité des services publics de transport, c'est l'accessibilité des services de communication en ligne, non pas dans l'article 45 mais dans l'article 47 de la loi. Autre outil sur lequel il faut que l'on réfléchisse encore parce que la disposition législative est assez lapidaire, c'est la question de la procédure de dépôt de plainte qui en l'état actuel se résume à la tenue d'un registre par l'AOT ou par l'exploitant par délégation de l'AOT, où sont enregistrées les plaintes des personnes sur la qualité du service et les dysfonctionnements du service en matière d'accessibilité.

Des réflexions sont en cours pour donner un sens plus fort à cette disposition.

La chaîne des déplacements, ce sont les gares, la voirie et les espaces publics, donc il y a nécessité de coordonner la réglementation mais aussi nécessité de coordonner les démarches de planification que sont les schémas directeurs et les plans de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics.

Voilà pour les principales dispositions de la directive, qui précise aussi les cas de dérogation et les moyens ou les services de substitution à mettre en place, parce que l'article 45 prévoit des cas d'impossibilité technique avérée, auxquels il est prescrit de répondre en mettant en place des services ou des moyens de substitution ouverts à tous mais plus spécialement dédiés aux personnes handicapées qui ne pourraient pas emprunter les services de transports publics non accessibles.

Je passerai rapidement sur les dispositions du décret relatif à l'accessibilité du matériel roulant affecté au service

public des transports de voyageurs. C'est un décret en 4 points. L'article premier définit les matériels roulants : les véhicules routiers et dans un second temps, les véhicules ferroviaires et les systèmes de transports publics guidés, avec quelques exceptions qui traitent des commandes. Si le matériel a été commandé avant l'arrêté, les dispositions de l'arrêté ne s'appliquent pas, et il y a une disposition particulière qui concerne le matériel roulant rénové puisque on prévoit aussi notamment en matière de ferroviaire et de transport guidé, le cas de la rénovation des matériels. La loi impose la mise en accessibilité des services dans le délai de 10 ans, et elle impose aussi lors du renouvellement de matériel roulant, l'acquisition de matériel accessible, donc il y a une double obligation de la loi sur l'échéance de février 2015, et sur l'obligation d'acquérir du matériel accessible dès lors qu'il y a un renouvellement, création ou extension de ligne.

On a souhaité, pour ce qui concerne le matériel ferroviaire, dont la durée de vie est bien évidemment supérieure à 10 ans, introduire des dispositions relatives à la rénovation, de façon à ce que la rénovation, dès lors qu'elle est possible et qu'elle ne remet pas en cause la structure même des caisses, soit concernée par les dispositions relatives à l'accessibilité.

L'article 2 revient sur la définition des personnes pour lesquelles le matériel doit être accessible, ce sont les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite. Le décret revient sur le libellé de la loi et indique que le matériel roulant doit être accessible dans des conditions d'accès égales à celles des autres catégories d'usagers, avec la plus grande autonomie possible et sans danger. Il définit ensuite les principes que doivent respecter la conception et les équipements du matériel roulant. Il s'agit de pouvoir effectuer les opérations de montée et de descente depuis le quai jusque dans le véhicule, de bénéficier de tous les services offerts à l'intérieur du véhicule ou de la rame. Un souci très fort est celui de l'information qui se traduit par une prescription traitant de la localisation, de l'orientation et de la fourniture

d'informations en toutes circonstances lors du voyage. De manière plus opérationnelle, cela se traduira, dès lors que les lacunes auront été définies, par un comblement des lacunes entre le véhicule et le quai, le nombre de portes minimum par véhicule, le nombre d'emplacements pour fauteuils roulants minimum. L'autre point important qui revient en leitmotiv pose la question de l'information sonore et visuelle à l'intérieur du matériel roulant. L'article 3 précise les conditions de réception du matériel. Pour le matériel roulant routier c'est la réception au titre du code de la route, et pour les autres c'est l'autorisation de mise en exploitation commerciale.

Les arrêtés d'application du décret concernent les matériels routiers, bus et cars, (arrêté du 3 mai 2007), les matériels routiers utilisés par le transport public de moins de 9 places (arrêté en cours d'élaboration), les matériels ferroviaires sur le réseau ferroviaire national. Cela se traduira par la transposition du règlement européen relatif à la spécification technique d'interopérabilité pour les personnes à mobilité réduite, début 2008.

Autre arrêté en cours, celui concernant les transports urbains guidés, métros, tramways et autobus guidés.

Quelques mots sur l'arrêté du 3 mai 2007 qui traite des bus et cars. Il s'agit essentiellement d'une transposition de la directive européenne 2001-85CE sur la partie construction des véhicules à laquelle sont rajoutées un certain nombre de spécifications concernant les informations sonores et visuelles dont je vous ai dit que la prise en compte était une constante dans tout le travail réglementaire entrepris.

En même temps que l'arrêté du 3 mai 2007, a été publiée une circulaire du ministre des transports de l'époque, Dominique Perben, qui précisait les modalités d'application de cet arrêté pour les transports scolaires. Pourquoi une spécification relative aux transports scolaires ? C'est certes un système de transport régulier de personnes, assujéti à ce titre aux dispositions du décret et de l'arrêté. Mais il s'agit d'un service assuré par un certain nombre d'artisans, de petites entreprises qui,

dans l'état actuel d'une part du marché de production de véhicules neufs accessibles, et d'autre part de leur recours plutôt systématique à l'acquisition de véhicules de transport public d'occasion, ne pouvaient satisfaire à l'obligation de la loi de renouveler le matériel roulant par l'acquisition de matériel neuf accessible. Par ailleurs, le matériel neuf accessible commence seulement à se diffuser, donc en termes de production, il y a vraisemblablement un souci. De plus, facteur le plus dirimant, ces entreprises n'ont pas les moyens d'acheter du matériel neuf et fonctionnaient jusqu'à présent par l'acquisition de matériel d'occasion. Avec les dispositions prévues par l'arrêté appliquées brutalement, on tirait un trait sur le marché de l'autocar d'occasion. C'est pourquoi la circulaire ministérielle du 3 mai 2007 qui accompagne l'arrêté prévoit une temporisation sur le sujet et tolère que les entreprises puissent acquérir du matériel d'occasion non accessible dès l'instant toutefois qu'il est muni de ceintures de sécurité et ce, jusqu'à l'échéance de la loi, en février 2015.

Quelques mots sur le projet d'arrêté pour l'application du décret relatif aux transports guidés. On reprend les dispositions d'aménagement prévues pour le matériel routier et on érige un principe, c'est l'accessibilité de plain-pied. Cet arrêté repose à la fois sur ce qu'on a proposé en matière d'aménagement sur les véhicules routiers et il s'appuie aussi sur les futures dispositions de la STI PMR en leur donnant un caractère plus urbain. Actuellement, il y a un point de blocage sur ce projet d'arrêté avec la commission consultative du conseil national consultatif des personnes handicapées, c'est le dimensionnement des lacunes verticales et horizontales entre le quai et le plancher du véhicule.

Les échéances à venir : l'approbation des schémas directeurs d'accessibilité des services de transports, février 2008. Il faut s'attendre vraisemblablement à un certain retard dans la publication de ces schémas à l'échéance de février 2008. On verra le moment venu ce qui sera fait.

L'autre échéance concerne l'élabora-

tion des plans d'accessibilité de la voirie et des espaces publics : décembre 2009.

La mise en accessibilité des services de transports, c'est l'échéance 2015 avec une autre échéance dont je n'ai pas parlé qui est la mise en place des services de substitution prévue dans un délai maximal de 3 ans après l'approbation des schémas directeurs et puis des délais d'application des dispositions concernant les différents types de matériels roulants qui sont prévus dans les arrêtés. Il y a donc un décalage de trois mois pour les autobus et de 18 mois pour les autocars par rapport aux dispositions de l'arrêté de mai dernier.

Autre échéance à venir, c'est la tenue courant premier semestre 2008, d'une conférence nationale du handicap qui aura pour objet de faire le point sur l'état d'avancement des différentes dispositions de la loi de février 2005.

Voilà présentés relativement brièvement ce qui concerne les dispositions réglementaires plus spécifiques à la partie transport, et les échéances à venir qui sont des échéances très proches, février 2008 / décembre 2009, avec encore pas mal de travail à faire pour les autorités organisatrices. Pour aider les opérateurs, le réseau scientifique et technique du ministère en l'occurrence le CERTU, a commencé à produire, en association avec les acteurs concernés, un certain nombre de documents méthodologiques sur l'élaboration des schémas directeurs, notamment pour les transports départementaux, avec l'association des directeurs de services des transports des départements, pour les autorités organisatrices de transports urbains et je pense que c'est une transition logique avec l'exposé suivant sur la méthodologie proposée par le réseau scientifique et technique du ministère.



Marine MILLOT
CETE Méditerranée

Je vais vous présenter certains éléments de méthode. Des publications sont en cours, certaines sont déjà sorties au niveau des départements par exemple, sur les éléments de méthode qui peuvent être utilisés pour élaborer des schémas directeurs d'accessibilité des services de transports. Je préfère parler d'éléments de méthode plutôt que de guide car je pense qu'un point important de ce schéma va être basé sur la concertation et sur son calage avec le contexte local, avec les problèmes qu'on peut y rencontrer. Il s'agit bien de distinguer les étapes importantes du schéma, de son élaboration, pour arriver à un document qui puisse être réellement appliqué pour la mise en accessibilité.

L'accessibilité est un enjeu social et politique. On compte actuellement 5 millions de personnes handicapées mais quand on parle de personnes à mobilité réduite, il s'agit d'une proportion beaucoup plus importante. Par exemple, en Ile de France, l'IAURIF, l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région d'Ile de France, avait fait une enquête sur les personnes en situation d'handicap dans l'environnement des transports. S'il n'y avait que 5 % des personnes définies comme personnes handicapées, on en comptait 35 % à mobilité réduite. Donc, c'est un enjeu très important pour les transports. Avec le vieillissement de la population, cet enjeu ne va faire que croître. Aujourd'hui, d'un point de vue global au niveau national, 49 % des

usagers déclarent avoir des difficultés dans le contexte des déplacements au quotidien.

Il y a plusieurs étapes dans le déplacement :

Au niveau de la préparation au voyage, c'est donner l'information du niveau d'accessibilité des services. Cela va être d'autant plus important dans les années à venir que les réseaux vont être mis progressivement en accessibilité. Il va falloir informer les gens sur cette évolution et définir les points d'arrêt accessibles, les lignes... pour les personnes en fauteuil roulant ou à motricité réduite. Mais c'est aussi valable pour les personnes ayant d'autres déficiences, visuelles, auditives, cognitives. Il faudra leur fournir des informations claires, compréhensibles et accessibles.

Cela concerne ensuite l'achat du titre de transport, car avant de monter dans un bus, il faut pouvoir payer son billet ce qui signifie donc un système de billetterie adapté, à la hauteur des personnes en fauteuil roulant, mais aussi accessible en termes d'usage pour des personnes malvoyantes par exemple. Il faut bien penser à tous les types de handicaps.

C'est accéder au lieu de départ du transport, c'est pouvoir s'y rendre pour les personnes avec des déficiences motrices mais aussi savoir où aller pour des personnes ayant des déficiences visuelles ou cognitives. L'attente du véhicule c'est important. En termes d'accessibilité, on a beaucoup parlé des personnes en fauteuil roulant, il faut aussi penser à tous les autres types de déficiences, les personnes qui ont des difficultés à rester debout pendant un moment à cause de problèmes cardiovasculaires, etc... Il est nécessaire d'avoir des lieux d'attente, des bancs accessibles, mais il faut aussi au lieu d'attente, pouvoir donner l'information du bus qui est en train de passer, pour que, par exemple, la personne malvoyante puisse savoir dans quel bus elle va monter, donc avoir des informations visuelles, auditives, pour les différents types de handicaps.

Le trajet dans le véhicule, Monsieur

Lesne en a parlé, c'est pouvoir monter dans le bus mais c'est aussi pouvoir s'y déplacer, s'y repérer. Il faut donc avoir des systèmes de contrastes importants au niveau du déplacement dans le véhicule

A sa sortie, on rejoint un peu les problématiques de l'entrée. C'est aussi savoir à quel moment je m'arrête, à quel point d'arrêt je dois descendre, ce qui veut dire donner l'information auditive, visuelle pour les différentes déficiences.

Et enfin, c'est l'acheminement vers la destination, c'est à dire quand on est sur le quai, pouvoir se rendre jusqu'à son lieu de destination, même si dans le cadre des schémas directeurs transports, on ne va pas aller jusqu'à l'ensemble de la voirie.

Je rappelle les grands points d'étape qui vont concerner le service de transport : donner des informations c'est aussi donner des informations qui soient utiles, des informations évolutives. Par exemple quand on a des panneaux avec une ligne de RER, donner les arrêts accessibles, et quand cela évolue, le faire mentionner et ne pas attendre trop longtemps avant de l'afficher. C'est aussi les sites Internet, par exemple celui de la SNCF qui permet aux personnes malvoyantes de grossir les lettres du système et qui donne pour l'ensemble des personnes handicapées ou à mobilité réduite la méthode pour utiliser son système de transport. C'est la billettique et les équipements, donc pouvoir accéder jusqu'au moyen de payer son billet de transport, ce qui n'est pas négligeable ; c'est avoir un point d'arrêt accessible dans tous les sens du terme, éviter d'avoir des obstacles fixes ou mobiles, c'est aussi le lien entre le point d'arrêt et le bus. Ceci est important, avec les questions de lacunes, des palettes peuvent permettre l'accès aux personnes en fauteuil roulant mais aussi pour les poussettes, pour les personnes ayant des difficultés motrices en général. Les gares répondent aux réglementations ERP, avec des portes particulières pour que les personnes ayant des déficiences motrices ou autres puissent accéder jusqu'au quai.

Le matériel roulant : il existe des prototypes de cars accessibles avec un système qui permettrait d'élever la

personne en fauteuil roulant jusqu'au niveau des sièges mais aussi des systèmes de mise en contraste de l'accès à l'intérieur du véhicule pour les personnes ayant des déficiences visuelles.

Ces exemples sont malheureusement des exemples étrangers.

Le schéma directeur proprement dit est un document opérationnel qui doit conduire à la définition de la politique de l'autorité organisatrice de transports, dans le domaine de l'accessibilité de son service et donc savoir où elle veut aller et surtout programmer la mise en accessibilité de son système de transport qu'elle a à réaliser d'ici 2015.

Le point d'étape le plus important au niveau du RST pour l'organisation et l'élaboration des schémas directeurs, c'est l'organisation partenariale faute de quoi, on n'arrivera pas à avoir des schémas pertinents pouvant être appliqués.

C'est d'abord avoir une maîtrise d'ouvrage qui pilote son schéma directeur et qui prend des décisions pour veiller à sa bonne réalisation. Cela comprend un élu moteur mais aussi un chef de projet qui suit avec précision l'élaboration du schéma et sa réalisation possible et des piliers techniques sur lesquels on peut s'appuyer. C'est une équipe d'études qui va réaliser le schéma proprement dit, soit le faire en régie suivant les différentes AOT, soit l'externaliser. Ceci est à définir au préalable pour être sûrs de bien réaliser le schéma, mais c'est aussi et surtout une bonne concertation avec différents comités de suivi, un comité de pilotage qui va être là pour décider, qui va regrouper l'ensemble des AOT concernées, ainsi que des élus des différentes collectivités concernées. Si on est sur un transport urbain par exemple dans un EPCI, les différentes communes seront représentées. Au niveau d'un Conseil Général, il sera important de réunir les différentes collectivités, les différentes Communes ou groupements de Communes représentés, puisqu'on traverse leur territoire et les associations des personnes handicapées. Ce comité de pilotage va décider, va valider l'avancée du schéma directeur, pour voir les orientations. Ensuite un comité technique qui va travailler plus directement sur le schéma et ses principes comportera les dif-

férentes associations pour parler des problèmes concrets d'accessibilité, mais aussi les différents responsables des services techniques des AOT concernées et tous les exploitants transport. Il est très important de les intégrer dès la concertation parce qu'ils ont leurs contraintes qu'il faut pouvoir prendre en compte dans l'élaboration du schéma pour qu'il puisse être réalisé. Sont donc concernées toutes les personnes qui peuvent avoir un lien technique avec le schéma proprement dit.

Puisqu'on en est aujourd'hui à lancer les schémas directeurs et que les commissions communales ou intercommunales dans la plupart des cas ne sont pas encore créées, cela peut être l'occasion de s'appuyer sur la mise en place de ces commissions pour débiter la concertation. Ces commissions qui ont vocation à regarder l'ensemble de la chaîne de déplacement peuvent commencer par s'intéresser à ces schémas d'accessibilité des transports, ce qui peut être un bon moyen de les dynamiser et de créer le partenariat nécessaire à l'élaboration de l'ensemble des documents que les collectivités ont à réaliser.

La deuxième étape consiste à trouver une définition locale de l'accessibilité, c'est-à-dire à partir des normes existantes (chacun ne peut pas faire ce qu'il veut), définir en concertation des critères d'accessibilité pour son système de transports : qu'est-ce qu'on considère comme véhicule accessible ? Comme point d'arrêt accessible ? Quel niveau d'accessibilité va t'on donner à son réseau ? Ceci est indispensable pour pouvoir ensuite bâtir un cahier des charges d'accessibilité et définir à partir de celui-ci un état des lieux des différentes composantes du système de transports que l'on a évoquées et de leurs interactions.

Un exemple de grille d'audit avait été développé pour le Conseil Général des Alpes Maritimes, antérieurement à la loi. Il ne reprend pas forcément tous les éléments, mais donne une idée de ce qui peut être traité. C'est parler des problèmes de sécurité et de fonctionnement, au niveau de la voie et de la visibilité du point d'arrêt, ce sont les configurations et cheminements d'ac-

cès jusqu'à ce point d'arrêt, ce sont les caractéristiques de la demande, cela est important à prendre en compte. Il faut bien réfléchir au schéma directeur des services de transports par rapport à une demande, à un besoin de déplacement, définir les caractéristiques de la voie en termes d'exploitation, de géométrie et l'équipement et le confort proprement dits du point d'arrêt.

Dans l'exemple d'un point d'arrêt accessible en milieu urbain, il faut veiller à ce que celui-ci soit accessible pour la personne à mobilité réduite, rampe d'accès, à ce que le quai soit accessible pour l'ensemble des personnes ayant des déficiences, c'est-à-dire avoir une bande d'éveil et de vigilance pour les personnes malvoyantes, avec un système de guidage jusqu'à la porte d'entrée. C'est avoir un matériau différent devant la porte centrale, c'est souvent celle qui est accessible pour les fauteuils roulants, souvent on a aussi un petit pictogramme du fauteuil roulant pour bien montrer la position, c'est avoir une limite au sol afin de faciliter l'accostage, on a même une bordure courbe qui permet de faciliter l'accostage et de réduire les lacunes entre le bus et le quai. On a également un point d'attente avec des bancs qui permettent aux personnes ayant des difficultés motrices de se reposer en attendant le bus.

On fait l'état des lieux des différentes composantes. On a vu les points d'arrêt mais cela va être pareil pour le matériel roulant, pour l'accès aux points d'arrêt, pour les systèmes d'informations, pour les gares, pour les stations de vente des billets.

C'est aussi évaluer ce qui a déjà été fait. Pour beaucoup d'autorités organisatrices de transports, on ne part pas de rien, des choses ont été faites. Par exemple, on a mené une étude pour le Conseil Général 13, on a regardé ce qui était fait au niveau du SMITEEB, le Syndicat Mixte Intercommunal des Transports de l'Est de l'Etang de Berre, qui s'était lancé dans la démarche d'accessibilité dès les années 90. Certes, les recommandations de l'époque ne répondaient pas forcément aux normes actuelles, mais ils ont déjà fait des choses, donc il peut être intéressant de

partir de ce qui a déjà été réalisé. Il faut savoir, pour l'exemple partenarial, que ce syndicat mixte de transport est réparti sur trois communautés de communes différentes auxquelles on pourrait ajouter le Conseil Général, et que chaque collectivité lui délègue sa compétence transport sur son territoire et que la mise en accessibilité des points d'arrêt avait été mise à la charge des Communes ; ils avaient trouvé un partenariat qui permettait de faire avancer les choses de façon intéressante.

Au niveau du Département des Bouches du Rhône, on a aussi la mise en accessibilité des navettes Aix-Marseille et Marseille-Aubagne. Cela peut être aussi un point de départ de la mise en accessibilité puisqu'il va falloir mettre en place des priorités et un plan de programmation, donc savoir où on en est, savoir ce qui a déjà été fait sur lequel on pourrait se baser, ensuite identifier les impossibilités techniques avérées, qui peuvent se distinguer par rapport aux différents types de déficiences en particulier pour les UFR et qui vont être différentes suivant le cadre concerné. Pour les ERP on va prendre en compte les risques d'inondations, les questions de topographie, les questions d'environnement général, il n'y a pas de dérogation possible pour le matériel roulant, il doit être mis en accessibilité, hormis ce qui a été évoqué sur la question du matériel d'occasion. Pour les points d'arrêt, outre les aspects d'environnement topographique qu'il va falloir étudier au cas par cas, c'est aussi l'ampleur de la tâche qui va pouvoir être mise en question face à ces impossibilités techniques avérées, mais là c'est une réflexion sur le système de transport et sur ce vers quoi on veut aller qui va être importante et qui va prendre toute son importance dans la concertation. Si on a vraiment trop de points d'arrêt à mettre en accessibilité, réfléchir à la priorité à donner ; est-ce qu'on se donne l'obligation de rendre accessible complètement comme on le ferait en milieu urbain des points d'arrêt en rase campagne, est-ce qu'on peut considérer que l'implantation de trottoirs sur des accès peu fréquentés est obligatoire, ce sont des choses à discuter en concertation avec les asso-

ciations, l'objectif étant d'arriver à un niveau de service accessible, raisonné et de faire en sorte qu'on puisse réaliser des choses.

Les impossibilités techniques avérées doivent passer devant la commission départementale de sécurité et d'accessibilité qui doit valider les propositions et les demandes de dérogations qui sont faites.

Enfin, un point d'étape important dans cet état des lieux, c'est prendre en compte l'ensemble des réseaux de transports urbain, interurbain, régional et les services de transport spécialisés, savoir l'état où ils en sont aujourd'hui. Malheureusement dans beaucoup de périmètres de transport, on constate qu'ils sont saturés, qu'ils ne peuvent plus répondre à la demande et aux besoins de personnes ayant un handicap lourd, puisqu'il y a de plus en plus de personnes qui, ne pouvant utiliser les systèmes de transport régulier, se rabattent sur ces systèmes-là. C'est donc l'occasion de réfléchir à l'accès à ces systèmes de transports et à leur complémentarité par rapport aux systèmes de transports réguliers.

A partir de là, établir des conclusions pour le diagnostic, c'est bien comprendre l'approche combinée entre les différents composants. Si on les a analysés de façon distincte il faut bien les replacer dans un système global de transport. C'est aussi prendre en compte les différents documents qui vont être élaborés, dont a parlé M. Lesne, qui sont les plans de voirie, notamment pour la question des points d'arrêt, qui est l'annexe au PDU qui va plus se caler sur le schéma directeur, et les commissions qui sont à intégrer pleinement dans la concertation du schéma directeur, ce qui me permet d'arriver sur le troisième point qui est l'approche concertée entre partenaire, primordiale pour aboutir à un succès des schémas directeurs d'accessibilité.

A partir de ces conclusions, établir différents scénarii de mise en accessibilité et de programmation. Ces actions doivent être définies de façon à être les plus pertinentes possibles par rapport aux conclusions du diagnostic, par

rapport aux pôles générateurs d'accessibilité, la question étant bien de répondre à un besoin de déplacement, de connaître la fréquentation des transports collectifs et les besoins des personnes en situation de handicap. Ces propositions doivent être chiffrées pour permettre à l'autorité organisatrice des transports et au comité de pilotage de définir le scénario le plus approprié dans son schéma.

La dernière étape est la programmation proprement dite de la mise en accessibilité : choisir un scénario, définir comment prendre en compte la chaîne de déplacements, le partenariat avec les autres autorités compétentes sur la chaîne des déplacements qui va être au niveau des Communes, par exemple qui prend en charge les points d'arrêt ? Comment s'organise-t-on ? que ce soit financièrement, que ce soit en termes de partenariat. Par exemple, le Conseil Général du Bas-Rhin qui a travaillé là-dessus bien avant la mise en place de la loi, donnait des subventions aux Communes pour le réaménagement de leurs points d'arrêt. Il y a des choses qui peuvent être décidées en partenariat.

Donc, il faut organiser cette coordination entre les différents partenaires. Il y a des AOT qui ont un niveau (par exemple le Conseil Général) un peu plus global ou qui vont, de par leurs lignes, traverser différentes collectivités, qui peuvent avoir un rôle de dynamisation au niveau de l'ensemble des AOT pour avoir une coordination des différents systèmes de transports, et une continuité. Ce qui est important c'est d'avoir la continuité du déplacement pour les personnes à mobilité réduite, de réaliser le plan de financement, d'accompagner le tout avec de la communication et de l'information, d'informer les personnes concernées de la mise en place du schéma mais aussi de la mise en place progressive de l'accessibilité des systèmes de transport et d'organiser le suivi du programme.

En conclusion, ce qui me semble important à relever, au-delà des obligations de la loi, c'est que le schéma directeur d'accessibilité est aussi un enjeu de niveau de service. C'est un bon moment pour réfléchir à son système

de transports, à sa pertinence par rapport aux besoins des personnes concernées mais d'une manière générale à l'ensemble de la population.

Par exemple, dans l'étude réalisée pour le Conseil Général des Bouches du Rhône, on avait pu identifier les secteurs privilégiés d'habitation des personnes handicapées, on se rendait compte que certes, les plus grosses Communes du département étaient concernées, mais il existe aussi des secteurs plus ruraux, comme au nord d'Arles ou dans le secteur de Gardanne et que du coup, par rapport aux besoins de déplacement de ces personnes, on peut réfléchir en termes de niveau de service : est-ce que sur des lignes en rase campagne où actuellement la fréquentation des TC est assez faible, on ne peut pas réorganiser le système de transports, avec des transports à la demande performants ? Transports à la demande cela ne veut pas dire diminuer le niveau de service, mais mieux l'organiser pour mieux répondre à la demande. Avec du transport à la demande, on peut avoir des bus accessibles, donc un système de transports qui soit plus accessible qu'aujourd'hui. Il s'agit bien de réfléchir globalement à son système de transport dans le cadre de l'accessibilité d'une manière générale. C'est aussi se donner tous les moyens de rendre attractif son transport. Par exemple, dans les Alpes maritimes, certaines lignes de transports ont été mises en accessibilité, au départ pas pour des personnes handicapées. C'est essayer de réfléchir à ces questions-là et c'est aussi d'une manière générale réfléchir à l'image du transport public. Pour donner un exemple en conclusion, Nantes qui a développé pas mal de tramways, se réoriente aujourd'hui vers les bus mais des bus à haut niveau de services, c'est-à-dire sur des voies dédiées avec des arrêts qui ressemblent à des arrêts de tramways, donc qui donnent toute une importance au transport public, avec surtout une grande valeur donnée à l'accessibilité, puisqu'on a des palettes qui sont déployées à chaque arrêt de bus. La fréquence des bus est de 3 à 4 mn, et le matériel qui a été choisi est un matériel qui s'ouvre en même temps que le bus s'ouvre, sans perte de temps en terme de vitesse

commerciale. Le système est rendu complètement accessible et donne une autre image au système de transport.



Stéphanie VAN MUYSEN
Conseillère régionale déléguée
aux personnes handicapées

Je vous accueille avec un petit peu de retard. J'aurais mieux fait de prendre les transports en commun, étant bloquée dans un embouteillage assez important sur l'autoroute venant d'Arles ! Je n'avais aucune excuse de ne pas les utiliser car, pour moi ils étaient parfaitement accessibles, même si aujourd'hui ils ne le sont pas encore pour tout le monde, et c'est bien la raison pour laquelle nous tenons aujourd'hui ce colloque.

Je suis très heureuse de vous accueillir dans ce salon d'honneur de l'hôtel de région. C'est une salle sans doute moins prestigieuse que l'hémicycle, mais nous avons fait ce choix afin que nous soyons tous ensemble, sans barrière physique, comme cela aurait pu être le cas dans l'hémicycle, et je pense ainsi que nous conduiront nos travaux avec plus de convivialité aujourd'hui. Je pense aussi que la Région a progressé dans l'organisation des colloques qui posent directement la question du handicap. J'ai le souvenir d'un colloque récent, il y a environ un an, sur les nouvelles technologies et le handicap.

Nous n'avions alors pas pris en compte le handicap auditif et, aujourd'hui, nous avons des personnes qui sont là pour traduire en langue des signes, mais il semble que nous aurions pu aller encore plus loin avec une boucle magnétique. Je remercie ces personnes du travail qu'elles vont faire afin que tous parmi vous puissiez suivre nos travaux. Je voudrais également excuser le président Vauzelle qui est retenu par des obligations ainsi que le vice-président Joël Canapa qui n'a pas pu être parmi nous pour ouvrir ces travaux.

La Région, en tant qu'autorité organisatrice des transports, avait à cœur de tenir ce colloque parce qu'elle se doit, bien entendu, de mettre en application la loi du 11 février 2005. Depuis quelques années déjà, la Région a mis en place un certain nombre de démarches pour rendre accessibles les TER et les LER aux personnes à mobilité réduite. Le travail a déjà été élaboré, il est encore très imparfait, on en est tous conscients, et vous les premiers, d'où l'importance de ce colloque, afin d'avoir un échange et une réflexion en commun pour améliorer l'accessibilité des transports en région et de bénéficier de l'apport d'autres régions ou d'autres départements et aussi des associations qui sont très efficaces et très demandeuses dans notre région et ailleurs, pour que enfin, la région soit accessible à tous.

L'accessibilité est également le fil directeur de la délégation que je partage avec Joël Canapa, que ce soit l'accessibilité pour les loisirs - cela fait déjà 3 ans que nous avons mis en place un programme d'accessibilité à la baignade afin de rendre les lieux accessibles aux personnes qui sont en fauteuil roulant avec la mise en place de fauteuils amphibie, et je pense que beaucoup connaissent déjà ce programme - ou pour permettre aux personnes d'accéder au littoral maritime ou au littoral de lacs. Encore faut-il qu'on puisse se rendre sur ces lieux. Il est donc très important que les lieux de transports soient accessibles. Nous avons aussi mis en place, en collaboration avec le Comité Régional du Tourisme, une démarche importante - la démarche

Tourisme et Handicap - pour rendre accessibles les lieux de tourisme et s'adresser en particulier aux professionnels afin de les inciter à développer des produits touristiques accessibles.

Vous voyez donc que ce fil directeur de l'accessibilité est très important et je crois qu'une nouvelle étape doit être franchie aujourd'hui et améliorée avec l'accessibilité des transports. Je vous souhaite de bons travaux, une bonne poursuite pour cette journée et que chacun puisse enrichir la réflexion qui va être menée aujourd'hui.



Sylvain PENNA
Directeur Général
des Equipements et du Cadre de
vie au Conseil Général
d'Eure et Loir

Je vous ferai part de l'expérience de l'Eure et Loir, sachant que dans ce département, j'ai en charge les transports, mais aussi toute la chaîne de déplacements puisque le département gère 7500 km de voiries, et c'est mon service qui en a la responsabilité. Cela va même au-delà, à la mobilité durable, puisque j'ai en charge aussi l'environnement. Comme je vous parlerai d'intégration tout à l'heure, je pense qu'il était bon de le dire.

Je crois qu'il y a un éclairage parce que je suis vice-président de l'association des directeurs de services techniques départementaux et en charge des transports au sein de cette association. Je vais d'abord parler de mon expérience nationale. La première chose que notre association ait faite au niveau national, c'est l'élaboration d'un guide, pour éviter que 100 départements partent chacun dans sa direction. Il s'appelle guide méthodologique. Il apporte des éléments de méthode, non pas des recettes. Il aide à se poser les bonnes questions et donne un certain nombre d'outils à travers des fiches techniques. Il pose un certain nombre de problèmes. J'ai animé le groupe de travail qui a rédigé ce guide, auquel ont été associés le CETE Méditerranée et le CERTU. Ce guide a obtenu toutes les bénédictions du ministère puisqu'il a été publié par le CERTU, de l'assemblée des départements de France, du GART, du CNT. Il est en vente au CERTU mais il est aussi accessible sur les sites du CNT, du GART, des départements de France.

Il reprend abondamment et n'est pas du tout en contradiction avec la directive d'avril 2006 et avec ce que vient de dire Marine Millot, sur tous les principes. Cela me permettra d'alléger un peu mon exposé pour ne pas répéter ce qui a déjà été dit sur ce sujet.

Je vais vous parler des départements. Dans l'avancement de la loi, je crois que les départements ne sont pas en retard. Ils trouvent cette loi généreuse et pertinente dans son esprit, un peu moins raisonnable, adaptée ou cohérente dans ses modalités, parce qu'elle a été surtout pensée pour le milieu urbain et elle est plus difficilement applicable dans les territoires peu denses. A titre d'exemple, dans mon département, j'ai 7500 points d'arrêt, s'il faut que je rende les 7500 points d'arrêt accessibles, il me paraît difficile d'appliquer la lettre de la loi.

On a lancé le schéma directeur, je pense que c'est l'élément clé de la loi, le pivot de tout. Je crois qu'il faut réussir un bon schéma directeur et cela passe par un certain nombre de conditions. La première des conditions, c'est une

implication politique du décideur. Il faut qu'il y ait une volonté politique de faire et cela passe par une certaine formalisation. Puisque la loi et les textes d'application ne prévoient pas comment élaborer ce schéma directeur, sous quelle forme, quel statut il a, comment est-il approuvé, nous préconisons un certain nombre de choses dans le guide et, au niveau du département, nous avons formalisé la démarche. Je vais juste vous lire la fin de la délibération du Conseil Général du mois de juin dernier : « ce schéma à travers lequel notre département entend faire prévaloir dans l'intérêt général les valeurs de liberté, d'égalité, de solidarité et de non discrimination inscrites dans la loi, mettra aussi en exergue le respect et la primauté de l'individu, le dialogue et la transparence, la responsabilité et la compétence, le réalisme et le pragmatisme, la qualité. Il sera suivi par un comité de pilotage conduisant l'opération et veillant à son bon déroulement, assisté d'un comité technique composé d'experts. Il sera élaboré en 4 étapes : état des lieux et évaluation des besoins, grandes orientations et objectifs stratégiques, organisation, programmation et mise en œuvre. Il sera élaboré en concertation (associations, autorités organisatrices, autres acteurs), et sera soumis à la commission consultative des services publics locaux avant approbation. Ce schéma prenant en compte tous les handicaps devra s'intégrer dans le dispositif existant en apportant des solutions adaptées, complémentaires les unes par rapport aux autres. Sa mise en œuvre se fera de manière progressive, régulière à travers une programmation réaliste, pragmatique, cohérente et coordonnée, conformément aux dispositions de l'article 2 de la LOTI ».

Le cadre était bien tracé. Je crois qu'il est important que l'autorité politique, le décisionnaire, s'implique et donne la direction.

Ensuite, nous avons commencé à travailler. Le comité de pilotage est constitué, il s'est déjà réuni. Le comité technique est constitué, il s'est déjà réuni 3 fois et on a mis en place 5 groupes de travail en privilégiant ce que j'ai appe-

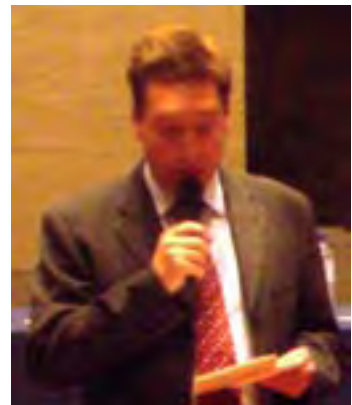
lé une approche systémique combinée, transversale et partenariale, c'est-à-dire que c'est un domaine que l'on peut aborder par une multiplicité d'entrées. On peut le prendre par rapport aux cibles, aux personnes concernées, par rapport au type de gêne ou de handicap, par rapport au parcours, par rapport à la chaîne de déplacement, par rapport à un niveau de service, à des fonctions de service, l'accueil, le confort, la sécurité, par rapport à des fonctions, à des attentes, à des enjeux, par rapport à des objectifs. Je crois qu'il est bon de privilégier des entrées multiples que l'on recombine ensuite dans des matrices pour les définir, et aussi une approche transversale et partenariale, aussi bien en interne qu'en externe. Je prends un exemple : beaucoup de départements se demandent comment recenser la population handicapée. Je rappelle que ce sont les départements qui gèrent le handicap, les prestations de compensation du handicap, participations à la MDPH, ils ont donc toutes les données. En travaillant avec les services sociaux, on recueille un certain nombre de données sans qu'il soit besoin d'aller faire des enquêtes pour savoir où est l'information. Il y a des départements où des personnes qui font du transport, qui sont dans la logique transport semblent oublier que des choses existent au sein même de leur institution. On travaille aussi avec les associations, donc en interne et en externe.

Je dis qu'il faut avoir une approche globale et intégrée, c'est-à-dire qui prend en compte toute la chaîne de déplacements mais aussi toutes les politiques du département, parce que le transport n'est pas une politique sectorielle, c'est un outil au service de toutes les politiques du département, que ce soit de sécurité routière, de solidarité, de développement durable, d'aménagement du territoire, de service public, voire même de communication. Il faut donc intégrer tout cela.

Il faut une approche concertée et partenariale avec les associations, les autres autorités organisatrices, avec tous les services, les différents gestionnaires de voirie, et avec tous les autres acteurs, les transporteurs ou d'autres ac-

teurs. Nous avons développé cette approche et c'est assez révélateur de la prise de conscience que les gens peuvent avoir et cela fait émerger un décalage important entre le pragmatisme local et le dogmatisme national. C'est ainsi que je le dirai : les solutions qui sont proposées au niveau local par rapport à ce que préconise la loi ne sont pas en cohérence.

L'animateur, Yves BLISSON invite Sylvain PENNA à parler de son approche concrète du choix des points d'arrêt à équiper.



L'approche n'est pas immédiate, c'est une gestation et une prise de conscience. Les gens mettaient en avant la loi pour demander que tous les cars soient équipés. Puis ils se sont rendu compte que les solutions préconisées ne sont pas toujours des priorités.

Mettre en accessibilité par exemple le transport scolaire n'est pas pour l'instant une priorité parce que quasiment tous les départements ont mis en œuvre, au titre de la loi de 1975, des systèmes pour transporter les élèves et étudiants gravement handicapés, cela existe partout et aujourd'hui, les gens nous disent qu'il ne faut pas leur enlever ces systèmes-là. Quand on leur dit que si on met des cars accessibles, on ne gardera pas deux systèmes simultanés, ils répondent « surtout pas, vous pouvez mettre des cars accessibles, mais vous conservez le système de taxi porte à porte qui existe aujourd'hui ». C'est le système que les gens plébiscitent. Comment se rendre à un arrêt qui est en milieu rural à 1 km le long d'une route qui n'est pas accessible ? A quoi bon mettre un arrêt en accessibilité si le cheminement entre le

domicile et l'arrêt n'est pas accessible. Le troisième ce sont les TIC.

En milieu urbain c'est plus facile, il y a des trottoirs, il y a des rues. En rase campagne, qui plus est pour du transport scolaire avec des arrêts qui peuvent même changer d'une année sur l'autre, c'est beaucoup plus difficile.

Il y a un décalage entre la lettre de la loi (ex pour les véhicules, pas de dérogation) et la réalité.

Il y a des personnes en fauteuils roulants dans nos groupes de travail et nous avons procédé à des démonstrations des systèmes actuels d'accessibilité dans les autocars. Quand elles ont vu que ça prenait 10 mn, elles se sont dit que ce n'était pas facile. Aujourd'hui il n'y a pas de normalisation des fauteuils. Suivant le type de fauteuil, on ne monte pas de la même manière sur la palette, certains sont montés en avant, d'autres en arrière. On n'a pas les mêmes facilités pour se mouvoir à l'intérieur de l'autocar, les dispositifs d'ancrage ne sont pas les mêmes, il faut faire descendre le conducteur. Pendant ce temps, les passagers qui sont dans le car attendent et les voitures qui sont derrière le car attendent. Ces personnes disent qu'elles voudraient avoir du transport à la demande de manière à être prises devant chez elles pour être amenées à destination. Il y a donc un certain nombre de décalages.

Un certain nombre de freins ont été mis en évidence. Même avec un système de transport à la demande assez performant, on s'aperçoit qu'il n'est pas vraiment fréquenté par les personnes à mobilité réduite. Cela viendra probablement, mais il y a beaucoup de difficultés. On a essayé de voir avec les associations pourquoi, malgré le relais qu'elles avaient fait, et quels étaient ces freins. Le premier, ce sont les habitudes. En campagne, les gens ont déjà pris l'habitude de se débrouiller tous seuls, et ils ne vont pas du jour au lendemain écartier le voisin dévoué auquel ils faisaient appel par exemple.

Le deuxième frein, c'est le développement important des services à domicile.

Le quatrième qui est important, c'est que souvent les personnes handicapées ont des moyens limités et les déplacements dans leur budget ne sont pas la priorité. Et surtout, ce que ces personnes voudraient en plus c'est un accompagnement physique car elles ont une certaine crainte d'aller toutes seules dans l'inconnu.

Le dernier point c'est l'inadaptation de la chaîne de déplacements aujourd'hui.

L'animateur demande à Sylvain PENNA d'indiquer où en est aujourd'hui ce schéma directeur.

On est en train de réfléchir sur les attentes, les besoins et de finaliser des scénarii. L'échéance de février 2008 n'est pas une priorité pour les gens avec qui nous discutons. Ils préfèrent que cela prenne un an de plus mais qu'on aboutisse à quelque chose de sérieux. Je rappelle que la loi dans son dernier article disait que tous les textes d'application devaient être publiés dans le délai de 6 mois, je crois savoir que certains décrets ne sont pas encore parus.

Le scénario le plus probable vers lequel on se dirige et qui est corroboré par ce qui se passe dans les autres départements, c'est la mise en accessibilité de lignes structurantes et essentiellement de pôle d'échange à pôle d'échange et pas forcément en lignes, et un développement d'un transport à la demande ouvert à tous et accessible à tous.



Augustin FERTE
Directeur adjoint des transports
au Conseil Régional de Picardie

Accessibilité des transports ferroviaires

Je suis spécialement chargé de l'aménagement des gares et de leur mise en accessibilité. Pour nous, la modernisation et la mise en accessibilité ne font qu'un tout, c'est-à-dire qu'en même temps qu'on modernise on met en accessibilité, et en même temps qu'on met en accessibilité on modernise.

Un tout petit mot d'introduction pour dire que pour nous la loi de 2005 et la réalisation des actions proprement dites, au-delà de l'application stricte des textes sont avant tout l'occasion de créer une dynamique pour la prise en compte du handicap et l'engagement d'un processus nouveau, c'est l'occasion de déclencher un nouveau regard sur le handicap. Il y a la loi, on va l'appliquer mais c'est le point de départ d'une nouvelle approche, et l'idée c'est que l'accessibilité devienne un réflexe automatique et soit prise en compte chaque fois qu'il y a un projet nouveau notamment en matière de transport, qu'elle devienne un réflexe de tout opérateur ou personne qui intervient, au même titre que des thèmes d'actualité, comme l'environnement. De la même manière qu'on prend en compte les économies d'énergie, la prise en compte du handicap doit devenir un réflexe.

Deuxième petit point d'introduction, c'est le lien entre l'esprit et la lettre, entre le normatif et le pragmatisme, entre le strict respect de la loi et l'apport

de services de qualité aux usagers. Vous comprendrez qu'en Picardie on se situe résolument du côté du pragmatisme et de la qualité des services aux personnes handicapées, sachant qu'on s'est aperçu que les personnes, par l'intermédiaire de la concertation avec les associations, ne sont pas toujours à surveiller l'application stricte des normes mais recherchent plutôt des services efficaces et de qualité, et c'est le premier objectif.

Je vous présente rapidement le réseau régional picard parce que je vais surtout insister sur ce qui se fait au niveau ferroviaire. Je dirai aussi un mot de l'articulation avec les autres AO.

En Picardie, une caractéristique importante est que nous avons deux types de lignes et deux types de trains, on est très orientés vers l'Île de France. Toutes les radiales qui descendent du nord-sud représentent 75 % de notre trafic, beaucoup d'échanges vers la liaison vers Paris alors que si on va vers le nord, les transversales est-ouest sont beaucoup moins fréquentées. Pour vous donner une idée on a des trains qui vont de 1200 places pour aller vers Paris le matin à des trains de 80 places dans le nord de la Picardie. Il faut gérer les deux en même temps, ce qui vous donne un aperçu de l'écart.

L'importance de ces échanges avec Paris fait que le budget transport est très important en Picardie, il représente de l'ordre de 25 % du budget en 2005 et 2006 et on est la 5ème région TER pour le trafic ferroviaire, alors que sur beaucoup d'autres critères comme les budgets, nous sommes souvent 12ième ou 13ième. Le poids de l'activité ferroviaire est très important dans le budget régional.

Dans le domaine de l'activité ferroviaire proprement dite, la mise en accessibilité s'effectue en deux phases. D'une part des actions qui étaient déjà engagées avant ou immédiates, et puis l'élaboration du schéma proprement dit.

Sur les actions immédiates, (c'est très important d'insister là-dessus), tout en élaborant le schéma et en réfléchissant à l'avenir, il faut aussi démontrer dès à

présent la volonté et la capacité de la Région avec les opérateurs que sont la SNCF et RFF à agir dès maintenant, à créer une dynamique, à répondre à des besoins immédiats sans forcément attendre 2015, à expérimenter des solutions et à en tirer des enseignements pour la suite.

Trois types d'actions dans ce domaine : des opérations de modernisation par axe, des travaux de première urgence, et l'accessibilité avec assistance dans un maximum de gares.

La modernisation par axe avait démarré dès 1999, bien avant la loi. Les premières lignes qui ont été faites en 99 ne respectent pas toutes les normes de la loi, évidemment puisque la loi n'était pas parue, donc il va y avoir des petits détails à reprendre mais au moins 80 % du travail est réalisé.

L'idée était plutôt une modernisation des gares mais ça a un lien très fort avec l'accessibilité. Le principe était de dire que quand on prend un axe, (c'est un choix picard), on modernise toutes les gares, au lieu de faire des gares par ci par là, et on le fait à fond, c'est-à-dire qu'on modernise le Bâtiment Voyageurs, l'accès, l'accueil, l'information mais aussi l'accès au train donc la traversée des voies et le rehaussement des quais pour les adapter au matériel. On couple en même temps, dans une démarche intégrée de relance du ferroviaire, avec le renforcement des dessertes, la mise en place de matériel roulant moderne (pas à 100 % dès le début, parfois c'est 60 ou 70 %), ce qui permet une articulation entre le matériel accessible et l'accès au quai accessible.

La modernisation par axe : c'est à la fois les gares qui ont déjà été modernisées à ce jour par axe et celles qui sont programmées ou engagées, dont les études sont prédéfinies et dont on sait que ces axes seront terminés pour 2015. A ce jour on en est à 46 % et ce sont les gares des lignes les moins fréquentées et qui coûtent donc le moins cher à remettre en ordre. Les 54 % restants coûteront sûrement beaucoup plus cher, mais nous allons relever le défi.

Sur les axes radiaux vers l'Île de France, ce sont de grosses gares où il va y

avoir beaucoup de travail.

Je passe très vite sur les travaux de première urgence : une démarche démarrée dès 2003. Il s'agissait de demandes de personnes handicapées ou d'associations qui réclamaient de petites adaptations dans les gares (une main courant trop large, trop haute, trop basse, signallement des débuts et fins de marches, une rampe pour entrer dans la gare). Une fois, il avait été demandé une main courante et la SNCF est revenue avec un projet global, composé d'une réfection complète du souterrain. Il y en avait pour plus d'un million et évidemment le projet n'avancait pas. On a fait le lien entre la SNCF et RFF, on a financé des travaux de première urgence et on a fait un programme sur une très large partie des gares. On ne dit pas que ça résout tout mais là où les gares sont déjà accessibles ou en partie accessibles, cela améliore (portes automatiques...) La SNCF est venue nous aider et RFF aussi plus récemment avec la pose de bandes d'éveil. La SNCF a un programme depuis 2005, dans le même esprit, de travaux de première urgence. Cela concerne 3/4 des gares de Picardie, ce sont des actions plutôt ponctuelles mais qui montrent qu'on peut faire des choses qui améliorent déjà la situation, ou qui permettent de tester des choses.

Le deuxième volet, l'assistance : en attendant des travaux plus lourds, la solution c'est d'avoir des moyens humains pour aider à l'assistance. On a recensé une douzaine de gares, où on aura un service assuré (accès +) pour l'assistance et l'accueil des personnes sur réservation.

On a calculé que si on mettait des moyens humains, sans équipement, on pourrait régler le problème dans 33 gares sur 70, ce qui représenterait 67 % de la fréquentation, c'est-à-dire que si on mettait les moyens humains suffisants, sans gros équipement, cela réglerait déjà une grosse partie du problème. Pour développer l'assistance rapidement, c'est inscrit dans notre convention d'exploitation, (c'est un objectif, la SNCF est incitée à mettre les moyens pour améliorer l'assistance), nous venons de financer 28 élévateurs

financés à 100 % par la Région. La SNCF était prête à en acheter mais ça risquait de prendre un certain temps. Pour qu'il y ait un élévateur par quai dans la douzaine de gares où il y aura de l'accessibilité, la Région finance ces 28 élévateurs à 100 %, et en même temps des comble-lacunes là où cela est nécessaire. On a une ligne où l'on va expérimenter un nouveau système avec la SNCF, suite à une modernisation des axes, ce qu'on appelle la gestion du site : une grande partie des agents qui sont normalement en gare, seront mobiles et pourront assurer de l'accompagnement de personnes handicapées. On a aussi un guide horaires grand format pour les mal voyants et prochainement un guide régional de l'accessibilité des gares.

J'en viens au schéma proprement dit. On a fait deux choses. Dès l'apparition de la loi avec l'aide d'un étudiant, mais en l'accompagnant activement et en faisant pratiquement tout en interne, un schéma théorique de référence, de départ. Une fois qu'il a été fait, depuis un peu plus d'un an, un groupe de travail reprend ce travail axe par axe et l'affine. L'idée n'est pas d'avoir plusieurs scénarii, on sait qu'à la fin on aura qu'un scénario, alors autant aller directement au scénario qu'on cherche. C'est un peu le même principe de construction qu'une autoroute, on balaye très large au début et le faisceau se rétrécit jusqu'à arriver au bon scénario à la fin. Le schéma théorique de départ c'était de viser certaines gares, qu'on appelle gares relais, en se disant qu'on ne rendrait pas toutes les gares accessibles, l'idée étant qu'il y ait au moins une gare accessible dans un rayon maximum de 15 km partout dans le territoire. On arrivait ainsi au niveau de ce schéma théorique de référence à environ 38 gares. On verra que dans le schéma définitif on arrive à plus que ça, aux trois quarts du nombre total des gares.

L'idée est de réaliser des gares accessibles en toute autonomie ou quasi autonomie et des gares où l'on estime que de toute façon il y aura toujours besoin d'assistance. Même dans les gares en toute autonomie, on sait qu'il faudra souvent un minimum d'assis-

tance mais 90 % à 95 % des personnes pourraient se débrouiller quasiment toutes seules.

A terme on aurait 4 catégories de gares dans notre schéma, des gares accessibles en quasi totale autonomie, des gares avec assistance mais dans l'attente de devenir autonomes, des gares appelées à rester avec assistance, dont la fréquentation est plus faible et où l'on estime que l'assistance sera suffisante et des gares non accessibles. Les travaux lourds pour mise en autonomie ne seront pas tous achevés pour 2015, donc nous ferons une photographie à l'instant 2015 et nous nous sommes mis d'accord avec les associations, sur ce qu'on estime pouvoir faire d'ici 2015. Nous établissons une programmation qui ira peut-être jusqu'en 2020.

En dehors du travail sur les gros axes, le travail actuellement en cours de finalisation consiste à définir des priorités et à établir une programmation. On calcule et on va dire quelle gare sera réalisée en premier, en tenant compte notamment des critères suivants : population desservie..., va-t-on privilégier les gares où l'on sait que l'on a du matériel moderne car cela va être plus facile d'accéder, mais aussi l'articulation avec les autres AOT. Là où la Ville fait des efforts, nous sommes prêts à en faire plus rapidement.

Pour les gares les plus lourdes, on va peut-être réaliser l'accessibilité du périmètre SNCF, l'accueil dans un premier temps, et ce qui est beaucoup plus cher, l'accès aux quais, traversée des voies, et rehaussement des quais, dans un deuxième temps.

On a essayé de distinguer les handicaps moteurs qui demandent des investissements plus importants, des handicaps sensoriels et mentaux, sachant qu'au final on regroupera les deux.

On a fait un diagnostic en interne, quelque chose d'assez schématique. On estime qu'un schéma d'accessibilité, comme son nom l'indique, est schématique, donc, pour l'instant on définit les grandes orientations, l'application technique détaillée se fera au moment de la réalisation des travaux.

Sur l'articulation avec les AO, trois choses me semblent importantes pour résumer : on a l'opération spécifique à l'initiative de la Région. Dans le cadre de l'ORT, on a initié une étude qui fait le diagnostic de l'accessibilité des réseaux urbains et interurbains, c'est-à-dire des agglos et des départements, et de leurs orientations, où ils en sont de leur schéma. On vient de rendre l'étude. C'est un moyen d'échange entre les AO de savoir où en sont les autres et c'est un moyen d'aider à la réflexion.

Nous avons été aussi retenus pour un travail de recherche du PREDIT dans trois sites pilotes où l'on va zoomer beaucoup plus sur l'articulation entre les différentes AO, un urbain, un interurbain et un rural, une gare rurale. Le travail d'échange fait au niveau des AO représentait la troisième partie. Le choix de la Région consiste à essayer de se coordonner avec les autres AO urbaines et les intercommunalités rurales sur les phasages, les plannings et les gares. Pour ne pas compliquer les montages administratifs, juridiques, techniques et financiers dans la modernisation des pôles d'échanges, la Région propose d'appliquer le principe du « chacun chez soi ». Par conséquent, la Région, avec la SNCF et RFF, s'occupe de la gare et du périmètre ferroviaire ; les agglomérations et les villes s'occupent des abords et des parkings. On essaie que les deux choses se fassent en même temps et quand on rénove des gares on apporte une aide technique, une incitation et des moyens financiers d'aide pour encourager les collectivités à agir en même temps que nous. Si le parking est fait un an après la gare ce n'est pas forcément un drame, l'essentiel est que ce ne soit pas 10 ans après.

En conclusion, l'importance du travail est d'assurer une accessibilité avec dès à présent assistance de la SNCF, en sachant que l'humain est largement aussi important que le technique, si ce n'est plus ; cela n'empêche pas de travailler le technique et l'accessibilité mais on travaille sur l'humain en même temps, sachant que pour l'humain, on fait appel à un changement de méthodes de travail voire un changement de culture des agents de la SNCF, et que le changement des méthodes de

travail et des habitudes demande du temps. Donc, si l'on veut des résultats rapides, il faut se mettre vite au travail pour avoir des résultats dans quelques années.

Le schéma reste avant tout un ensemble d'orientations générales, (mais l'application technique se fera au moment des travaux). Autre point important, la capacité financière d'intervention de RFF, SNCF et surtout des Régions qui vont payer une grosse part, nous sert de variable d'ajustement. En fait, on définit l'objectif et en fonction des moyens financiers, on établit le calendrier et le planning, ce que l'on va arriver à faire jusqu'en 2015 et ce que l'on ne fera pas d'ici 2015, c'est-à-dire que la contrainte n'est pas le temps. En se disant il faut que tout soit fini pour 2015, la contrainte devient effectivement les moyens financiers. L'approche inverse consiste à adapter le planning de réalisation en fonction de la capacité d'intervention de la Région. Il nous semble important de renverser la question.

Enfin, on verra en dernier lieu la forme juridique du schéma, ce sera l'ultime étape.

Pour terminer, je rappellerai les trois points essentiels de méthode.

Prouver le mouvement en marchant, donc mener de front des actions immédiates et des orientations plus stratégiques à moyen et long terme.

Privilégier les services aux usagers sur une application stricte et normative de la loi

Mobiliser les élus et les collectivités locales, je pense que c'est un sujet important dans une journée de travail comme aujourd'hui.

L'idée est de susciter la motivation des élus et des collectivités et de valoriser la demande par une reconnaissance extérieure. C'est une clé d'entrée qu'on a utilisée pour la Picardie, par exemple le projet PREDIT où nous avons été retenus, nous avons obtenu la palme dans le palmarès annuel des transports régionaux, cela pour dire que la région avait fait un effort en matière d'accessibilité. Des participations à des colloques, comme aujourd'hui, renvoient une image positive de la dé-

marche aux élus, c'est un moyen de les mobiliser et de les impliquer dans la démarche. Finalement nos élus régionaux sont fiers de la démarche engagée et du coup sont plus favorables à affecter les moyens financiers correspondants.

Je terminerai sur l'idée que c'est avant tout la création d'une dynamique et en vous remerciant de nous avoir invités aujourd'hui à témoigner, puisque c'est aussi un moyen de faire avancer notre propre démarche picarde.



Alain GIRODON **Directeur des Transports urbains** **Linéa Ville de Gap**

Je suis le Directeur des transports urbains de la Ville de Gap qui est à la fois l'Autorité organisatrice de transports urbains et l'Exploitant et qui gère son réseau sous la forme d'une régie municipale. Je voudrais excuser l'absence, pour raison de santé, de ma collègue Véronique PAUL-LESBROS, Directrice de la Prospective de la Ville de Gap.

Je vais tout d'abord vous présenter la Ville de Gap, ensuite sa régie et les questions qui nous préoccupent en matière d'accessibilité, ce qui est opérationnel aujourd'hui sur la Ville de Gap et ce qui est en projet.

Gap est le chef-lieu du département des Hautes-Alpes, c'est une ville

moyenne de 40.000 habitants en croissance démographique forte. C'est la seule ville de plus de 20 000 habitants située entre Aix et Grenoble. Ce que je voudrais souligner, c'est que l'exemple que je vais vous présenter est celui d'une ville moyenne et non celui d'une grande ville comme Grenoble ou Nantes qui ont déjà fait beaucoup en matière d'accessibilité et qui sont en pointe dans ces domaines-là. C'est une ville-Préfecture aux moyens modestes et qui a des réponses aux problèmes d'accessibilité qui sont aussi modestes. Je n'aurai pas la prétention de vous présenter un réseau de transports à la pointe mais de vous montrer ce que l'on peut déjà faire dans un réseau de taille moyenne en province.

La Ville de Gap a mis en place un Plan de déplacements urbains volontariste puisque cette démarche était réservée aux villes de plus de 100.000 habitants. La Ville, consciente des enjeux de déplacements, a souhaité mener une réflexion sur toute la problématique des déplacements et son PDU a été adopté en septembre de cette année. La problématique de la ville de Gap, c'est principalement de l'habitat au Sud, des commerces et de l'activité au nord, un usage de l'automobile très important avec une configuration très particulière de ville de montagne située en fond de vallée avec des problèmes de circulation croissants, de sous utilisation des transports urbains, de liaisons piétonnes inadaptées et de développement d'axes cyclables à développer. C'est aussi un enjeu d'un trafic routier en augmentation de 35 % sous 10 ans si rien n'est fait.

Le PDU a prévu un certain nombre d'actions, notamment au niveau des transports collectifs avec, brièvement résumés :

la création d'une ligne express nord-sud,
la réalisation de parcs relais à hauteur de 450 places, la création d'un pôle multimodal aux abords de la gare SNCF,
un pôle d'échanges scolaire et interurbain aux abords de l'université,
des aménagements prioritaires de bus, un développement de l'usage des modes doux,

et enfin l'accessibilité des lignes de bus avec bien évidemment un volet réservé à cette question.

C'est une dernière réflexion qui sera certainement insuffisante et il faudra s'inscrire complètement dans la démarche de la loi en développant un schéma Accessibilité spécifique pour les transports collectifs.

Le réseau LINEA est un réseau de taille moyenne avec 9 lignes urbaines gérées en régie, 10 services scolaires affrétés principalement à des transporteurs privés, 8 services ouverts au public affrétés aussi à des transporteurs privés et 8 dessertes en taxi à la demande dont un transport à la demande accessible aux PMR puisque un de nos artisans taxi a un véhicule adapté. L'offre de transport a beaucoup évolué. En 2000 nous avions une taille tout à fait modeste de 300.000 km produits et aujourd'hui nous en sommes à plus de 850.000 km.

Au niveau de la régie Linéa, c'est un parc de 17 autobus, 5 standards de 12 mètres et 12 autobus à gabarit réduit, un âge moyen des véhicules de 7 ans et 60 % du parc équipé de filtres à particules.

En ce qui concerne l'accessibilité, la Ville de Gap a mené un travail bien avant la publication de la loi de 2005, puisque dès 2002-2003, un groupe de travail a été constitué regroupant les services transports, voirie, circulation, les associations de handicapés, le centre communal d'action sociale pour réfléchir à l'accessibilité du réseau de bus. L'opportunité s'est présentée à partir de 2000 de renouveler la totalité des véhicules puisque nous avions à l'époque un parc très vétuste. Le renouvellement des bus s'est fait avec des véhicules disposant tous de palettes d'accès. Aujourd'hui le renouvellement du parc est réalisé et plus de 80 % des autobus sont accessibles grâce à des palettes soit manuelles soit électriques. Les 20 % restant sont principalement des véhicules de réserves qui ne servent qu'à remplacer les véhicules qui sont à l'entretien.

Les travaux conduits en matière de voirie depuis 2-3 ans consistent à rehausser les quais pour l'accostage des bus.

On peut dire que 90 arrêts du réseau

sur 151 sont rehaussés et accessibles aux handicapés en fauteuils.

En ce qui concerne l'information visuelle aux arrêts, il a été mis en place des girouettes sur les véhicules, puisque nous avions du vieux matériel. Avec le renouvellement des véhicules, des panneaux d'affichage ont été installés avec des matériels de couleur.

En effet les personnes malvoyantes nous réclamaient une identification de nos véhicules grâce aux couleurs des lignes.

La technologie aidant, les girouettes qui sont offertes aujourd'hui par les constructeurs permettent aux personnes malvoyantes d'identifier plus facilement nos services. Outre la girouette frontale, nos véhicules disposent d'une girouette latérale et d'une girouette arrière avec le n° de ligne. L'information aux arrêts s'effectue dans les cadres horaires habituels et les textes prévoient toute une réflexion sur le dimensionnement des lettrages, etc...

pour lesquels nous devons adapter notre information aux arrêts. A bord de l'autobus, on trouve évidemment un emplacement réservé aux personnes en fauteuil. La concertation que nous avons eue avec l'APF notamment, a conduit à équiper nos véhicules de 2 emplacements pour fauteuil. On s'est aperçu effectivement que les personnes en fauteuil souhaitaient aller par exemple en ville faire les courses en étant accompagnées d'un camarade. L'équipement, vous le connaissez, ce sont les boutons poussoirs, l'emplacement avec les accoudoirs. Personnellement, je m'étonne que l'on n'ait pas prévu dans la réglementation pour les personnes en fauteuil d'avoir des ceintures de sécurité. A l'étranger, le réseau de Barcelone notamment équipe ses emplacements en fauteuil d'une ceinture.

La loi nous incite à nous interroger sur l'accessibilité des malvoyants et malentendants. Cela suppose que l'on équipe nos arrêts de matériels sonores et visuels et que l'on prévienne par exemple des dalles podotactiles au niveau de la voirie et des abords des quais. Ce sont des projets qui devront être conduits dans les délais prévus par les textes.

L'annonce sonore à l'arrêt c'est l'acti-

vation par bouton ou télécommande, un niveau sonore adapté en fonction de l'ambiance extérieure, ceci pour les points d'arrêt proprement dits, ensuite c'est l'information visuelle à bord des véhicules par des bandeaux lumineux et éventuellement des écrans TFT pour donner les informations concernant le prochain arrêt, les plans de lignes, etc...

Là aussi le réseau sera amené à développer ces équipements qui sont désormais rendus obligatoires par les textes.

J'en ai terminé en ce qui concerne la présentation des transports urbains de Gap, en soulignant que le réseau LINEA est un réseau entièrement gratuit pour les usagers depuis le 2 Novembre 2005.



PREMIER DEBAT



Marie-Paule PELLOUX
Présidente de l'Association
Comtadine des Devenus Sourds
et Malentendants
A.C.M.E. SURDI 84

Je fais partie de la population invisible. Je suis la présidente de l'association des malentendants et devenus sourds du Vaucluse. J'ai été invitée comme toutes les autres associations de handicapés, et très naïvement j'ai pensé, puisque c'était en région, puisque c'était un colloque sur l'accessibilité, que tout serait prévu.

Je suis sourde profonde, je suis implantée, c'est-à-dire que j'ai un appareil performant qui me permet actuellement de téléphoner mais aujourd'hui je n'ai pu que piquer quelques mots par ci par là, pas suffisamment pour me permettre d'avoir le sens du discours. Il y avait des choses écrites donc il y a eu effectivement deux exposés que j'ai pu suivre à moitié mais les qualités sonores de la salle font que je n'ai compris qu'un mot sur 10. Pour moi, l'accessibilité ce n'est pas la langue des signes. Je sais que c'est très médiatique, c'est quelque chose que l'on met toujours en avant, seulement je rappelle que dans les derniers chiffres de la DRES qui datent de 2007, il y a 1,3 % des déficients auditifs qui pratiquent la langue des signes. Alors, aujourd'hui l'accessibilité qui a été mise en place ne sert qu'à 1,3 % des déficients auditifs, mais aujourd'hui il n'y a pas de déficient auditif pratiquant la langue des signes dans la salle et les deux seuls déficients auditifs qui sont venus n'ont pas l'accessibilité. C'est une accessibilité qui est très jolie, qui se voit, mais qui ne sert à rien. Je voulais insister sur ce point parce que d'une part cette situation est très symbolique de ce que nous déficients auditifs, nous vivons et cela depuis un certain temps. L'accessibilité pour nous est toujours inconnue. Ensuite je voulais dire que le travail pour nous va être très long, on commence à peine quand vous vous avez déjà bien avancé, je me réjouis pour vous, mais on en est loin. Je voulais préciser parce qu'une fois on m'en avait fait la remarque, dans un autre colloque sur l'accessibilité où je n'avais pas la boucle magnétique, mes moyens de compensation personnels, ce sont la prothèse, l'implant, j'ai de la chance parce qu'il y a des sourds qui n'ont ni prothèse, ni implant, ni LSF, et la boucle magnétique constitue la solution collective, de la même façon qu'un plan incliné pour le fauteuil. Le dernier point sur lequel je voudrais insister c'est que bien sûr j'ai commencé à demander à qui je devais m'adresser pour avoir l'accessibilité et puis finalement ce n'est pas très important puisque on nous répète très souvent, surtout quand il y a un manque de budget, « l'accessibilité c'est l'affaire de tous ». Alors, l'affaire de

tous, oui, c'est qu'ici, tout le monde est responsable, à tous les niveaux, tous ceux qui participent, tous ceux qui ont organisé cette conférence sont responsables du fait qu'il n'y a pas d'accessibilité pour les déficients auditifs, parce qu'une personne qui est en situation de handicap c'est très souvent, toutes les heures de la journée et dans tous les cas de déplacements, de recherche d'informations, de travail, de la vie quotidienne.



Monsieur DI MARCO
Président honoraire de l'Union
Provençale des Aveugles

Je suis kinésithérapeute libéral, retraité depuis peu. Je voulais simplement attirer votre attention sur la loi 75-2005, qui date de trente ans. Je ne comprends pas pourquoi on n'applique pas la nouvelle loi. Vous avez dit par exemple que le décret d'avril 2006 n'avait pas encore été voté. Or, on sait que dans cette loi, si je l'ai bien comprise, chaque année le parlement doit être saisi du travail qui a été effectué et périodiquement, tous les 3 ans je crois, la loi peut être modifiée. Donc, on n'attendra pas trente ans pour faire évoluer la loi.

Réponse de Catherine BACHELIER
Députée ministérielle
à l'accessibilité

Je n'étais pas là lors des présentations mais je crois que la présentation a été faite par Jacques Lesne. C'était donc une très bonne présentation car il connaît ce sujet par cœur. Je voulais

seulement préciser qu'en ce qui concerne le suivi de la mise en application de la loi de 2005, tous les 3 ans, il y a une conférence nationale du handicap. Cela ne veut pas dire que tous les 3 ans on revoit la loi. Cela veut dire que tous les trois ans il y a une conférence nationale du handicap qui fait le point de la mise en application de la loi. Cette conférence donne lieu à un rapport qui est déposé sur le bureau des deux assemblées, le sénat et l'assemblée nationale, pour discussion. En ce qui concerne la visibilité tous les ans sur la mise en application de la loi, il s'agit du rapport annuel que les commissions communales ou intercommunales d'accessibilité doivent envoyer tous les ans au Préfet, au Président du Conseil Régional et aux DASS.

Réponse de Jacques LESNE

Je voudrais simplement revenir sur l'absence de décret d'application de l'article 45. Comme je le disais ce matin, c'est une décision du secrétariat général du gouvernement de l'époque qui avait décidé que l'ensemble des dispositions de l'article 45 était d'application immédiate et qu'il n'y avait donc pas besoin de décret d'application. Pour remédier à l'absence de décret, nous avons élaboré en concertation avec l'ensemble des acteurs, la directive d'avril 2006 dont je vous ai présenté les principaux points ce matin. Je rajouterai simplement que s'il y avait un certain nombre de dispositions strictes dans la loi, la circulaire avait pour objet d'aller vers quelque chose de plus pragmatique.

Monsieur DI MARCO

Un intervenant de la Ville de Gap a dit qu'à Barcelone, sont mis en place des systèmes de GPS ou de téléphones mobiles pour venir en aide aux personnes en difficulté, les personnes handicapées notamment. Nous réclamons des équipements sonores, lumineux ou une signalisation avec des coloris pour être avertis, et ces équipements sont bien sûr très utiles, mais par ces systèmes de GPS ou mobilité, on pourrait être renseignés à tout moment.

Réponse de Jacques LESNE

Les arrêtés que nous avons contribué à élaborer, prennent en compte l'état actuel de la technique. Naturellement, ils prendront en compte les évolutions technologiques, comme les schémas directeurs d'accessibilité prendront en compte les évolutions technologiques. Je voulais insister sur le fait que le schéma directeur d'accessibilité est approuvé, mais une fois approuvé, il a sa vie, il évoluera et il prendra en compte les évolutions technologiques, les changements de lignes, les demandes nouvelles éventuellement.

Monsieur DI MARCO

Il a été dit que les personnes qui se trouvaient en difficulté pouvaient rapidement demander assistance à des services compétents pour leur venir en aide. Il faudrait peut-être développer l'harmonisation, dans la chaîne de transport, des divers systèmes. Par exemple, si vous utilisez le ferroviaire et le transport routier, bien souvent la gare SNCF et la gare routière sont voisines. Le problème est de savoir qui peut intervenir pour venir en aide à la personne en difficulté ? Je crois que l'intervenant du Conseil Régional de Picardie a dit tout à l'heure que l'intervention humaine était bénéfique dans ce domaine parce qu'elle supprimait un peu la frontière ou le cloisonnement qu'il pouvait y avoir entre la gare routière et la gare SNCF.

Réponse d'Augustin FERTE RFF

Effectivement, nous sommes entièrement d'accord sur ce sujet de l'assistance humaine. Il reste à l'organiser en détail. Nous mobilisons déjà la SNCF pour le faire à l'intérieur de la gare. L'idéal, sur les pôles multimodaux, est que la personne qui fait l'assistance puisse aussi prendre en charge de bout en bout la personne, aller la chercher sur le parking ou à la gare routière à côté. C'est pour cela que nous menons une expérimentation (sur une seule ligne pour l'instant), et que nous travaillons de très près sur ce sujet. Cela renvoie aussi à un travail des départements, puisque les gares routiè-

res sont aussi gérées par les départements.

L'autre volet serait, au-delà de l'assistance humaine, l'information en direct, que ce soit sonore ou visuelle, qu'il y ait des renvois d'informations de la gare routière à la gare SNCF et réciproquement, pour faire gagner du temps et de la facilité d'accès à l'information.

Réponse de Sylvain PENNA

Je voudrais donner un complément sur ce que l'on fait en Eure et Loir. Nous avons deux gares routières importantes, à Chartres et à Dreux, qui sont complètement intégrées avec la gare SNCF. Nous envisageons une intégration encore plus complète avec guichet commun, salle d'attente commune, informations communes.



Alain GUILLAT Directeur Société PRORENTSOFT

Nous sommes installés au sein de la pépinière d'entreprises innovantes de Meyreuil, nous valorisons la recherche, nous travaillons sur les nouvelles technologies. Nous avons été labellisés dans le cadre d'un PREDIT sur le transport sur câble et adapté et aujourd'hui, nous mettons en place des systèmes de transport à la demande. Par exemple, nous gérons les approches gare de Besançon, nous travaillons sur 98 communes dans le Doubs central et on parle beaucoup d'exploitation et donc la question se tourne vers les exploitants et les autorités organisatrices

de transport.

Aujourd'hui, dans le transport on ne travaille pas du tout sur l'optimisation, c'est-à-dire que très souvent on voit un certain nombre de véhicules avec des capacités de remplissage qui sont relativement faibles. Nous avons travaillé avec le CNRS sur des algorithmes d'optimisation et aujourd'hui, quand nous regroupons les passagers, nous réduisons le nombre des véhicules, les coûts, les émissions de gaz à effet de serre. Ma question est pourquoi ne pas se servir plus souvent de systèmes optimisant le transport alors que pour l'instant on met du transport partout sans vraiment avoir une réflexion d'optimisation, donc de réduction des coûts qui permettrait de refinancer par exemple l'accessibilité ?

Réponse de Marine MILLOT

Il ne faut pas oublier que les personnes à mobilité réduite se déplacent mais utilisent peu aujourd'hui les transports collectifs parce qu'ils ne sont pas accessibles. Certes, il faut réfléchir à la question de la fréquentation des bus, des arrêts, revoir le système de transport global, mais il ne faut pas oublier que l'idée est que les personnes à mobilité réduite utilisent plus les transports collectifs qu'aujourd'hui puisqu'aujourd'hui ils sont peu accessibles. Pour donner quelques chiffres, qui ressortent de l'étude que nous avons faite sur le département 13 : 86 % des personnes qui reçoivent l'allocation de compensation de handicap, donc des personnes avec un handicap assez lourd, se déplacent. Seulement aujourd'hui, elles ne peuvent pas utiliser les transports collectifs et c'est particulièrement vrai pour les personnes en fauteuil roulant et les personnes ayant des déficiences cognitives. Il ne faut donc pas oublier que le but est d'augmenter la fréquentation des bus, mais évidemment il faut réfléchir à un système global et à optimiser le système pour avoir la meilleure offre répondant à la demande globale, ce que l'on n'a pas forcément aujourd'hui.

Réponse de Sylvain PENNA

Je vais encore parler de l'Eure et Loir. Je dirai que c'est lié à une volonté poli-

tique de l'autorité organisatrice qui joue son rôle d'autorité organisatrice. On n'a pas, en parallèle, des cars qui vont dans tous les sens, un qui transporte des voyageurs commerciaux, et à côté un transport scolaire pour le lycée, un transport scolaire pour le collège. On fait appel à des organisateurs secondaires mais c'est sous la tutelle du Conseil Général et quand une ligne existe, une collectivité ne peut pas créer une ligne parallèle pour ses scolaires, elle est obligée de prendre la ligne du département. On optimise comme cela les circuits. C'est le rôle de l'autorité organisatrice de définir ce qu'elle veut imposer.



Jean-Claude CORUZZI, représentant de l'Association des Paralysés de France

Je souhaiterais revenir sur l'intervention de Monsieur PENNA qui a fait l'apologie de son guide méthodologique, qui est certainement bien. Pour remettre un peu les choses en place, il a affirmé que les départements n'étaient pas en retard, cela ne me paraît pas évident. Il a dit aussi qu'il fallait 10 mn pour embarquer une personne en fauteuil, cela ne me paraît pas évident non plus, parce que c'est faux. Il a dit aussi que pour les personnes handicapées, le déplacement n'était pas une priorité. J'espère que son guide méthodologique n'est pas rempli de ces certitudes-là.

Réponse de Sylvain PENNA

Le guide méthodologique, comme je vous l'ai dit, n'est pas un véritable guide. Il apporte des éléments de métho-

de avec des fiches, quelques constats. Sur le temps de montée, je peux vous assurer qu'au mieux, c'est 7 minutes et au pire c'est 10 minutes, avec plate-forme élévatrice. Le car doit se garer bien en ligne à son arrêt, il faut que le conducteur mette son poste de conduite en sécurité, qu'il descende, qu'il fasse descendre la plate-forme, que la personne monte sur la plate-forme, qu'on mette la plate-forme en sécurité pour que le fauteuil ne bascule pas, que l'on monte la plate-forme, que la personne rentre dans le car, puisse aller à sa place, que le conducteur ancre le fauteuil, qu'il redescende, qu'il fasse descendre la plate-forme et qu'il rentre. On l'a fait avec des personnes qui participaient au groupe de travail et un petit fauteuil manuel a mis 6 mn, un autre, électrique, a mis 10 mn.

Réponse de Jean-Pierre BREMOND

Monsieur CORUZZI a participé, avec la FNTV 83, à une expérience liée au schéma départemental et il est vrai qu'aujourd'hui, les matériels ne sont pas forcément adaptés, que ce soit les élévateurs ou les planches mobiles. On en a fait la triste expérience sur la gare routière. Monsieur CORUZZI a pu accéder à bord du véhicule puisque le véhicule, par rapport à son accotement du trottoir, a permis tout d'abord de pouvoir baisser le haillon élévateur, et les véhicules aujourd'hui sont très sensibles du fait que ce sont des suspensions à air, et dès lors qu'il y a eu des personnes à bord, il a été impossible de redéployer à la descente sur le même quai cet appareillage parce que les mécanismes internes n'allaient pas jusqu'au bout. Les bras ne pouvaient donc pas se relever au niveau des appuis latéraux, ce qui fait que tout le système s'est bloqué en position sortie. Le véhicule n'a plus pu bouger puisque il est par force verrouillé. Il a fallu appeler par téléphone un technicien pour débloquer manuellement. Cela prend 25 mn pour ce type d'appareil. Cette triste expérience a démontré que le véhicule est resté immobilisé une quarantaine de minutes, et il était en gare routière ! Ce qui veut dire que tous les points d'arrêt ne sont pas for-

cément normalisés par rapport au type de matériel que l'on occupe. Il faudra voir aussi avec les constructeurs de façon à avoir des systèmes qui permettent plus rapidement de se dégager d'une telle situation, quitte à rentrer l'appareillage de façon électrique, ce qui n'était pas possible dans ce cas de figure. Il faut aussi qu'il y ait une normalisation au niveau des points d'ancrage des fauteuils. Lorsque le haillon fonctionne bien, la montée dans le véhicule ne pose pas de problème. Ce qui pose problème ensuite c'est l'ancrage et la mise en sécurité du fauteuil. Il faudrait qu'il y ait une norme en matière de fabrication de fauteuils. Il existe aujourd'hui différents types de fauteuils, avec des batteries, avec des roues plus ou moins grosses, etc... Il faudrait donc qu'il y ait aux 4 coins de chaque fauteuil, sur un dispositif de 10 cm², un volume de 10 cm³ par exemple, un point d'ancrage adapté de façon à pouvoir facilement ancrer ce fauteuil à l'aide d'un crochet et d'un verrouillage pneumatique, par exemple, ce qui serait à la fois beaucoup plus sécuritaire et prendrait beaucoup moins de temps.



Michel PICCA Président de la FNTV 13

Je voudrais revenir sur la problématique des points d'arrêt, problématique purement technique, je passe sur l'aspect financier qui est relativement important. Aujourd'hui, nos constructeurs ont fait preuve d'une grande imagination en matière d'accessibilité dans les autocars ou les autobus. On retrouve de l'accessibilité sur le côté

latéral du véhicule mais aussi sur les portes médianes, sur les portes arrière, on a différents systèmes qui sont des palettes, des rampes sortantes, de différentes longueurs, si le véhicule est surbaissé ou non. On peut trouver aussi des véhicules accessibles uniquement par la hauteur du quai. Il y a donc énormément de techniques différentes pour accéder dans nos véhicules. La question que je pose aujourd'hui, peut-être au CETE, c'est de savoir si on a répertorié tous ces différents systèmes d'accessibilité dans nos autocars et nos autobus et si on pourrait imaginer d'avoir un arrêt standard qui pourrait accepter tous ces différents systèmes, parce que, comme vous le savez, s'il y a aujourd'hui des frontières administratives au niveau de nos autorités organisatrices, fort heureusement, nos réseaux se superposent et on peut retrouver au même arrêt des autocars ou des autobus avec des systèmes différents, d'où la problématique et la difficulté que l'on rencontre, avec des problèmes techniques qui font que l'handicapé ne peut pas descendre, ni monter ou l'aménagement du quai bloque le système. Je crois qu'en termes financiers, c'est très important d'arriver à avoir un arrêt standard.

Réponse d'Alain GIRODON

Par expérience, je peux vous dire qu'en matière de voirie il n'y a pas d'arrêt standard. Autant d'arrêts vous avez, autant vous avez de configurations différentes et il faut faire avec. Pour les matériels en matière d'accessibilité des autobus, ce sont des matériels relativement homogènes quels que soient les constructeurs, le problème à mon avis n'est pas l'urbain, le problème c'est l'interurbain et l'aménagement des autocars.

Michel PICCA

Si un autocar arrive à votre arrêt, avec une palette, est-ce que cet autocar peut descendre ses passagers ?

Réponse d'Alain GIRODON

Je peux difficilement parler des autocars parce que je n'en ai pas dans ma

flotte. Il faudrait peut-être interroger un exploitant interurbain.

Réponse de Marine MILLOT

C'est la vraie question, c'est toute la question qui va nous l'espérons pouvoir être résolue avec tout l'aspect partenarial dont je parlais. Des choses ont été explorées, un guide du CERTU est sorti sur les bus et leurs points d'arrêt, qui prend en compte la question des matériels et l'adaptation des points d'arrêt. Ceci dit, c'est une autre question que vous soulevez. Quand on a plusieurs types de matériels sur un même point d'arrêt, la négociation entre les différentes AOT est importante, afin de connaître les différents matériels qui existent. Le point d'arrêt est de la compétence de la voirie, donc de la Commune qui va avoir son réseau urbain, et qui ne connaît pas forcément le matériel qui est utilisé par l'interurbain. La correspondance entre les différents schémas directeurs va donc être importante pour savoir, suivant les hauteurs de quai qui ont été retenues, par rapport au matériel urbain, s'il peut être adapté aux différents matériels interurbains qui passent par là. On peut aussi travailler en amont : quelle est la meilleure hauteur de quai par rapport aux différents matériels qui passent par là.

Réponse de Sylvain PENNA

C'est une question importante. Je vous ai dit tout à l'heure qu'on avait mis en place 5 groupes de travail, on vient d'en créer un justement avec les autorités urbaines, pour la gestion des points d'arrêt communs, et pour savoir comment on les équipe parce qu'effectivement il y a une problématique.

Je voulais répondre à la personne qui disait que, pour moi, les déplacements chez les personnes handicapées n'étaient pas une priorité. Ce n'est pas ce que j'ai dit. J'ai dit que, compte-tenu des moyens limités dont la plupart disposaient, d'autres priorités se dégageaient pour les personnes handicapées que les déplacements. C'était une explication, je n'ai pas dit qu'elles n'avaient pas de besoins. Et ce n'est pas moi qui l'ai dit, ce sont les associa-

tions, quand elles ont cherché pourquoi, bien qu'on ait mis en place un transport à la demande accessible, et qui passe partout, il ne se développait pas aussi rapidement que l'on pouvait s'y attendre.



Patrick CAMILLADE
Directeur du SMITEEB

Je m'interrogeais sur les difficultés de mise en accessibilité notamment pour les personnes déficientes sensorielles et malvoyantes. Je me posais la question de savoir si on pouvait envisager ou s'il existait une norme de communication à l'aide d'un boîtier, je pense que la technologie le permettrait, qui autoriserait l'ensemble des réseaux urbains, interurbains ou ferrés, à avoir le même outil de communication pour annoncer l'arrivée d'un véhicule, un train... S'il y avait une homogénéité de cet outil avec une fréquence particulière, un système spécifique, je pense que ça aiderait beaucoup à résoudre ce point difficile.

Réponse de Catherine BACHELIER

Si j'ai bien compris votre question, vous parlez d'une sorte de boîtier universel qui peut déclencher des balises sonores, des répéteurs de feux ; ce boîtier existe déjà avec une fréquence uniquement dédiée à cela qui a été donnée par l'ART

Réponse de Jean-Pierre BREMOND

Je voudrais revenir sur les termes de la loi, sur la possibilité de dérogation

pour des véhicules d'occasion munis de ceintures de sécurité. J'y vois un peu un leurre dans la mesure où les autocars ont été équipés systématiquement de ceintures de sécurité depuis 1999. Ce sont des véhicules qui ont 8 ans aujourd'hui et lorsqu'ils sont dans le parc d'une entreprise, ils sont encore exploités 10 ans voire 15 ans. Ce type de véhicule ne se trouvera donc pas sur le marché de l'occasion. Cela signifie donc qu'effectivement, pour se mettre en conformité avec la loi, toutes les entreprises seront obligées d'acheter des véhicules neufs. Il y a là un réel problème de coût, ce qui implique une deuxième réflexion au niveau du transport scolaire. Pour les services spéciaux qui sont des services dédiés, comme le transport scolaire, on connaît la fréquentation des élèves. On sait pertinemment, sur un circuit, s'il y aura une personne à mobilité réduite ou pas. A partir de là, pourquoi équiper tout le parc, ce qui implique une perte à minima de 6 places par véhicule ? Quand les Conseils Généraux font leurs comptes, vu le nombre de cars, cela demande beaucoup de cars supplémentaires à mettre en œuvre. Cela engendre aussi pour la collectivité un surcoût énorme qui n'est pas justifié. Je crois qu'il y a là aussi une réflexion à mener. Aujourd'hui les techniques permettent d'avoir des véhicules qui peuvent avoir une configuration PMR avec la possibilité de mettre un haillon élévateur, mais aussi qui peuvent être utilisés avec un maximum de capacité. Je crois que c'est là dessus qu'il faut jouer de façon à ne mettre les véhicules adaptés que là où ils sont nécessaires.



RESTITUTION DES ATELIERS

Atelier consacré à l'accessibilité dans la chaîne des déplacements



Jean-Claude GOGUILLOT
Rapporteur

Rappel des enjeux sur l'accessibilité des transports :

intégration, au niveau social, qualité d'usage pour la pratique des transports,

implication sur le développement durable : report vers les transports en commun pour réduire la circulation et la pollution induite,

implication sur l'économie : rendre les TC accessibles induit un phénomène d'attractivité pour de nouveaux publics (exemple sur Grenoble),

dernier point : l'accessibilité est bien visible et favorise la promotion du transport en commun

En déclinant les obligations de la loi : schéma, concertation, chaîne du déplacement

La notion d'élaboration des schémas est apparue directement dans le cadre de l'atelier sur les 2 points importants que sont la concertation et la création des commissions de concertation à tous les niveaux (local, départemental et régional...). Un des points soulevés est qu'il y a tellement de commissions que cela devient difficile à gérer pour les publics handicapés, et que cela demande de la cohérence et de l'organisation.

La notion de chaîne de déplacements : on retrouve tout l'intérêt de la concertation et de la cohérence entre les différents chantiers ; en effet la personne qui a besoin de se déplacer doit avoir une lisibilité préalable entre le moment où elle sort de chez elle et le moment où elle atteint son point d'arrivée. Cela veut dire que sur l'ensemble, il est demandé que les autorités organisatrices se concertent pour avoir véritablement un niveau de service adapté et non pas des petits tronçons comme malheureusement on le voit un peu trop souvent.

2 exemples ont été cités : le travail qui a été fait entre la Région et les Conseils Généraux notamment dans les Alpes de Haute Provence et les Hautes Alpes ; de même le travail qui a été élaboré avec MPM sur les gares de l'axe ferroviaire Aix-Marseille. Ces travaux sont en cours actuellement, et l'on se rend compte au quotidien des difficultés.

La question des retards sur la publication d'un certain nombre de décrets a été abordée. Ont été rappelés également un certain nombre de manques sur les documents normatifs concernant le matériel roulant (cars). Il y a beaucoup de demandes dans ce sens ; pour l'heure on nous promet un rendez-vous d'ici 18 mois avec des éléments concrets.

La question concernant les transporteurs a été abordée : il s'agit du respect des normes, et notamment de la norme ISO pour le dimensionnement des fauteuils puisque cela aussi conditionne l'acceptation dans le matériel roulant. Une demande a été faite à l'AFNOR pour essayer de confirmer les tailles qui sont données.

Une autre remarque a été faite tout à l'heure par un représentant de la RTM, concernant le matériel en indiquant que pour certaines lignes rendues accessibles, les personnes handicapées n'étaient pas toujours au rendez-vous, d'où une sous-utilisation des aménagements.

De son côté la SNCF a rappelé qu'il existait un groupe de travail et de

concertation national permettant d'étudier et d'anticiper les propositions d'accessibilité. Au niveau régional, on a rappelé les efforts qui étaient faits dans le montage des projets de pôles d'échanges, où là encore, la concertation est complète avec l'ensemble des partenaires. Cela va aussi bien de la tarification combinée train-bus, à l'information (systèmes du Pilote et site Internet TER PACA).

Au niveau des associations, il a été rappelé le souhait d'avoir une lisibilité simple et complète des parcours, qui nécessite un travail cohérent des collectivités et du bon sens. La volonté de participer au travail de concertation est présent, mais avec le petit bémol dont j'ai parlé tout à l'heure, « sollicitation certes, mais pas marathon ».



Premier atelier

La question du niveau de service et du souhait d'avoir des aménagements fiables a été longuement débattue. Entre un ascenseur et une rampe, on préfère avoir quelque chose qui sera en permanence en état de marche, ne sera pas péjorant et ne risquera pas de couper une chaîne de déplacements.

Au-delà de ces aspects techniques d'aménagement, les associations ont clairement affiché leur souhait d'avoir une assistance et une présence humaine dans les lieux et notamment dans les gares ; que cette présence dépasse le simple geste de transfert, c'est-à-dire qu'au-delà de l'aide que la personne reçoit, il y a une demande de reconnaissance de la part des personnes en situation de handicap et que tous les efforts soient faits pour qu'elles ne soient pas traitées comme de simples numéros ou exercices.

Cela a permis d'aborder les logiques de formation et d'éducation des personnels. Des exemples ont été donnés notamment pour la ville de Marseille avec les associations, et pour le Conseil Général des Bouches du Rhône avec le travail au niveau des collégiens, avec une notion plus large débouchant sur le civisme. On en demande beaucoup aux personnes qui sont au contact dans les établissements, mais il y a aussi effectivement beaucoup de petits gestes qui pourraient être faits par monsieur tout le monde lorsqu'il voit une personne handicapée dans une situation difficile.

Pour conclure, je donnerai 2 éléments force : le souhait de garder et de dupliquer les bonnes pratiques évoquées, pour avoir une homogénéité sur l'ensemble des réseaux, et maintenir le principe de la concertation à tous les niveaux. Cette concertation joue aussi au niveau des aménagements. On a beaucoup parlé des difficultés voirie et transport, les compétences n'étant pas toujours à la même collectivité. Il faut que l'articulation soit correcte.

Et puis, deuxième chose, comme on l'avait présenté dans le cadre des pôles d'échanges, il faut que l'ensemble des AO se concertent pour avoir des projets qui démarrent et qui aboutissent en même temps pour qu'il y ait une cohérence dans la démarche.

Catherine BACHELIER

Je voudrais juste rappeler qu'on a beaucoup parlé d'intermodalité et que c'est important. Sur les autocars, on a dit qu'actuellement l'offre n'était pas satisfaisante mais que les constructeurs d'autocars avaient affirmé que d'ici environ 18 mois ils pourraient avoir une offre qui correspondrait aux besoins. Nous attendons donc cette offre.



Atelier consacré à l'accessibilité et au niveau de service

Jean-Pierre BREMOND

Nous avons travaillé sur la qualité de service qui a pour objectif de faciliter l'accès aux déplacements des personnes à mobilité réduite mais également, par voie de conséquence, de faciliter la chaîne des déplacements des transports publics tout court. C'est un élément important qui ressort de cette discussion.

En matière d'infrastructures, il faut que les infrastructures soient adaptées et cohérentes.

Concernant les matériels de transport,



nous avons parlé des spécificités. Nous nous sommes demandé si des véhicules standards pourraient être utilisés. Nous nous sommes aperçus très rapidement que c'est impossible. En matière de transport urbain, c'est plus facile parce que les véhicules sont toujours sur des niveaux de prestations égales en matière d'arrêts de bus, etc..., bien souvent c'est la rampe qui permet l'accès à bord du véhicule. Aujourd'hui, on voit fleurir des véhicules mixtes qui ont une partie avant surbaissée, au niveau de l'urbain, et une partie surélevée à l'arrière, qui pourraient être utilisés en interurbain. Mais, la difficulté, c'est que ces véhicules ne disposent pas de soutes à bagages et qu'aujourd'hui, dans les problématiques de déplacements en interurbain, on a des bagages à transporter, par exemple les étudiants en début et fin de semaine, ou toute personne

ayant des bagages volumineux.

Nous avons insisté sur toute la chaîne de l'information, qu'elle soit préalable ou sur le terrain.

Nous avons abordé aussi les nouvelles technologies, qui pourraient peut-être compléter à certaines normes en vigueur et apporter plus d'aide à la personne.

Dans cette question de la continuité du service public, il s'agit donc de favoriser au maximum l'utilisation du service public pour tous les usagers.

Nous avons distingué ensuite le niveau de service : à quel moment est-on sur des services réguliers équipés ou sur des systèmes plus spécialisés comme le TAD ou les services de transport scolaire.

Nous avons abordé la question de la normalisation des fauteuils en matière technique. Aujourd'hui, le problème des points d'ancrage dans les véhicules, est ce qui pénalise le plus au niveau des temps de montée et de descente à bord des véhicules. Il faudrait donc arriver à avoir des fauteuils normalisés avec des points d'ancrage qui faciliteraient cette démarche.

Deuxième atelier



Un volet très important a été abordé, qui ne l'avait pas été ce matin, c'est la problématique du conducteur, son rôle aujourd'hui. Il est à son poste de conduite. Faire monter une personne par un moyen technique nécessite un accompagnement. La difficulté est de savoir si on doit mettre un accompagnement à bord du véhicule pour aider les personnes à mobilité réduite ou si le conducteur doit accompagner ? Cela représente de grosses problématiques en vue, car le conducteur

devra quitter son poste de conduite, et quid en matière de sécurité ? C'est un problème assez délicat.

Nous avons abordé aussi le comportement vis-à-vis des autres usagers. Il ne faudrait pas que ce que l'on va apporter en solution, pénalise et décourage l'autre clientèle. Le problème est donc la cohabitation des personnes liée aux temps d'allongement des parcours dus à la prise en charge des personnes à mobilité réduite.

Nous avons abordé la question des ressources liées au TAD qui répondent en matière de transport dans les milieux ruraux, pour optimiser des moyens. Un des points de la problématique est le niveau de délai de réservation. Nous sommes arrivés jusqu'au niveau de substitution lié à l'incapacité technique, par exemple dans zones de montagne qui peuvent poser problème en matière de déclivité, d'enneigement. Il faudrait donc peut-être recenser les zones géographiques où il y aurait des incapacités techniques à mettre en place des services.

Nous avons parlé aussi de l'évolution des technologies qui pourrait modifier les arrêtés. Les technologies évoluent sans cesse. Nous avons parlé un peu ce matin de ce que pourraient apporter en matière d'information directe à la personne les téléphones portables, qui pourraient se substituer à des moyens beaucoup plus lourds surtout dans les milieux ruraux.

Concernant les transports scolaires, nous avons abordé les schémas existants en matière de substitution. Bien souvent les élèves handicapés bénéficient d'un transport à la demande qui les emmène sur des établissements bien différents de ceux fréquentés par la plupart des élèves. Aujourd'hui, la loi prévoit aussi l'accueil de ces élèves dans les établissements ouverts à tous, ce qui veut dire qu'il y a un décalage entre ce qui existerait si on mettait un transport tous publics, et la nécessité de desservir les établissements spécialisés qui sont encore d'actualité.

Au niveau des véhicules, est-il nécessaire d'équiper tous les véhicules de

transport scolaire, alors que les élèves sont munis d'un titre de transport à la rentrée scolaire qui est une carte d'abonnement qui définit le type d'élève à transporter. On sait donc en début d'année scolaire si on aura à transporter un élève en fauteuil. On pourrait donc mettre les matériels adaptés uniquement où ils sont utiles.

Jacques LESNE

L'essentiel a été dit. Je voudrais simplement revenir sur le fait que si la loi fixait des objectifs de résultats, c'était bien au travers des schémas régionaux qu'il fallait les mettre en œuvre et il fallait faire évoluer ces schémas régionaux en fonction des progrès technologiques. Les arrêtés qui ont été publiés et ceux qui le seront prochainement prévoient leurs modifications en fonction des évolutions technologiques sans qu'il y ait forcément besoin de recourir à une modification de la loi. Mon point de vue est plutôt : on a une loi qui est ce qu'elle est, épuisons-la au maximum pour en tirer les meilleurs objectifs de résultats, et s'il y a un problème, la conférence nationale prévue en 2008 pourrait être une étape pour pointer les différents problèmes d'application de cette loi.



Atelier consacré à l'accessibilité et au mode de financement



Sylvain PENNA

Nous avons commencé par une série de constats et nous avons recherché ensuite quelques pistes.

Premier constat : la loi n'a rien prévu en matière de financement. Je dirai qu'il aurait peut-être été préférable de traiter du financement dans la loi. Mais ce sentiment était partagé. D'autres personnes ont dit que cela laissait plus d'initiative et que, si on avait parlé de financement dans la loi, on n'aurait peut-être pas encore commencé aujourd'hui à traiter du vrai problème. C'est bien entendu quelqu'un de l'Etat qui a dit cela ! Autre constat : dans les contrats de projets, il n'y avait rien. Des régions avaient essayé de mettre la problématique de l'accessibilité dans les contrats de projets, elles se sont vu opposer une fin de non recevoir. C'est un constat aussi.

Deuxième constat : c'est un vrai problème de solidarité nationale, d'équité, pour savoir qui devait financer. Il n'y a que deux sources de financement, le contribuable ou l'utilisateur, et ça penchait plutôt vers le contribuable. Le constat aussi, c'est qu'au niveau des départements, il n'y a pas de ressources spécifiques. C'est vrai pour tous les transports, donc c'est une difficulté supplémentaire.

Troisième et quatrième constat : ça coûte cher.

Les coûts d'investissement sont colossaux. Si je cite simplement la SNCF et RFF, c'est de l'ordre de 6 à 7 milliards

d'euros avec des enjeux financiers très lourds. S'il n'y avait que l'investissement, on pourrait y arriver mais ces coûts ne sont pas les seuls, il y a beaucoup de coûts induits, car il faut ensuite maintenir et entretenir ces investissements. L'accessibilité ne vaut que si les équipements fonctionnent et sont maintenus. Il y a des coûts d'exploitation, car il peut y avoir des pertes de capacités, parfois importantes, dans les véhicules, qui vont générer des coûts d'investissements supplémentaires mais des coûts en personnel de conduite supplémentaires. On sait que les coûts de personnel de conduite représentent 40 à 50 % du coût du transport. Et il y a des coûts sociaux invisibles puisque le rôle de ces personnels se trouve élargi. Ils vont avoir besoin de formation, ils vont avoir une nouvelle qualification, et ils vont exiger une rémunération en conséquence avec leur qualification. Donc, des coûts de fonctionnement très importants et redondants.

Cinquième constat qui est un peu plus rassurant : on ne part pas de rien.

On sait que des moyens sont déjà consacrés aujourd'hui à l'accessibilité. Au niveau des départements par exemple, il y a toute l'organisation des transports des élèves et des étudiants gravement handicapés qui représentent des chiffres conséquents (dans les Bouches-du-Rhône c'est 6 M€, dans les Hautes-Alpes, des coûts encore supérieurs, et en Eure et Loir, c'est un coût du même ordre de grandeur), donc des coûts y sont déjà consacrés.

Une autre source importante de financement : tous les transports qui sont financés à travers les établissements médico-sociaux, par la Caisse d'Assurance-Maladie, la Sécurité Sociale, qui peuvent monter jusqu'à plusieurs dizaines de millions par département. Les CAT, les IME, etc... un certain nombre d'établissements ont mis en place leurs propres moyens de transport.

Quelques pistes : il n'y a pas de miracle, nous n'avons pas trouvé la solution. On a trouvé quelques pistes.

La première est d'optimiser les coûts, d'abord en organisant mieux le système de transports, en recherchant les

économies d'échelle, les synergies, de la cohérence, de la coordination, en développant l'intermodalité, l'intégration, en utilisant des sources de financement multiples. Quand on aménage un point d'arrêt, on ne l'aménage pas uniquement pour l'accessibilité, on va l'aménager aussi pour la sécurité, à ce titre, on peut trouver des financements complémentaires.

La deuxième piste, est la mise en place de solutions transitoires évolutives. Ce n'est pas du tout ou rien et on peut passer par des solutions intermédiaires, type transport à la demande, type progressivité des aménagements ferroviaires, qui ont été développées et qui permettent d'étaler le financement. C'est aussi essayer de développer la standardisation bien que ce soit difficile. On a vu aujourd'hui un certain nombre de problèmes dans les matériels, qui font que ça coûte cher, entre le système d'ancrage, les systèmes de montée dans les cars, etc... rien n'est harmonisé et j'espère que cela s'améliorera.

Cette deuxième piste consiste donc à utiliser mieux les moyens actuellement consacrés au transport des personnes handicapées. Si on ne met plus en place de transport spécifique pour elles, on peut le réinjecter dans le transport pour tous. Et concernant les moyens des établissements médicaux, plutôt que chacun développe des moyens propres, on pourrait peut-être leur proposer un conventionnement. Si on met en place un TAD, pourquoi ces établissements n'utiliseraient-ils pas le TAD qu'à mis en place un département pour transporter ces personnes ?



Troisième atelier

Troisième piste : se donner des stratégies. Il y a plusieurs stratégies. La pre-

mière, bien connue des financiers, c'est optimiser l'utilisation dans le cadre d'une enveloppe donnée. Aujourd'hui, les enveloppes existent. Il faut essayer de voir comment on peut améliorer leur utilisation, pour ensuite évoluer en optimisant l'enveloppe en fonction des besoins qu'on aura recensés. Tout cela va passer par la définition de priorités, de programmation, d'échéanciers. Dans le cadre du schéma directeur qui est vraiment reconnu comme outil essentiel, définir aussi des priorités différentes suivant les types de handicaps. On a tendance à penser tout de suite handicap lourd, handicap moteur, fauteuil roulant, alors qu'un certain nombre d'actions peuvent être faites pour des handicaps plus légers et qui coûtent moins cher.

Dernière piste : les ressources nouvelles. Nous avons parlé du Grenelle de l'Environnement puisque il a été dit, dans le cadre de ce Grenelle de l'Environnement, qu'il fallait développer le transport collectif, et qu'on parlerait du financement du transport collectif. On peut toujours rêver, pourquoi pas une nouvelle ressource pour le développement du transport collectif. Je n'y crois pas trop, il faudra trouver l'argent.

Certains ont proposé une taxe, type taxe d'aéroport, en disant que le problème avait été résolu dans l'aérien par une taxe additionnelle à la taxe d'aéroport qui a permis de financer la mise en accessibilité des aéroports. La recherche de cofinancements est également toujours possible.

Pour conclure, tout le monde s'est accordé sur le fait qu'il faut avoir une vision pour le futur c'est-à-dire ne jamais perdre de vue l'objectif final, qui est d'ailleurs dans la loi. Même si les délais ne sont pas respectés, il faut toujours l'avoir en point de mire, notamment en matière de dimensionnement. Certains ont dit qu'aujourd'hui, on dimensionne les ascenseurs pour transporter un ou deux fauteuils, mais si demain 40 % de la population âgée veut accéder par ascenseurs, ce n'est peut-être pas la bonne solution. Chacun s'est accordé également sur le fait que la mise en œuvre devait être progressive, pragmatique et réaliste.

L'important c'est la dynamique, c'est de se lancer dans la bataille.

Chantal DUCHENE
Directrice du GART

Je voudrais seulement insister sur ce qui vient d'être dit, sur le fait qu'il faut avoir une vision, et chercher à faire système pour réduire les coûts car il est bien évident que plutôt que d'avoir des transports organisés par une multitude d'institutions, si on arrivait à globaliser cela, on pourrait certainement avoir un meilleur service global pour un même coût, et vu ce que globalement coûte l'accessibilité, on irait certainement vers un meilleur résultat. Concernant la question du dimensionnement, il faut trouver une articulation entre la vision globale et une vision progressive : quand on sait que de plus en plus de personnes vont avoir des difficultés pour se déplacer, il ne faut pas attendre le grand soir où l'on aura les bonnes dimensions du système, mais trouver des solutions valables dès maintenant.



DEBAT GENERAL



Pierre-Léon VITOUX
Association des Paralysés de France

J'ai été frappé par deux choses dans les débats : d'abord la question des autocars, sur le côté un peu décalé par le fait qu'on est en France et qu'en France, c'est nouveau les autocars dans lesquels une personne en fauteuil roulant

peut monter (il y a des pays où c'est banal depuis des années, comme à New-York, où on sort le haillon pour une personne âgée avec une canne ou pour une personne obèse et où les autocars fonctionnent avec 3 ou 4 marches, ce ne sont pas des autocars de tourisme). Donc, le haillon ça marche et ça peut aller vite à partir du moment où les gens savent s'en servir et le public s'habitue.

Ensuite, sur l'importance d'introduire la dimension de transport à la demande comme un outil constitutif du système de transport à l'échelle départementale ou régionale, et ne pas le considérer comme un pis-aller, un système « en attendant », car il me semble qu'il y aura toujours un public qui aura besoin de cette offre, avec même peut-être dans certains cas, une assistance, et car c'est une offre évolutive. Toutes les villes qui ont des offres de transport à la demande ont fait glisser au fur et à mesure de leur accessibilité cette offre vers un public qui en avait le plus besoin, tandis que le public qui pouvait de manière autonome prendre le transport régulier le prenait. C'est une réalité qui est vécue par toutes les Communes qui ont un transport à la demande. Donc, on a intérêt, dans la conception des schémas, à mon avis, à penser transport à la demande, et comme l'a dit pour terminer Monsieur Sylvain Penna, le transport à la demande doit être pour tous et accessible à tous, pour éviter ce qui se passe. On voit dans les départements alpins, des petites communes, des intercommunalités, qui mettent en place en ce moment, des petits transports à la demande pour les personnes âgées, pour un public donné, qui vont être inconnus, qui vont tourner pour un petit public et qui ne vont pas du tout être intégrés dans l'offre globale. Je trouve que c'est vraiment dommage, alors qu'une réflexion globale sur l'offre de transport à la demande, qui intègre celle des personnes handicapées, des personnes âgées, des personnes qui ne peuvent pas conduire, qui sont par exemple au RMI et qui ne peuvent pas avoir de voiture, etc... ce sont des choses qui remontent dans les pays et qui se travaillent séparément. Donc, il y a vraiment intérêt à ce que peut-être le schéma directeur d'accessibilité intè-

gre cette question, y compris dans les départements où cette réflexion n'a pas été travaillée à l'échelle départementale dans un schéma de transport ordinaire.

Question de l'animateur Yves Blisson

On a commencé ce matin en évoquant une loi qui faisait suite à une loi de 1975 qui n'avait pas donné de résultats. Vous avez précisément présenté cette loi de 2005, vous avez insisté sur ses échéances avec cette date de 2015 qui est fixée avec des possibilités de certaines pénalités, voire de sanctions. Aujourd'hui, est-ce qu'on n'a pas oublié dans cette loi très précise, un aspect un peu citoyen ? On disait tout à l'heure que finalement on peut se poser le problème alors que le handicap est une cause nationale, de dire est-ce qu'on ne va pas perdre nous, voyageurs qui ne sommes pas handicapés, 5 ou 10 mn, parce qu'il va falloir embarquer ou débarquer une personne, est-ce qu'on est nous même dans l'esprit de cette grande cause, avec une loi qui est peut-être tellement formatée, tellement précise qu'elle en fait oublier le côté un peu citoyen de l'opération ?



Chantal DUCHENE

On a eu 2 lois effectivement, une en 1975, où l'Etat avait la main et il ne s'est pas passé grand-chose, d'ailleurs l'Etat n'avait pas fixé de date butoir. Il n'a rien fait.

En 2005, on a une loi qui impose beaucoup aux collectivités territoriales et, même s'il n'y a pas de financement, les collectivités territoriales ont beaucoup fait. Je crois qu'il faut le souligner. El-

les ont sans doute beaucoup fait parce que l'état d'esprit a changé en 30 ans et aussi parce que, pour préparer la loi de 2005, ce qui avait moins été le cas en 1975, les associations ont joué un rôle tout à fait moteur. Elles ont été force de proposition, mais aussi force de négociation. Au GART, on a discuté avec l'APF sur la question des délais pour que la loi arrive à des choses réalistes et faisables, donc il y a du donnant donnant. Cet aspect citoyen sur lequel vous posez la question, je trouve qu'on le voit beaucoup dans la loi de 2005, parce que les associations ont joué ce rôle, parce qu'aussi les associations sont très présentes pour travailler avec les collectivités pour qu'on mette en place des équipements qui correspondent bien aux besoins. On a vraiment besoin d'avoir ces partenaires associatifs parce que ce sont eux qui savent de quoi ont besoin les personnes qui souffrent des différents handicaps. Je crois par rapport à cet aspect citoyen, qui est aussi de se prendre en charge dans la cité, que les associations de handicapés montrent à quel point elles se sont organisées pour pouvoir être des partenaires tout à fait crédibles dans la prise en charge. Les autres usagers des transports collectifs savent comprendre cela. Bien sûr il ne faut pas les pénaliser par des allongements de temps de parcours, etc... On sait bien que la question du temps de parcours est assez décisive pour le choix entre la voiture et le transport collectif. Mais globalement la cohabitation entre les valides et ceux qui le sont moins, se passe plutôt bien. On sait que dans 10-15 ans la moitié de la population sera dans une situation de difficulté de déplacement. Quand le phénomène est massif, cela devient monsieur et madame tout le monde et le vivre ensemble s'en améliore aussi.

Jacques LESNE

Par rapport à la loi de 1975, mes propos étaient plus nuancés. En matière de transport urbain, j'ai insisté dans le cadre de l'atelier n°2 sur le fait que les efforts conjugués des autorités organisatrices appuyés fortement par les associations de personnes handicapées, ont contribué à la mise en accessibilité

du tramway, alors que le tramway standard français mis en service à Nantes n'était pas accessible, d'abord à Grenoble, puis dans les autres agglomérations. Depuis, les efforts successifs ont permis d'arriver aux tramways à plancher bas qu'on connaît maintenant et qui se font dans toutes les villes, à Marseille notamment et dernièrement.

En matière de transport urbain, la problématique est totalement différente de la problématique en matière de transports départementaux. Cela va dans le sens de la réflexion du représentant de l'APF et en matière de transport ferroviaire régional.

Sur la seconde question qui portait sur l'esprit citoyen, la loi fait le pari de l'esprit citoyen puisque contrairement aux propos que vous me prêtez, aucune sanction n'est prévue en cas de dérapage de délai pour les schémas directeurs d'accessibilité.

Catherine BACHELIER

Je voudrais revenir sur votre parallèle entre la loi de 1975 et la loi de 2005. Il suffit de regarder le titre des lois. La loi de 1975 était une loi d'orientation en faveur des personnes handicapées. On visait une catégorie de la population, en disant, il faut faire quelque chose pour ces gens-là qui sont un peu défavorisés. La loi de 2005 s'appelle la loi sur l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées. C'est totalement différent. Les personnes handicapées sont considérées comme de citoyens à part entière qui ont les mêmes droits que les autres, qui doivent participer et donner leur avis. D'ailleurs, les deux piliers de la loi sont la participation, la concertation avec les personnes handicapées, avec les professionnels, avec les donneurs d'ordres, avec toutes les personnes concernées, et l'élaboration de plans, schémas directeurs avec des calendriers de réalisation.

Je comprends qu'il y ait confusion sur les sanctions, les pénalités. En transport, il n'est pas clairement dit qu'il y aurait de sanctions. La seule sanction c'est qu'aucun argent public ne doit être dépensé s'il n'y a pas un strict respect des règles d'accessibilité et si on a

donné une subvention et qu'on s'aperçoit ensuite qu'il n'y a pas respect des règles d'accessibilité, il y a obligatoirement remboursement de la subvention. Par contre, il y a des sanctions très très strictes en matière de cadre bâti et d'ERP. Les gares par exemple sont concernées. On va, en cas de récidive, jusqu'à 75.000 € d'amende et 6 mois d'emprisonnement.

Le changement d'état d'esprit a beaucoup été évoqué à la fin de l'atelier n° 1. Ce changement se voit dans le titre de la loi. Je ne veux pas dire que sur le terrain, la totalité des français a complètement changé d'état d'esprit, ce n'est certainement pas le cas, malheureusement, mais on a bon espoir puisque la loi prône comme une de ses obligations, que l'école de référence pour un enfant handicapé est l'école la plus proche de son domicile. Plus on aura d'enfants intégrés dans l'école avec des camarades valides, plus l'état d'esprit des enfants changera et ce sera le cas des générations futures. Nos enfants, nos petits-enfants auront un autre type de comportement.



Bernard Sulpis
RFF

On a beaucoup parlé dans l'atelier financement et sous l'impulsion en particulier du représentant de l'APF, de la mutualisation des moyens. C'est vrai qu'on a peur de ça. Beaucoup d'argent public est consacré aujourd'hui à l'aide aux personnes handicapées. Je crois que si on a peur de parler de cette mutualisation des moyens, c'est que quelque part elle va se traduire par le transfert d'une aide directe à la personne, à une aide à l'organisation d'un

service collectif. Je pense qu'il ne faut pas en avoir peur car vraisemblablement une des solutions passe par là. Je voudrais simplement faire un petit retour en arrière. Il fut un temps où le patron logeait ou transportait ses ouvriers. Progressivement, on a mutualisé en inventant le 1% logement, le versement transport et on a comme ça réussi à financer du logement à caractère social, du transport collectif. Ce qu'on a pu faire avec du financement privé, on doit pouvoir le faire avec du financement public et je pense que des dispositions législatives ou réglementaires pourraient voir le jour, qui diraient que lorsqu'une collectivité prend effectivement en charge le transport des personnes handicapées en rendant accessibles ses services, les crédits qui sont actuellement affectés par la sécurité sociale ou par d'autres services sociaux des collectivités, sont, par transfert budgétaire ou tout autre moyen, transférés à la collectivité, pour l'aider à financer, tant en investissement qu'en fonctionnement, les services publics accessibles qui ont été mis en place.

Catherine Bachelier

Je comprends très bien l'argumentation de M. Sulpis, mais il sait très bien aussi comment sont organisées les finances publiques et qu'il est assez compliqué, sinon illusoire de penser qu'on va prendre de l'argent à la sécurité sociale pour le mettre dans le transport public.

Chantal Duchêne

Je ne suis pas du tout aussi pessimiste que Catherine Bachelier. Je donnai dans notre atelier l'exemple des transports scolaires qui étaient financés jusqu'en 1982 par l'Education Nationale. Avec la loi d'orientation des transports intérieurs et les lois de décentralisation, on a déspecialisé les transports scolaires qui sont devenus des transports réguliers. On a donné cette compétence aux départements et l'argent qui était auparavant dépensé par l'Education Nationale a été transféré aux départements. Quand il y a une volonté politique, on arrive à trouver des solutions et sur cette question là

on voit bien que, plutôt que d'avoir des aides dispersées et micro-localisées pour l'aide au déplacement des personnes handicapées, si on arrivait à globaliser ces sommes avec les associations qui sont le garant que cet argent ne serait pas dévoyé, on pourrait certainement avoir un système qui soit plus efficace avec la même somme d'argent public. Je crois que c'est un peu difficile mais soyons imaginatifs et faisons avancer les choses. Je crois que c'est une bonne voie.

Jacques Lesne

On a eu l'occasion lors de la réalisation d'une étude sur l'analyse des besoins en déplacements pour mobilité dans les zones peu denses, de côtoyer la mutualité sociale agricole en Dordogne, qui organise elle-même un service de déplacements pour les personnes mais pour des déplacements à caractère de soins ou sanitaires. On a affaire à deux mondes qui s'ignorent, qui ne se connaissent pas et on a peut-être besoin dans un premier temps de rapprocher ces deux mondes. En tous cas, la MSA, qu'on a incluse dans notre réflexion de manière indirecte, à l'initiative de la direction générale de l'action sociale, semble intéressée à poursuivre sur le sujet. Nous nous proposons donc également de poursuivre cette étude qui avait pour objet les méthodes d'analyse des besoins, d'aller plus loin, en termes plus opérationnels, mais en prenant en compte aussi l'existence de ces services dédiés à la personne, pour voir si on ne peut pas faire système au niveau local, sans parler de transfert financier au niveau national.

Pierre-Léon Vitoux

Concernant le financement actuel par la Sécurité Sociale de certaines dépenses de transport, il me semble qu'aujourd'hui il existe des circuits de transport à la demande cachés, qui fonctionnent par des financements de la sécurité sociale. Je pense au transport assis médicalisé qui représente sur le département des Hautes-Alpes, 20 M€. Pour certains, ce qui manque c'est simplement un transport à la demande pour aller chez le kiné, chez le mé-

decin en fauteuil roulant, et pour faire ça, on utilise une ambulance parce qu'on n'a pas de véhicule adapté. On allonge la personne, on la met dans une ambulance et on fait payer le prix à la sécurité sociale. Il me semble que ce n'est pas collectivement une bonne solution. Quand je pense transfert sécurité sociale, je dis que la sécurité sociale n'a pas de mission d'organisation de l'offre de transport de ce type et qu'il manque à l'autorité organisatrice la prise en compte de ce travail. Certains départements le font. J'ai connu un service dans la Somme, qui avait réussi cette mutualisation des moyens. C'était un transport à la demande départemental qui était cofinancé par des conventionnements avec la CPCAM pour du transport assis personnalisé, des cofinancements des établissements médico-sociaux de type CAT, IME, qui, au lieu de payer eux-mêmes des chauffeurs pour faire des boucles réservées à leur établissement, payaient ce service, en assuraient la stature et permettaient un service de qualité qui n'était pas réservé à leurs ressortissants. C'est quand même beaucoup plus citoyen pour une personne travaillant en CAT de bénéficier d'une offre de transport à la demande qui ne lui interdit pas de sortir du CAT le soir à des heures qu'elle choisit, ou d'aller travailler en milieu ordinaire, alors qu'actuellement, dans les transports à la demande organisés par les structures, quand on quitte la structure, on perd le bénéfice du transport à la demande ; c'est cela la réalité aujourd'hui. Quand j'évoque un transfert, c'est un transfert vers un transport à la demande organisé par l'autorité organisatrice.

Bernard Sulpis

Je vais plus loin que vous. Je parle d'un transfert plus global et je pense qu'il est possible. Cela s'accompagne certainement de la nécessité, pour les autorités organisatrices, d'inclure le transport à la demande dans leur offre globale de transport. Mais à ce moment-là, un transport à la demande optimisé, je pense que ce serait vraiment au bénéfice de tous les usagers, handicapés ou non.

Chantal Duchene

Je regrette un peu qu'on n'ait pas entendu la parole des constructeurs de matériels parce qu'ils jouent un rôle assez important. Il y a une chose qui m'étonne beaucoup. Quand on voyage, on voit qu'il y a des pays où les matériels sont adaptés et chez nous ils ne sont pas adaptés. Comme les constructeurs sont européens, c'est toujours étonnant de voir qu'on ne nous propose pas en France des matériels adaptés. Peut-être que les services de l'Etat peuvent me l'expliquer.

Jacques Lesne

Ce ne sont pas les services de l'Etat qui font les cahiers des charges d'aménagement des matériels roulants, ce sont les autorités organisatrices ou les transporteurs. La directive européenne bus et cars a été transposée en droit français au travers de notre arrêté bus et cars de Mai 2007. La normalisation européenne est en marche et s'applique sur le territoire national et voire même la réception est définie par la réglementation européenne. Je pense que cela vient plutôt des cahiers des charges élaborés pour les appels d'offres.

Chantal Duchene

Les collectivités demandent seulement d'avoir du matériel accessible. Le problème c'est que les transporteurs répondent qu'ils n'ont pas de matériel accessible. Or, si les transporteurs se fournissent auprès de constructeurs qui sont tous européens et qui ont du matériel accessible à vendre aux pays du Nord, comment se fait-il qu'il n'y en ait pas en France ?

Jacques Lesne

C'est la même démarche que lorsqu'on choisit un type de véhicule. Il y a peut-être aussi un tropisme national en faveur de l'autocar à plancher haut.

Jean-Pierre Bremond

Je pense plutôt que les constructeurs sont liés aux normes européennes de construction des matériels. C'est cela

qui définit les normes de poids, de charge à l'essieu, d'implantation des sièges, d'espacement du couloir. Ce sont des normes fixées au niveau européen et à partir de ces cahiers des charges très stricts, les constructeurs proposent des matériels. C'est à nous ensuite, en tant qu'utilisateurs, de faire évoluer ces matériels car on s'est aperçu dans les cas concrets, que ces matériels ne répondaient pas à toutes les sollicitations auxquelles on les soumet lors de l'utilisation courante. Je crois que c'est surtout à ce niveau-là qu'il va falloir faire évoluer les matériels. En matière de normes, ce ne sont à mon avis ni les transporteurs, ni les autorités organisatrices qui les fixent, elles sont fixées par le règlement européen des normes de construction des véhicules.

Chantal Duchene

Comment se fait-il qu'avec les mêmes normes européennes, on ait des autocars accessibles dans les pays du Nord et pas en France ?

Alain Budillon

Je vais émettre une hypothèse. On a une loi citoyenne. Qui dit loi citoyenne dit qu'on vient de prendre conscience progressivement dans ce pays d'un certain nombre de problèmes. Et comme on est là sur les problèmes de transport, entre plusieurs responsabilités un peu éclatées, la somme de ces responsabilités n'a pas fait pression jusqu'à maintenant pour permettre soit à l'Etat, au travers de ses différents services techniques, d'élaborer des cahiers des charges proposés aux autorités organisatrices, soit aux autorités organisatrices de faire pression sur les constructeurs pour faire évoluer les matériels. C'est une hypothèse tout à fait personnelle.

Monsieur Di Marco

Je voudrais simplement faire un petit rappel. On parle ce matin de cette loi de 1975 qui ne fait plus l'actualité puisqu'elle a été remplacée. Il faut quand même savoir qu'en France, lorsque cette loi a été mise en application, les personnes handicapées perce-

vaient des allocations compensatrices pour pouvoir subvenir, dans une certaine proportion, à leurs besoins. Que se passait-il dans les pays étrangers qui nous enviaient ? La plupart ne bénéficiaient pas des mêmes avantages qu'offrait la loi de 1975 en France. En contrepartie, ils se sont peut-être mieux équipés alors que nous avons pris du retard dans ce domaine. La loi 2005-102 a accordé des avantages de compensation, et des aides en nature, pas forcément toujours appréciées par les personnes qui bénéficiaient des avantages de la loi de 1975. Il y a une remise à plat à faire puisque le nombre de handicapés a augmenté, malheureusement, d'abord à cause de l'augmentation de la population, ensuite parce qu'il y a beaucoup plus d'accidentés qu'il y a quelques années, et puis parce que la population vieillit. La France a quand même été à la pointe du progrès social, il ne faut pas l'oublier, les autres nous ont enviés. Alors pourquoi, maintenant que cela ne fait plus notre affaire, dire que tout était mauvais ? Loin de là. Je pense qu'il faut une adaptation. C'est ce que je souhaite en tous cas.



M. MESSAOUD
Président de l'Association
Pain-Gagnant

J'aimerais qu'on nous envie maintenant et non pas qu'on dise, on nous enviait en 1975.

Yves BLISSON

Je m'adresse à Monsieur FERTE. On a présenté des images, des photos de

points d'arrêt qui avaient été rénovés, en Picardie, de façon assez spectaculaire. Monsieur PENNA parlait tout à l'heure de points en rase campagne. Quelqu'un a dit en voyant ces images, c'était le Far-West avant ! C'est vrai que ça donne cette impression, mais on voit parfois dans les westerns à côté de haltes un peu délabrées, un petit saloon. Est-ce que, en réaménageant ces points-là, il n'y aurait pas la possibilité d'y amener aussi de la vie, peut-être un commerce, peut-être un peu de publicité, peut-être quelques ressources et donc finalement à la fois de contribuer à un enjeu qui est celui de votre ministère, Madame, Monsieur, qui est celui de l'aménagement du territoire, et aussi donc, des transports. On a parlé également de la nécessité qu'une personne handicapée puisse avoir, sinon un accueil, en tous cas un accompagnement en attendant les transports en commun. Est-ce que c'est une idée qui est du domaine du fantasme ou est-ce que ça pourrait éventuellement se réaliser ?

Jean-Claude GOGUILLOT

Par rapport à la demande qui a été formulée en Région Provence-Alpes-Côte d'Azur sur le réseau TER, un certain nombre de propositions ont été évoquées pour essayer de réhumaniser les gares. Pour l'instant la réponse est négative de la part de la SNCF parce qu'il n'est pas question de mettre en place du personnel. On nous a fait des propositions de points de vente, mais il ne serait pas fait appel à du personnel SNCF. Il s'agit d'un point où l'on aurait pu acheter sa baguette, des timbres, son ticket de loto, et accessoirement un titre de transport. Ce n'est pas tout à fait la philosophie de la Région. Je vais laisser mon Président parler de cela, ce sera plus logique.

Jacques LESNE

Je pense que ce n'est pas un élément qui va créer l'évènement, il faut aussi quelque chose qui fasse système. Il faut certes moderniser la gare, mettre en accessibilité mais il faut aussi un projet d'aménagement autour qui apporte du logement, de l'activité... Ce n'est pas simplement en modernisant

et en rendant la gare accessible que l'on va créer un lieu de vie, on en favorise l'émergence mais il faut qu'autour d'autres évènements agissent en congruence.

Yves BLISSON

Mais dans des zones très rurales ou très montagnardes, des établissements privés ont mis en place des points verts, qui sont des points bancaires, alimentation, journaux, etc... pourquoi est-ce qu'on ne peut pas l'envisager dans ce cadre là ?

Jacques LESNE

Pourquoi pas, oui.



Alain BUDILLON,
Directeur Régional
et Départemental
de l'Équipement

D'abord, avec l'amicale autorisation de Jean-Louis AMATO et de Jean-Pierre BREMOND, président et vice-président de l'ORT, au nom de l'ORT, je voudrais remercier la petite équipe, depuis l'Administrateur Louis Costeplane, à l'équipe de Franck Taillandier, Monsieur Benvenuti et la Région, qui ont permis l'organisation de ce colloque. Deuxième remerciement bien

sûr pour les intervenants, et, troisième remerciement, pour vous tous. Sans flagornerie, je pense que nous avons passé une très bonne journée. Je vous remercie tous pour la qualité des interventions. Nous avons eu une journée riche, intéressante et je suis persuadé que cela transparaîtra dans les actes du colloque qui seront à votre disposition le plus tôt possible.

Quelques mots, pas forcément en tant que représentant l'Etat, mais un peu comme témoin particulier de cette journée. Il y a quelques moments forts qui me semblent résulter des ateliers, des restitutions et des débats de ce matin.

D'abord, on a parlé d'une loi citoyenne. C'est un terme que l'on rencontre beaucoup en ce moment et qui est peut-être un peu galvaudé. Une loi citoyenne, c'est quelque chose qui à un moment ou un autre, correspond à une évolution sociétale forte, très forte. Je pense que c'est le cas. C'est une loi qui va bien au-delà des simples problèmes d'accessibilité aux transports. Nous n'avons parlé que de l'accessibilité aux transports mais il me semble qu'en parlant d'accessibilité aux transports, notamment pour les personnes à mobilité réduite, on a parlé du développement des transports collectifs, et de l'intérêt, pour la société, de disposer, le plus tôt possible, de transports collectifs, accessibles, fréquents, dédiés quand il le faut, de masse quand il le faut et adaptés aux différents besoins de la société. J'ose espérer que demain soir, il y aura une annonce forte pour les transports collectifs (discours de clôture du Grenelle de l'Environnement par Nicolas Sarkozy).

Deuxième thème que j'aurais envie de retenir, c'est la notion de chaîne. Cela a été dit, ce n'est pas la peine d'améliorer l'accessibilité à la gare si l'autocar n'est pas adapté en terme d'accessibilité, ce n'est pas la peine non plus d'avoir un autocar parfaitement accessible si l'on ne sait pas comment se rendre à la gare. C'est une évidence, mais je le rappelle en termes de moments forts. Cela pose la notion de continuité, donc de concertation entre

les différentes autorités organisatrices des transports et si sur cette concertation, l'accessibilité aux transports peut les faire évoluer dans une meilleure coordination, je crois qu'on aura fait un grand pas. Coordination aussi, avec les autorités de gestion de la voirie, vous l'avez dit, je pense que ce sont des mots forts qui, me semble-t-il, marqueront les mois et les années à venir.

C'est une loi complexe, c'est une loi difficile parce qu'elle mélange les compétences, elle interpelle certes l'Etat, qui ne donne pas d'argent. C'est vrai que, on l'a vu dans le débat de ce matin, la loi n'a pas prévu de financement particulier Etat pour l'instant. Je voudrais quand même rappeler que l'Etat, au-delà de certaines participations et des établissements publics, opérateurs ou maîtres d'ouvrages, ou de réseaux, a un rôle particulier à jouer. Il est le garant d'une politique et il joue ce rôle en la matière, il aide, chaque fois qu'on le lui demande ou chaque fois qu'il l'estime nécessaire, à faciliter la coordination et la concertation entre les autorités organisatrices, mais aussi avec les associations. L'état a aussi un rôle, notamment dans le financement de la recherche et le PREDIT a été cité plusieurs fois, notamment ce matin parce qu'en Picardie, le PREDIT mène une recherche sur le territoire picard, et je signale incidemment que le PREDIT a tenu une assemblée générale il y a 15 jours au Pharos à Marseille.

J'ai parlé de concertation, j'ai parlé d'associations, il me semble aussi que ce matin, les différents témoignages qui ont été donnés, ont montré qu'au-delà des difficultés de cette loi, de sa complexité et de difficultés de mise en œuvre, s'était déclenchée une certaine dynamique, teintée de raisonnable, de pragmatisme, teintée aussi de volonté d'aboutir, c'est-à-dire de ne pas tout le temps mettre la barre trop haut pour pouvoir réaliser des choses qui soient immédiatement accessibles. Ce côté réaliste, ce côté pragmatique, ce côté raisonnable, il me semble l'avoir entendu des différents acteurs concernés par la mise en œuvre de cette loi, que ce soit au niveau des autorités organisatrices qui se sont exprimées, que ce

soit au niveau des associations, dont les discours ont un côté raisonnable parfaitement efficace me semble-t-il, et je souhaite pour conclure, en reprenant un peu ma casquette de membre de l'ORT, que cette journée ait permis de participer à cette dynamique et au-delà de cette journée, je vous appelle à d'autres manifestations que l'ORT PACA organisera dans les prochains mois.



Gérard PIEL
Vice-président de la Région PACA,
délégué aux transports
et aux communications

D'abord, je vous prie de bien vouloir m'excuser de n'avoir pas été présent ce matin mais la Région participe aujourd'hui à deux colloques, celui-ci bien évidemment, mais aussi un colloque qui a lieu à quelques pas d'ici sur les financements publics-privés, les PPP. En vous écoutant, je me disais, pourquoi le privé n'est-il pas intéressé par le financement des équipements d'accessibilité aux personnes à mobilité réduite ? Dans les équipements publics, cela pourrait être une bonne façon de placer son argent...

Je suis très heureux au nom de la Région, de vous accueillir dans ces locaux. Je remercie l'Observatoire Régional des Transports d'avoir proposé cette problématique, ainsi que les personnes qui ont participé et qui ont organisé cette journée.

C'est un sujet que j'ai particulièrement à cœur et, quand on est responsable des transports dans une collectivité, on ne peut pas parler de solidarité sans traiter de ce problème. La question de l'accès aux réseaux de transports est essentielle et il est indispensable que nous l'améliorions pour le plus grand nombre. Car avant tout, il faut préciser que tout ce qui est fait pour améliorer l'accessibilité des personnes à mobilité réduite - et dans la Région elles représentent quand même au moins 30 % de la population - a un impact direct sur la vie de tous les usagers. On est tous gagnants ! C'est une question importante qui croise éthique, égalité, intégration sociale, confort, qualité de vie, sécurité et développement durable.

A l'écoute du rendu des ateliers fait tout à l'heure, je résumerai les thèmes qui ont été abordés aujourd'hui en trois questions générales.

Les autorités organisatrices de transports sont-elles motivées par cette question de l'accessibilité ? Sont-elles prêtes à se lancer dans une démarche de mise en accessibilité en concertation avec les autres ? Sont-elles en capacité de réaliser dans les délais imposés par la loi ?

Pour la première réponse, je ne suis pas inquiet. Les AOT comme la Région ont déjà lancé des projets et nous négocions au quotidien des programmes de mise en accessibilité des gares et des matériels roulants.

Pour la seconde réponse, qui concerne un travail concerté avec les autres AOT, là aussi, j'estime que, pour ce qui la concerne, la Région a adopté cette formule. Bien entendu, il y a de nombreux problèmes techniques à régler au cas par cas. Ils sont dus à des difficultés pratiques sur le terrain, sur les différents types de matériels, mais je fais confiance aux techniciens pour avancer. Qu'il s'agisse de son schéma de transports ou de travaux dans les gares, la Région associe les autres collectivités dans ces projets pour favoriser l'intermodalité. Par exemple, les lignes express régionales servent d'armature à la desserte du territoire des Alpes de Haute-Provence pour son schéma de transports routiers. Les

projets de remise en état des gares sont toujours montés dans une logique de complémentarité et conçus comme des pôles d'échanges pour être en cohérence avec les autres modes de transport, comme à Grasse, Cagnes-sur-Mer ou Ollioules-Sanary ... pour ne parler que des derniers chantiers en cours. Les AOT départementales ont été saisies par la Région pour élaborer nos schémas d'accessibilité en commun. J'estime, en conséquence, que nous sommes dans la bonne direction pour cette question qui est avant tout une question de bon sens. Reste bien entendu que dans un projet partenarial, il suffit qu'un des partenaires change d'avis, après son engagement, pour que tout soit remis en question. Et nous sommes souvent confrontés à ce type de problème !

Pour la troisième question, je suis plus inquiet. Je pense qu'il y a des personnes de la SNCF et de RFF dans la salle. Je vais évoquer deux exemples. Michel Vauzelle est devenu président de la Région alors que le projet de rénovation de la gare d'Antibes était lancé. Les travaux ont débuté mais nous n'avons pas pu maîtriser ce dossier. Cela fait bientôt 10 ans. Nous avons financé. Aujourd'hui, il n'y a toujours pas d'ascenseur pour traverser les voies de cette gare. Mais depuis, nous avons pu, avec une majorité stable à la Région, voter dès 2005 des financements pour la SNCF et RFF. La SNCF ne finance pas du tout l'équipement (800.000 €, 40 % à la charge de la Région), et il n'y a toujours pas d'ascenseur. Je me suis rendu compte, par exemple, que la directrice départementale de la SNCF ignorait que son prédécesseur avait signé une convention. Voilà comment on peut participer à des colloques et monter des dossiers et buter ensuite contre une telle réalité. L'autre réalité, c'est Mouans-Sartoux : là, on a travaillé tous ensemble, même si certains s'en moquaient, à rouvrir une ligne ferroviaire (celle de Cannes-Grasse). Aujourd'hui, cette ligne fonctionne, elle est au maximum de sa capacité. Il n'y a toujours pas de gare à Mouans-Sartoux, qui est un lieu où un grand nombre de personnes prennent le train. La SNCF s'est engagée à faire la gare, mais on se heurte à

des problèmes de domanialité. Mon collaborateur Monsieur Goguillot, a parlé de vendre des billets et de permettre l'accessibilité aux personnes dans cette gare. Comme quoi, à partir de dossiers qui sont bouclés, qui sont montés, et financés essentiellement par les collectivités, on se retrouve des années après, à attendre.

Donc, vous l'avez compris, je suis très réservé sur la question de la volonté et des délais. Globalement, je ne crois pas que l'on ait la capacité à réaliser dans les délais qui sont imposés par la loi aujourd'hui.

J'en viens à la question des financements. En Région Provence-Alpes-Côte d'Azur, les chiffres qui ont été effectués par les deux maîtres d'ouvrage, SNCF et RFF, sur leurs périmètres respectifs (ils ont chacun leur périmètre, ce qui simplifie beaucoup les choses quand on parle de gares), uniquement pour mettre en accessibilité selon les critères classiques (rehaussement des quais, sécurisation du franchissement des voies, signalisation et information adaptées), s'élèvent à 350 M€. Je rappelle que la Région a déjà lancé un programme de rénovation des gares (38 gares à ce jour) qui porte sur 60 M€. Il en faudrait encore autant pour les rendre complètement accessibles puisque elles ne le sont pas aujourd'hui, comme je vous l'ai montré par quelques exemples.

Le transfert de compétence de l'activité TER à la Région date officiellement de janvier 2002. Et pourtant dès 1997 nous avons anticipé puisque la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur était région expérimentale. Nous avons lancé des programmes conséquents sur les gares et le matériel roulant. Mais mobiliser 350 millions d'euros d'ici 2015 (plus de 40 millions d'euros par an), c'est aujourd'hui impossible au niveau comptable. C'est d'autant moins possible que l'Etat a refusé toute contribution au programme dans le cadre du Contrat de projets. Vous savez que nous avons des Contrats de projets dont nous allons présenter les conventions au vote du Conseil Régional après-demain, ce sont de beaux programmes, des réouvertures de li-

gnes, etc... mais dans le cadre des contrats de projets, il n'y a pas de financement sur cette question de la part de l'Etat. Reste que, même si nous étions capables de mobiliser les moyens financiers, la maîtrise d'ouvrage incombant au propriétaire ne permettrait pas de réaliser ces programmes. Et je n'ai pas annoncé le montant d'un premier chiffrage qui nous a été communiqué il y a quelques jours, pour les gares et haltes du Chemin de Fer de Provence (c'est la ligne qui relie Nice à Digne, qui pour la question de l'accessibilité est un Far West, puisqu'il n'y a aucune accessibilité, ni dans les gares, ni aux abords des gares, ni dans ce qui roule aujourd'hui sur cette ligne, on part de zéro et cela va peut-être être l'occasion de faire la démonstration que c'est facile de cette façon) : il s'agit d'une quinzaine de millions d'euros simplement pour rehausser les quais de cette ligne qui appartient à l'Etat. Dans les deux cas nous avons un transfert de charges de l'Etat, sans aucune compensation financière et à ce niveau cela ne s'était jamais vu !! La collectivité régionale a donc à rattraper le retard d'investissement. Nous avons déjà lancé des opérations sur les infrastructures, sur le matériel. Et c'est maintenant le tour de l'accessibilité des gares mais, je le répète, sans les dotations correspondantes.

Heureusement, la situation n'est pas la même pour les cars, les autocars.

Pour cette question de l'accessibilité aux réseaux de transports, on a bien l'impression qu'il y a erreur dans le montage. L'assemblée nationale législative, impose des échéances aux collectivités sans évaluer les contraintes et en l'absence de certains textes. Nous sommes toujours dans l'attente des arrêtés sur le matériel roulant et de la transcription en droit français de la STI (Technical Specification for Interoperability) qui émane de la Commission européenne. Au bout du compte, on a l'impression que ce sont les usagers, les associations, les personnes à mobilité réduite qui ont été dupés. La Région fera en fonction de ses capacités financières et de celles de ses partenaires. Dans l'intervalle nous allons devoir mettre en place un service d'assis-

tance humaine pour permettre l'accessibilité des personnes. On demande que ce service se crée dans les gares. Dans le même temps la SNCF supprime des emplois, je vous laisse imaginer la situation ! Et nous voulons un vrai service, nous ne souhaitons pas que la même personne qui vend le journal, par exemple, fasse également l'assistance. Nous voulons un service dédié, avec des agents du service public. Des contacts ont été pris avec la SNCF sur cette question mais aujourd'hui, rien n'est arrêté.

Le Président Vauzelle m'a demandé de fixer avec vous un nouveau rendez-vous qui concernera les différentes associations, les différentes AOT à travers le comité consultatif régional des transports, qui se réunira d'ici la fin novembre pour que nous avancions sur ces questions qui au-delà de l'aspect technique, sont des questions essentielles pour les collectivités. Nous le ferons avant la fin novembre puisque les collectivités sont aujourd'hui en période de cadrage budgétaire et cette question devient prioritaire à mes yeux.

Je vous remercie.



L'animateur remercie l'ensemble des participants ainsi que Julie ALBANO et Marie IMBERT de l'association ASIP, qui ont assuré toute la journée la traduction dans le langage des signes de l'ensemble des exposés et des échanges.



Bibliographie

Principaux textes législatifs et réglementaires

Loi d'orientation n° 75-534 du 30 juin 1975 en faveur des personnes handicapées (art. 49 et 52) *J.O. du 1/7/75, 18/7/75, 21/8/75*

Loi n° 91-663 du 13 juillet 1991 portant diverses mesures destinées à favoriser l'accessibilité aux personnes handicapées des locaux d'habitation, des lieux de travail et des installations recevant du public *J.O. du 19/7/91*

Décret n° 78-1167 du 9 décembre 1978 relatif à l'accessibilité des installations ouvertes au public existantes et à l'adaptation des services de transport public (art. 4 et titre III maintenus par le décret n°99-757 du 31 août 1999) *J.O. du 16/12/78*

Décret n° 99-756 et décret n° 99-757 du 31 août 1999 relatifs à l'accessibilité de la voirie *J.O. du 4/9/99*

Circulaire n° 2000-51 du 23 juin 2000 relative à l'accessibilité de la voirie (B.O. du ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement du 25/7/00)

Loi ordinaire 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées

Décret n° 2005-1589 du 19 décembre 2005 relatif à la Commission des droits et de l'autonomie des personnes handicapées et modifiant le code de l'action sociale et des familles (partie réglementaire)

Décret n° 2005-1766 du 30 décembre 2005 fixant les conditions d'attribution et d'utilisation de la carte de stationnement pour personnes handicapées et modifiant le code de l'action sociale et des familles (partie réglementaire)

Décret n° 2005-1774 du 30 décembre 2005 relatif à la détermination de la majoration de pension applicable aux assurés sociaux handicapés bénéficiant de l'abaissement de l'âge de la retraite

Décret n° 2006-138 du 09 février 2006 relatif à l'accessibilité du matériel roulant affecté aux services de transport public terrestre de voyageurs

Arrêté du 15 janvier 2007 portant application du décret n°2006-1658 du 21 décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics

Publications du CERTU

Les bus et leurs points d'arrêt accessibles à tous *Guide méthodologique*

Une voirie pour tous *Ministère de l'Équipement des Transports et du Logement 2000*

Concertation en matière d'accessibilité aux personnes à mobilité réduite *Éléments méthodologiques*

Intégration des taxis dans les services publics de transport urbain

Recensement au 1er mars 1994 et intégration aux réseaux de transports collectifs urbains

Quels véhicules et équipements pour le transport de personnes à mobilité réduite ?

Schémas directeurs d'accessibilité de transports collectifs urbains *Analyse de cas*

Le transport à la demande *État de l'art, éléments d'analyse et repères pour l'action*

Ville accessible à tous : quels outils de diagnostic ?

Actes de la journée d'échanges du 16 juin 2005

Ville accessible à tous et activités commerciales

Actes de la journée d'échanges du 21 mai 2003

Autres publications

Accessibilité de la ville et de l'habitat aux personnes handicapées *Fiches de cas - série 18 S.T.U.*

Éditeur : Ministère de l'Équipement et du Logement, des Transports et de la Mer, 1991.

La ville ouverte aux handicaps

Une ville pour tous. La place des handicapés dans la vie quotidienne J. CHAPRON, P. FABRE, M. JANODY

Éditeur : La Lettre du Cadre - Dossier d'expert 1994.

N'ajoutons pas du handicap au handicap ! "Ensemble, partageons la ville" *Mission Accessibilité*

Éditeur : Grenoble communication, 1997.

Charte accessibilité Pour un Grand Lyon ouvert à tous

R. HERBIN (C.R.I.D.E.V.), crayon bleu, Direction de la voirie

Éditeur : Communauté Urbaine de Lyon - Délégation générale aux services urbains et à la proximité Direction de la voirie, 2000.

Tourisme adapté en Rhône-Alpes premier inventaire de l'offre *Informations déclaratives*

Éditeur : Comité Régional du Tourisme, 2001.

Des hommes, des femmes, des handicapés et des territoires... *Guide pratique du handicap à l'usage des communes de l'agglomération grenobloise*

P. VUILLERMET, P. DELMOTTE, J. CHAPRON Éditeur Grenoble Alpes Métropole, 2001.

Accessibilité de la voirie, des transports, du cadre bâti et du tourisme

Législation, réglementation, normes et recommandations Ministère de l'Équipement du Logement et des Transports, 2002.

Guide pour l'aménagement de voiries et d'espaces publics accessibles *Direction générale de l'Urbanisme de l'Habitat et de la Construction*

Éditeur : Ministère de l'Équipement des Transports et du Logement, 2002

Actes des premières assises nationales de l'Accessibilité *Qualité d'usage pour tous de la cité, des produits et des services*

Délégation Ministérielle à l'Accessibilité

Éditeur : Ministère de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement du territoire, du Tourisme et de la Mer, les 16, 17 et 18 juin 2004.

N° ISBN : 2-907590-50-2

Edition janvier 2008

400 exemplaires

Édité par Approche texte & image

pour le compte de :

Observatoire Régional des Transports Provence-Alpes-Côte d'Azur

37, boulevard Périer 13285 Marseille Cedex 8

Tél. 04 91 00 52 66

site : www.ort-paca.fr

Réalisation : Louis Costeplane

Rédaction : Brigitte Chartier

Photos : Jean-François Agnel, Brigitte Chartier (ORT)

Couverture réalisée par :

Approche Texte et Image

6, rue d'Arcole 13006 Marseille

Imprimé en France par :

Impremium

25-27, bd de Briançon 13003 Marseille

Agir en faveur de l'accessibilité

Le rôle de la délégation ministérielle à l'Accessibilité est de coordonner et d'impulser réflexions, actions, mesures et réalisations en matière d'accessibilité dans les domaines de la voirie, des transports, du cadre bâti, de l'aménagement du territoire et du tourisme, vérifier l'efficacité des mesures sur le terrain.

Champs d'action

- Formation, information et sensibilisation
- Evolution de la réglementation
- Normalisation
- Suivi des mesures mises en place pour améliorer l'accessibilité
- Coordination interministérielle
- Organisation d'un travail commun avec les différents partenaires



Région



Provence-Alpes-Côte d'Azur



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE



Observatoire Régional
des Transports
PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR