

L'accessibilité

dans les transports publics urbains

Service public par excellence, le transport public doit offrir au plus grand nombre un accès à la ville, au travail, aux services, aux loisirs... dans les meilleures conditions d'équité. La question de l'accessibilité constitue ainsi une préoccupation majeure pour les acteurs du transport urbain : opérateurs et collectivités locales.

Prise dans son acception la plus large, l'accessibilité touche aussi bien l'entrée dans un système de transport complexe, avec ses codes et ses règles, que son utilisation par le plus grand nombre, et en toute circonstance.

Les handicaps de tout ordre sont donc à prendre en compte : incapacités physiques ou mentales, incapacités permanentes ou temporaires, difficultés d'ordre social ou culturel.

Les initiatives des entreprises

Les efforts déployés dans les réseaux de transport public relèvent d'une double approche : la mise en œuvre de services spécialisés et la mise en accessibilité du réseau urbain, les lignes régulières.

• Des services de transport spécialisés

Plus de 100 collectivités locales en disposent. Leur dévolution est confiée par convention à un prestataire (association de personnes handicapées (GIHP) sous statut loi de 1901, centre communal d'action sociale ou opérateur de transport urbain).

Ces services permettent un déplacement sur demande, de porte à porte, avec des véhicules aménagés et dédiés. Ils restent indispensables à une partie de la population dont les incapacités représentent des handicaps incompatibles avec les lignes régulières.

Ces services en constante amélioration pour offrir une qualité exemplaire aux voyageurs : véhicules adaptables, personnel compétent et formé aux différents handicaps, systèmes de réservation souples et réactifs... Dans de nombreuses villes, il est déjà possible de réserver, par simple appel téléphonique, un véhicule spécialisé. Un tel système est opérationnel sur Paris depuis fin 2003, via le service "Paris Accompagnement Mobilité".

Professionnalisation des services spécialisés

Le référentiel qualité "Transport à la demande de personnes à mobilité réduite" a été publié au Journal officiel en mars 2004.

• Rendre plus accessible les lignes régulières des réseaux de transport urbain

Ce vaste chantier implique l'acquisition de véhicules aménagés et l'adaptation des points d'arrêts et de leur accès.

Le réseau urbain bus

Les véhicules se sont très nettement améliorés ces dernières années. Dans les réseaux de province, 59 % du parc d'autobus de transport urbain était à plancher bas début 2006 (contre 37 % fin 2001), et 29 % du parc roulant est désormais doté d'un système d'agenouillement, de palette rétractable et/ou d'espace pour fauteuil roulant (contre 13 % fin 2001).

Des différences existent selon la taille des agglomérations, liées à la politique de renouvellement et d'acquisition des matériels, mais de tels équipements sont désormais des standards, que conforte la directive européenne.

Le réseau urbain en site propre (TCSP)

15 agglomérations françaises sont dotées de lignes de métro et de tramway, qui assurent 50 % du trafic annuel : un parc accessible à 100 %, avec 56 % doté d'un espace pour fauteuil roulant.

Pour une politique globale de l'accessibilité

L'accessibilité des véhicules ne suffit pas, toute la chaîne du déplacement doit être prise en compte : les cheminements et les accès piétons, l'aménagement des carrefours et des points d'arrêts (leur rehaussement), l'adaptation des trottoirs, le respect des zones d'accostage des bus, l'information des voyageurs... Adapter tout le système de transport nécessite une approche partenariale des autorités organisatrices, des communes en charge de la voirie, des opérateurs, avec les associations des utilisateurs du transport public, des personnes à mobilité réduite...

Accessibilité des locaux

- Pour les clients, les locaux commerciaux ont été rendus accessibles, dans l'ensemble des réseaux : locaux de vente en rez-de-chaussée de plain-pied ou avec accès aménagés : "bateau", rampe, plan incliné, avec des portes d'entrée à ouverture large et automatique, au moins un guichet de vente abaissé pour l'accueil des personnes en fauteuil roulant, des toilettes adaptées...

- Pour les salariés, des aménagements importants dans les bureaux permettent l'accessibilité en fauteuil roulant : plan incliné ou rampe d'accès, ascenseur avec accès extérieur, sol sans marche, salle de réunion en rez-de-chaussée, toilettes adaptées... mais encore peu de dépôts sont équipés de douches et de toilettes handicapées.

Formation des personnels

- Pour les conducteurs : des formations à la conduite "apaisée", à l'utilisation d'un parc adapté, à l'accostage des arrêts aménagés.

- Pour l'ensemble du personnel : des formations à l'accueil et à l'orientation des personnes handicapées.

Une formation spécifique "Gestes et postures" (démarche S3A : symbole Accueil Accompagnement Accessibilité) permet de sensibiliser à la problématique d'un handicap particulier et à sa prise en charge.

Information voyageurs

Les entreprises se sont engagées dans de multiples stratégies de communication :

- documents sur les horaires, les lignes et les tarifs (en braille dans certains réseaux), - potelets d'arrêts et abri-bus avec panneaux d'information,
- écrans d'information en temps réel dans les bus,

- annonces sonores des stations ou des arrêts dans les véhicules (20 % du parc),
- sites web avec calculateurs d'itinéraires pour un trajet "clé en main" : coût, durée du trajet, correspondance... 50 réseaux en sont dotés, certains avec des versions pour les handicaps audio ou visuels,
- centrales de mobilité (téléphone, site web) renseignant sur tous les modes de transport disponibles pour un déplacement (une quinzaine de réseaux en est équipée).

L'UTP engagée pour plus d'accessibilité

L'accessibilité d'un système de transport est une part intégrante de la qualité de service rendu à la clientèle, notamment au regard du vieillissement de la population. **Offrir un service de qualité reste un des meilleurs moyens pour relancer l'usage des transports publics.**

L'UTP prend en compte l'accessibilité de l'ensemble de la chaîne des transports dans ses engagements, avec le Coliac (Comité de liaison pour l'accessibilité des transports et du cadre bâti) dont elle est membre titulaire, et au niveau de partenariats actifs avec les services de l'Etat, le Gart, le Conseil national des transports...

En décembre 2003, l'UTP a signé la "Charte nationale de l'accessibilité", lors du colloque européen "*Transport et accessibilité, allons plus loin*". Elle a été force de propositions pour les articles relatifs au transport et au travail dans la "Loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées".

Les points en débat

Il apparaît nécessaire de maintenir à terme les deux services de transport : services spécialisés et accessibilité du réseau urbain

Mais qui décide ? Qui finance ?

L'aménagement des stations et de la voirie est du ressort de l'autorité compétente (EPCI, communes), souvent différente de l'autorité organisatrice de transport urbain.

Les financements, l'investissement en aménagement et matériel, et le fonctionnement, sont du ressort des autorités locales, aujourd'hui soutenues par aucune aide de l'Etat, malgré la loi de 2004.

**information : www.utp.fr
contact : cer@utp.fr**