



LES BUS ET LEURS POINTS D'ARRÊT ACCESSIBLES À TOUS

>>> PRÉSENTATION DU GUIDE MÉTHODOLOGIQUE



«C'est un objectif admis sans équivoque que de créer une Europe où tous les citoyens, quels que soient leur handicap ou leur âge, puissent mener une vie autonome. Pour ce faire, les bâtiments publics, les réseaux de transports et les infrastructures ne doivent pas présenter d'obstacles.»

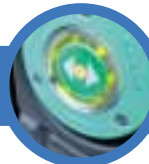
Charte d'accès aux services et infrastructures de transport, CEMT art.2, mai 1999

Le concept d'accessibilité est né avec la promulgation de la loi d'orientation du 30 juin 1975 en faveur des personnes handicapées.

Pour la première fois, le législateur imposait aux collectivités de prendre en compte les différents besoins de la population, et de favoriser l'accès de la ville et de ses équipements à tous, quel que soit leur degré de mobilité. Depuis cette date, de grands progrès ont été réalisés.

Cette première étape a mis en lumière deux points fondamentaux : d'une part, l'ensemble de la population tire bénéfice d'une adaptation des infrastructures aux personnes handicapées ; d'autre part, il faut impérativement penser l'accessibilité de façon globale, en privilégiant la continuité de la chaîne des déplacements.

Après les réalisations de tramways et de métros légers accessibles, les lignes de bus risquent aujourd'hui de devenir le maillon faible de la chaîne des déplacements. Quelques collectivités ont montré, grâce à leurs expériences, que les lignes d'autobus et leurs points d'arrêt peuvent offrir une accessibilité de grande qualité à tous les voyageurs. Des solutions existent désormais, qui nécessitent de définir une méthodologie et un cadre d'application cohérent entre tous les partenaires.



L'ouvrage, « Les bus et leurs points d'arrêt accessibles à tous », publié par le CERTU, a pour vocation de présenter les principaux aspects techniques et stratégiques nécessaires à la réussite d'une mise en accessibilité des bus dans leur environnement urbain.

Les données et préconisations qu'il contient sont issues des résultats de recherche et d'expériences des agglomérations pionnières dans ce domaine, notamment Caen, les communes de l'Étang de Berre, Grenoble, Strasbourg, Paris.

LE BUS ACCESSIBLE : BEAUCOUP DE PERSONNES SONT CONCERNÉES

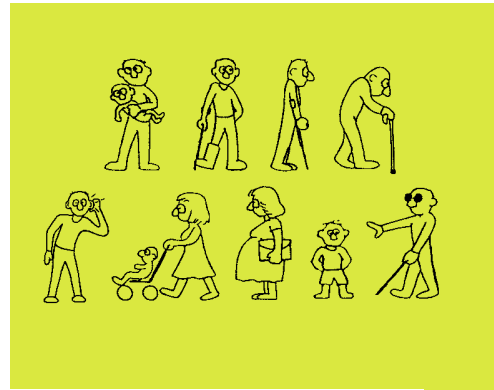
La mise en accessibilité vise à développer une meilleure qualité de service et un accès équitable pour tous.

Les personnes handicapées sont les premières concernées :

- les personnes ayant des difficultés motrices, qu'il s'agisse d'utilisateurs de fauteuil roulant ou de personnes ayant des problèmes de marche ;
- les personnes souffrant de handicaps visuels, de handicaps auditifs ;
- les personnes de petite taille ;
- les personnes ayant des difficultés ou incapacités cognitives (problèmes de compréhension, de mémorisation, de repérage spatial...).

À ces premiers bénéficiaires, il faut également ajouter les personnes ayant un handicap temporaire par accident, les personnes avec poussette ou avec des bagages encombrants, ainsi que les personnes âgées, qui représentent une part croissante de la population.

En effet, ce qu'il faut prendre en compte pour aborder correctement l'accessibilité, ce sont tout autant les besoins spécifiques des personnes handicapées que les situations susceptibles de créer une difficulté pour prendre le transport, même si elle est ponctuelle.



Alors que le nombre de personnes handicapées est estimé entre **12 et 15 %** de la population, le nombre réel de personnes éprouvant des difficultés à utiliser les bus ou les transports collectifs, est beaucoup plus important que ne pourraient le laisser supposer les seuls critères médicaux.



À titre d'exemple, en 1997, une étude de l'Institut d'Aménagement de la Région Ile-de-France estimait à 35 % environ la part de population en situation de handicap dans les transports en région parisienne.

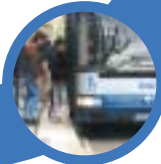
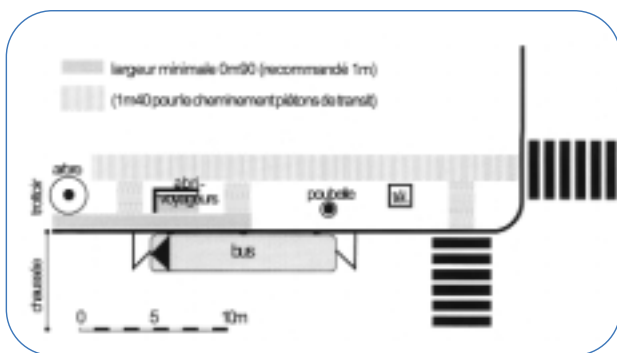


L'usage des transports en commun implique de nombreuses situations susceptibles de générer des handicaps :

- Se renseigner pour préparer son voyage ;
- Se rendre au point d'arrêt ;
- Repérer le bon autobus ;
- Monter à bord ;
- Se déplacer à l'intérieur ;
- Payer le voyage ;
- S'asseoir et se lever ;
- S'informer sur le trajet en cours ;
- Faire une demande d'arrêt ;
- Descendre de l'autobus ;
- Se rendre à sa destination.

L'enjeu pour la collectivité est d'apporter des solutions à ces difficultés, que l'on peut regrouper en 4 grandes familles :

- l'aménagement du point d'arrêt et de son accessibilité ;
- l'accès au bus ;
- l'aménagement spécifique, intérieur et extérieur, du véhicule ;
- l'information des voyageurs avant et pendant le trajet.



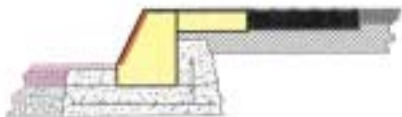
LA RÉUSSITE DU COUPLE BUS - POINTS D'ARRÊT, UN ÉLÉMENT ESSENTIEL

Depuis une dizaine d'années, de grandes avancées ont été obtenues dans la qualité des produits offerts en matériel roulant et en équipement.

L'une des difficultés majeures posées par le bus réside dans la montée/descente des voyageurs. Pour la résoudre, il faut chercher à réduire au maximum les lacunes verticale et horizontale entre le point d'arrêt (trottoir, station ou quai) et le véhicule. Dès lors, il faut raisonner en "approche système" bus - point d'arrêt, c'est-à-dire envisager des solutions où les caractéristiques techniques conjointes de ces deux éléments permettront d'atteindre le niveau d'accessibilité souhaité.

En complément des autobus à plancher bas, quelques grands principes sont préconisés :

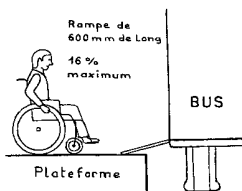
- favoriser l'accostage par des points d'arrêt en ligne ou en avancée de trottoir ;
- des hauteurs de quai de 18 à 21 cm avec une bordure biaisée ;
- des bus équipés de palette et/ou d'agenouillement ;
- une signalétique et une information voyageur adaptées pour tous ;
- une formation adaptée pour les conducteurs ;
- une lutte efficace contre le stationnement illicite.



trottoir à bordure biaisée



Ainsi, la conception des points d'arrêt, des cheminements d'accès, des bus, des systèmes d'information ou d'aide à l'accostage a évolué de telle façon qu'il existe aujourd'hui des solutions abordables pour pallier pratiquement toutes les situations et tous les handicaps.



AVOIR LA VOLONTÉ, ORGANISER LE PARTENARIAT ET SAISIR LES OPPORTUNITÉS

La solution la plus rationnelle pour initier la mise en accessibilité des lignes de bus consiste à engager une démarche cohérente et volontaire puis à utiliser toutes les opportunités qui se présentent.

Les responsables des transports ne doivent pas se sentir seuls concernés. Un partenariat doit s'instaurer, qui associe l'autorité organisatrice, l'exploitant et les aménageurs des villes, et offre une place active aux représentants des citoyens.

Le renouvellement du matériel roulant constitue souvent un bon point de départ. Il peut ainsi permettre la mise en accessibilité d'une première ligne, qui pourra être choisie en fonction de son attractivité pour les personnes handicapées (desserte d'équipements municipaux, d'hôpitaux, etc.) ou de son niveau d'exploitation.



Ensuite, des opportunités peuvent être repérées en interne au réseau de transport public ; par exemple, la reconstruction d'un réseau ou son extension, qui peuvent donner lieu à une offre de nouveaux services.

Il existe également des opportunités externes au réseau. Ainsi, les interventions ou les travaux d'entretien de voirie peuvent être des occasions d'aménagement de points d'arrêts, tout comme la mise en service de nouveaux équipements ou la création d'aménagements résultant des Plans de Déplacements Urbains.

UN INTÉRÊT PARTAGÉ POUR TOUS LES VOYAGEURS, LES COLLECTIVITÉS ET LES EXPLOITANTS

Les premiers avantages résident, bien sûr, dans la qualité du service aux personnes handicapées, dans la liberté de mouvement qui leur est offerte, et dans un plus grand confort pour tous. Mais il en existe d'autres.

Contrairement aux idées reçues, les aménagements nécessaires sont le plus souvent **générateurs de gains pour l'exploitant**. Ainsi, un accostage plus précis le long du quai permet de diminuer sensiblement le temps de montée et descente des voyageurs.



Autre atout, **un accroissement de clientèle**. D'une part, bien des personnes handicapées peuvent devenir des utilisateurs réguliers de lignes accessibles. D'autre part, la meilleure accessibilité maintient ou attire vers le bus d'autres populations, comme les personnes âgées.

Malgré les efforts déployés, le service de transport spécialisé restera indispensable à une part de la population dont les incapacités représentent des handicaps incompatibles avec l'utilisation des lignes régulières. Le rôle de ce service doit être réexaminé dans la perspective de complémentarité avec les bus et autres modes de transport collectif accessibles.

Enfin, et ce n'est pas négligeable, l'accessibilité des bus est un **vecteur d'image très important pour les collectivités**, qui peuvent ainsi valoriser l'ancrage de leur réseau avec la ville, la qualité de leurs services et surtout leur démarche citoyenne dans la prise en compte des besoins de tous.

Globalement, les exploitants concernés ont constaté une augmentation des voyageurs de 10 % environ. Et une étude anglaise a démontré que l'on peut espérer un retour sur capital en 5 ans, sur la base d'un accroissement de clientèle de 4 %.

Dans le domaine de l'accessibilité, le bus risque aujourd'hui de devenir le maillon faible de la chaîne. Or, des solutions existent pour offrir une accessibilité de qualité à tous les voyageurs.

Le guide méthodologique «Le bus et leurs points d'arrêt accessibles à tous» présente la démarche et les aspects techniques à prendre en compte pour une mise en accessibilité réussie.

Ce document permettra au lecteur d'évaluer les enjeux comme les bénéfices, de formaliser les partenariats nécessaires et d'identifier les opportunités à saisir pour atteindre cet objectif citoyen.

Parution du guide méthodologique : juin 2001



>>> **Certu** 9, rue Juliette Récamier 69456 Lyon cedex 06

Bureau des ventes : T: 04 72 74 59 59 - F : 04 74 58 57 80 - www.certu.fr

