

Ville Accessible à tous :

S'organiser pour planifier les déplacements dans le cadre de la loi handicap

Actes de la journée d'échanges
25 octobre 2007 - Lyon

avril 2008

**Centre d'études sur les réseaux, les transports,
l'urbanisme et les constructions publiques**



sommaire

Introduction	5
Élaborer un schéma directeur de transport collectif	9
1. Élaborer un schéma de transport collectif dans une ville moyenne : le cas de Mâcon	11
2. Le département du Loiret: Élaboration d'un schéma directeur de transport collectif	14
3. L'accessibilité du réseau ferré aux personnes à mobilité réduite en région Picardie	15
Élaborer un plan d'accessibilité de la voirie	21
1. Plan de Mise en Accessibilité de la voirie et des espaces publics à Seynod	22
2. L'Angleterre	26
3. Discussion	27
Quels enseignements et débats ?	29
Intégrer l'annexe accessibilité au PDU	37
1. Intégrer l'annexe accessibilité au PDU : le cas de Mulhouse	39
2. Intégrer l'annexe accessibilité au PDU Cas du Pays Voironnais	43
Table ronde : quels bons niveaux pour se coordonner ?	49
Clôture	54

Introduction

Madame Françoise Mailler, vice présidente du Grand Lyon chargée de l'accessibilité des personnes à mobilité et à autonomie réduite dans l'espace public accueille l'ensemble des participants de la journée, en leur souhaitant la bienvenue dans les locaux du Grand Lyon. Elle introduit la journée, rappelant que celle-ci s'inscrit dans le cycle des journées organisées par le Certu sur le thème de « la ville accessible à Tous ». Elle souligne les avancées de la loi de février 2005 et elle insiste sur notamment les dynamiques que celle-ci a enclenché au sein des collectivités locales. Elle explique que la question de l'accessibilité est aujourd'hui abordée dans toutes les collectivités locales. Beaucoup d'entre-elles sont actuellement en train de s'organiser pour planifier l'accessibilité de leur voirie ou de leur réseau de transport public. Le Grand Lyon, quant à lui, va non seulement planifier les déplacements avec l'agence d'urbanisme, mais mène avant le diagnostic d'accessibilité, une réflexion sur un schéma directeur de l'accessibilité.

F. Mailler fait part de ses craintes, recueillant dans le cadre du comité de veille pour l'accessibilité, de nombreuses remarques d'associations. Elle rappelle que le comité est le précurseur des commissions intercommunales rendues obligatoires par la loi ; il a pour objectif que se rencontrent les techniciens et les usagers pour que « les techniciens prennent la mesure de la demande et du besoin des usagers et que les usagers prennent conscience des difficultés que peuvent rencontrer les techniciens dans la réponse à leurs besoins ». Ses inquiétudes concernent depuis plusieurs années, la question du bruit dans la ville. Elle explique qu'en effet, les aménageurs multiplient les codes sonores à interpréter. Le fonctionnement de la ville ainsi que les bruits de l'activité humaine deviennent de plus en plus difficiles à analyser et particulièrement pour les personnes aveugles et mal voyantes, voire par tous. F. Mailler donne l'exemple de la gare de Lyon à Paris dans laquelle a été remis le cliquetis émis par le tableau d'affichage car les gestionnaires se sont aperçus qu'il incitait les gens à tourner la tête pour regarder les départs et arrivées des trains. Chaque bruit devient donc ainsi une habitude, voire est associé à un réflexe ; chaque fois qu'est introduit un nouveau bruit, il va perturber, voire ne sera pas entendu. F. Mailler souhaite donc alerter l'assemblée sur la multiplicité des codes sonores. Elle pense qu'il faut tendre vers plus de simplicité. Elle insiste sur l'importance de privilégier des messages parlés plutôt que codés, compliqués à interpréter et souhaiterait que soit autorisée la mise en place de messages parlés sur les phases vertes des feux pour le passage des piétons au lieu d'une ritournelle qui permet difficilement de s'orienter. Elle donne l'exemple de Lyon où la ritournelle qui indique que les piétons peuvent passer est semblable à celle qui indique qu'un bus va passer ! Il s'agit là d'un vrai risque de danger pour les personnes malvoyantes et aveugles. Concrètement, soit elles évitent de se déplacer, soit elles vivent dans un stress permanent... En tant qu'élue, ce n'est pas acceptable.

F. Mailler explique que le Grand Lyon travaille également sur la question de l'accessibilité lors de la mise en place de chantiers par le biais des cahiers des charges. Le problème se pose tout particulièrement lors de chantiers de promoteurs privés.

F. Mailler explique enfin que le Grand Lyon pose une question à l'assemblée nationale la semaine prochaine par rapport à la place du tramway dans la ville. Le tramway est en effet régi par des règles des chemins de fer, très peu adaptées à la vie en ville puisqu'elles rendent responsables toutes les personnes qui traversent les lignes de bus. Les élus du Grand Lyon souhaitent rendre les règles plus adaptées à leur ville.

Jean Paul Dumontier, directeur-adjoint du Certu remercie M. F. Mailler pour son intervention et ses nombreuses interpellations. Il re-situe la journée dans l'action du Certu. Il rappelle que le Certu est un organisme central du ministère de l'Ecologie, du Développement et de l'Aménagement Durables. Son champ d'activités porte sur l'ensemble des problématiques urbaines, à l'attention des professionnels du ministère de l'Équipement et des collectivités locales. Il rappelle le contexte actuel d'évolution du rôle de l'État. Il explique la tendance au redéploiement du réseau scientifique et technique (RST) et la présidence prochaine du Certu par un élu, ce qui traduit la volonté du RST d'être de plus en plus proche des collectivités locales.

J.P. Dumontier rappelle que la journée d'échange a été montée en partenariat avec l'Association des Ingénieurs Territoriaux de France (AITF) et le CNFPT. Il excuse J. Lesne, responsable du bureau DTF/SFC de la DGMT (Direction générale de la mer et des transports), pour son absence et cite quelques idées du texte qu'il avait pris soin d'envoyer. Il explique notamment que J. Lesne insiste sur les questions de concertation avec les associations.

Bernard Fiole, chef de groupe au Certu et co-pilote du projet transversal « Ville accessible à tous » présente la journée d'échange et la re-situe dans le projet.

L'usager au cœur des préoccupations des acteurs de la ville

Lancé en 2001, le programme répond à la préoccupation du conseil d'orientation du Certu de développer les approches globales et transversales sur la ville, afin de replacer l'usager au cœur des projets. Les approches des urbanistes et aménageurs sont en effet, trop souvent sectorielles ; elles ne répondent pas aux besoins de tous les usagers.

Trois acceptions de l'accessibilité

Trois acceptions de l'accessibilité ont été retenues :

- géographique : il s'agit de l'accessibilité aux territoires, inter-quartiers. Cette acception de l'accessibilité a été prédominante après la guerre de 1939-1945.
- physique : il s'agit de l'accessibilité des personnes qui ont différentes sortes de handicap moteur, sensoriel ou cognitif, auquel renvoie le concept de « personnes à mobilité réduite » (PMR)
- sociale : l'accessibilité sociale varie selon les difficultés financières, culturelles ou de communication, que l'on peut avoir.

Ces trois approches sont décrites dans une plaquette de référence « Le concept Ville accessible à tous », éditée par le Certu et disponible sur son site Internet.

Un programme VAT au plus proche des attentes des collectivités territoriales

Une enquête a été réalisée auprès des collectivités locales par le Certu afin d'élaborer le programme VAT, ses objectifs et sa démarche.

Cette enquête a confirmé l'intérêt des professionnels de la ville pour le thème de l'accessibilité en ville pour tous et plus largement pour les approches globales de la ville. Elle a également signifié leur besoin d'échange et de partage d'expériences françaises et étrangères sur le sujet, et de disposer d'outils méthodologiques pour mieux prendre en compte et de façon globale l'accessibilité dans l'aménagement urbain.

Depuis la parution de la loi sur « l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées » du 11 février 2005, la priorité du programme a été donnée au thème de l'accessibilité urbaine aux personnes à mobilité réduite (PMR).

Les réalisations

Quatre journées d'échanges ont eu lieu sur le thème de l'accessibilité urbaine, l'une sur l'accessibilité aux commerces, une seconde sur l'accessibilité aux équipements publics, la troisième sur les outils de diagnostic de l'accessibilité urbaine, enfin la dernière sur les différents handicaps. Les actes de ces journées sont disponibles et téléchargeables sur le site internet du Certu : www.certu.fr

Des ouvrages ont également été réalisés :

- Concertation en matière d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite,
- Handicaps et ville aux éditions Techni.Cités
- Accessibilité de la voirie et des espaces publics. Eléments pour l'élaboration d'un diagnostic dans les petites communes
- Comment aborder tous les handicaps ?

Les actions en cours

Les travaux en cours répondent aux orientations de la nouvelle loi. Ils sont orientés sur la méthodologie du diagnostic d'accessibilité et sur la mise en accessibilité de la ville.

Sont abordés :

- les outils de diagnostic pour une meilleure accessibilité de la chaîne du déplacement
- la qualification des DDE pour des missions d'assistance aux collectivités pour l'élaboration de diagnostic communal d'accessibilité, ou la réalisation de futur plan d'accessibilité par exemple...
- la formation des DDE aux nouvelles dispositions réglementaires
- l'élaboration de schémas directeurs d'accessibilité des services de transport en commun
- les expériences européennes
- la méthodologie pour la prise en compte des préoccupations d'accessibilité au sein des PDU « PDU et accessibilité »

B. Fiore présente la journée d'échange en expliquant que l'objectif est de partager des méthodes d'élaboration de schémas directeurs des transports en commun, de plans de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics (prévus d'après la loi pour 2009), d'annexes Accessibilité des PDU et d'échanger sur les commissions communales d'accessibilité, nouvellement créées. Une table ronde sur le thème de la coordination entre acteurs clôturera la journée.

Élaborer un schéma directeur de transport collectif

Session animée par M. Dejeammes,
Certu, co-pilote VAT

Maryvonne Dejeammes rappelle que l'article 45 de la loi sur le handicap du 11 février 2005 introduit la nécessité de planifier les actions menées en matière d'accessibilité et d'élaborer des schémas directeurs de transports collectifs. Un schéma directeur doit être établi dans un délai de trois ans à compter de la loi soit en février 2008. Ce schéma directeur concerne tous les territoires.

La première session de la journée d'échange a pour objectif d'aborder la question de l'élaboration de ces schémas. M. Dejeammes explique avoir choisi trois exemples d'application à des niveaux territoriaux différents : l'agglomération, le Département, la Région.

Le Certu s'est donné pour mission d'aider les collectivités à réaliser ces schémas. Un document est à paraître dans lequel sont présentés et analysés différents exemples.

1. Élaborer un schéma de transport collectif dans une ville moyenne : le cas de Mâcon

H. Gerber, M.H. Patonnier, SITUM

Hélène Gerber et Marie Hélène Patonnier présentent le syndicat auquel elles appartiennent : le syndicat intercommunal des transports urbains de l'agglomération de Mâcon (SITUM), ses actions dans le domaine de l'accessibilité depuis 10 ans et les démarches engagées depuis la loi Handicap de 2005.

1.1 Le SITUM

Le SITUM a été créé en 1997 par les communes de Mâcon, Saint-Laurent-sur-Saône et Sancé, auxquelles se sont rajoutées les communes de Chaintré, Crèche-sur-Saône en 1998. En 2005, la compétence « transport urbain » de la CAMVAL, communauté d'agglomération du mâconnais Val de Saône, nouvellement créée, a été transférée au syndicat mixte.

Un territoire vaste et diversifié

Le territoire du SITUM couvre 65 000 habitants et 28 communes (dont une dans le département de l'Ain). Il est à la fois urbain, péri-urbain et rural : beaucoup de communes ne comptent que 200 à 300 habitants.

Des services offerts divers

Le SITUM assure une diversité de services :

- Un réseau urbain (MACON BUS)
- Un service de transport à la demande (FILOBUS)
- Un service de navettes Parkings relais / centre-ville (TRANSPARK)
- Des services spéciaux scolaires (les compétences du conseil général ont été transférées)

Une compétence unique : les transports urbains

Le SITUM n'a pas de compétences voirie, ni sociale.

La philosophie du syndicat

Dès 1997, les élus ont affirmé la philosophie suivante :

- Tous les usagers doivent être transportés ensemble
- Il n'existera pas de services spécifiques pour les PMR

L'un des projets du SITUM est la réalisation du schéma directeur d'accessibilité pour février 2008. L'objectif d'un réseau complètement accessible pour février 2015 paraît court.

1.2 Premières actions

De premières actions programmées pour les personnes handicapées moteur

Le SITUM s'est tout d'abord focalisé sur la mise en accessibilité de la ville pour les personnes handicapées moteur en s'inspirant de l'exemple Grenoblois. Deux actions ont été menées sur le programme pluri-annuel

d'investissement l'une sur les véhicules, l'autre sur les arrêts de bus, les objectifs étant :

- l'accessibilité de tout véhicule acquis à partir de 1999 (plancher bas + palette électrique)
- la mise en accessibilité de 60 arrêts sur 190 existant sur 6 ans (1999-2004) : les choix des arrêts ont été fait selon les pôles d'attraction et les lignes

Le programme a été réalisé avec un financement partagé entre le SITUM, les communes et l'Etat, l'Etat qui a accordé une subvention de 30% pour la 1ère tranche de travaux (1999 – 2002).

1997-2007 : un premier bilan

Plus de 60 arrêts ont été aménagés sur le réseau urbain MACON BUS sur 190 points d'arrêt

22 véhicules ont été rendus accessibles aux handicapés moteurs (18 sur parc de base, 2 minibus TAD et 2 minibus navettes parc relais - centre-ville)

Un système d'annonce sonore et visuelle des arrêts pour les navettes en centre ville est en expérimentation.

1.3 La démarche du schéma directeur d'accessibilité

La création de la commission d'accessibilité des transports urbains

La démarche a été engagée en 2007 avec la création d'une commission d'accessibilité. Mais contrairement aux orientations de la loi de 2005 qui incite à une commission multi-thématique, les élus ont fait le choix de limiter ses compétences aux transports urbains, le syndicat ayant une compétence unique en transport.

La composition de la commission a été élargie à tous les représentants de la chaîne de transport (AOT, transporteurs, associations) et a intégré les communes et intercommunalités de + de 5 000 habitants qui elles, ont les compétences en matière de voirie et logement. L'objectif affirmé était la concertation entre les acteurs de l'urbain, pour la réalisation d'un schéma d'accessibilité et son suivi. La première réunion s'est tenue le mardi 23 janvier 2007.

La 1^{ère} phase du schéma : le diagnostic

La commission a réalisé elle-même un diagnostic d'accessibilité. Une approche transversale et par type de services (les transports urbains, le transport à la demande, les navettes centre-ville, les transports scolaires) a été réalisée.

Trois groupes de travail issus de la commission ont été créés par thématiques : Information, Points d'arrêts, Matériel roulant, avec pour objectif d'établir le cadre du diagnostic accessibilité des transports réalisé par le SITUM.

Des fiches thématiques (information, points d'arrêts, matériel roulant) ont été élaborées, précisant les points à vérifier selon les différents handicaps :

- sur l'information : quels sont les points à vérifier par type de handicap à chaque point d'arrêt, au niveau du matériel roulant (extérieur et intérieur), commerciaux, institutionnels...
- à chaque point d'arrêt
- pour le matériel roulant : une fiche par véhicule

La commission a fait le choix de ne pas recourir à un cabinet extérieur. Il en a découlé une forte implication des élus du syndicat. En effet, si le SITUM a établi le diagnostic, les groupes de travail ont défini le cadre du diagnostic, la commission d'accessibilité a fait la synthèse de l'ensemble des travaux effectués, et a donné son avis.

Les limites de la commission du SITUM :

De fait, la commission ne pouvait pas traiter tous les champs ciblés dans la loi que sont la voirie, les espaces publics, les équipements recevant du public (ERP), le logement.

Il a donc été envisagé d'inviter les autorités compétentes dans les autres domaines à la commission et d'intégrer leur plan d'accessibilité dans le schéma du SITUM ou en donner l'état d'avancement. Cette idée n'a toutefois pas été facile à mettre en œuvre car tous les acteurs n'avancent pas au même rythme, chacun dans leur domaine respectif.

Un calendrier ambitieux

La commission s'est fixé un calendrier ambitieux avec:

- en décembre 2007, le rendu du diagnostic « Transports urbains » et un point sur les travaux menés par les autres collectivités;
- en janvier 2008, le lancement de la 2^e phase du schéma : présentation des axes politiques, définition et planification des actions;
- en février 2008, la présentation du schéma
- en février 2008, l'adoption du schéma

Toutefois les ambitions du SITUM demeurent. Il s'agit de :

- de tendre vers l'accessibilité totale en poursuivant les actions engagées
- d'aller plus loin dans la prise en considération de toutes les difficultés de mobilité, notamment celles des personnes handicapées sensorielles
- de travailler en concertation avec tous les acteurs concernés, dont les associations

H. Gerber rappelle qu'il s'agira toutefois de définir des priorités car il sera difficile de tout aborder d'un point de vue financier. Il s'agira également de garder une approche pragmatique et locale, même si celle-ci ne s'avère pas tout à fait en conformité avec la loi. L'essentiel est qu'elle relève d'un consensus local pour avancer.

M^{me} Patonnier, élue se félicite d'avoir pu travailler avec ce syndicat. Elle souligne l'engagement des associations et des élus du territoire. Elle confirme qu'il reste beaucoup à faire pour améliorer l'accessibilité des personnes handicapées aux transports et plus généralement à la ville. Elle considère que le syndicat est sur la bonne voie.

M. Dejeammes remercie H. Gerber et M.H. Patonnier pour leurs interventions. Elle souligne le pragmatisme dont a fait preuve le syndicat tout au long de sa démarche.

2. Le département du Loiret: Élaboration d'un schéma directeur de transport collectif

Ph. Robino, Conseil général du Loiret, directeur des transports

Philippe Robino présente l'approche du conseil général du Loiret pour la mise en accessibilité des réseaux de transport du département.

Il rappelle que le département du Loiret appartient à la région Centre ; il est mitoyen avec la région Ile-de-France. Il en subit donc l'influence en matière d'implantation de logements.

Ph. Robino explique qu'il existe deux manières d'aborder la loi du 11 février 2005 :

- soit on considère la loi comme étant une loi catégorielle, car elle cible les personnes handicapées. Il s'agira dès lors de s'intéresser aux besoins spécifiques de ces populations et de rechercher des moyens adaptés pour leur meilleure accessibilité à la ville
- soit on considère la loi comme une incitation à Loi « pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes ». Il s'agira alors de considérer l'ensemble des usagers et de réfléchir à l'amélioration de leur accessibilité à la ville. Il s'agit d'une approche globale et systémique.

La première acception incite à raisonner par catégorie sociale. Cela pose alors la question de l'intégration des personnes handicapées dans la société, ce qui paraît être le fondement de la loi même. Il s'agit dès lors de mener l'analyse sur une expression de besoins spécifiques et de chercher à adapter les moyens existants (matériels, aménagements...). Des moyens de substitution verront sans doute le jour : ils répondront certes aux besoins de personnes à mobilité réduite mais qu'en est-il de l'intégration des PMR à la société ?

La seconde incite à identifier l'ensemble des usagers et leurs besoins, tous les fournisseurs qui participent au partenariat et tous les projets susceptibles d'être impactés ou d'impacter la mise en œuvre de nouvelles solutions. Il faut une approche transversale afin de définir des synergies entre les différents projets. Il s'agit également d'intégrer les contraintes techniques, contractuelles (marchés, offres), administratives et financières. C'est le choix fait par le conseil général pour son département, le Loiret.

Il s'agit d'organiser une chaîne de déplacement qui puisse satisfaire les enjeux de l'accessibilité et les attentes des usagers au travers de la mutualisation des expressions de besoins, l'adaptation de services existants, la mise en œuvre de nouvelles solutions de déplacement, des partenariats renforcés, des cadres contractuels renouvelés, une nouvelle structuration du réseau et d'une maîtrise des coûts. Il s'agit bien d'apporter une offre de service et pas seulement un moyen de déplacement. Ce service doit être gradué et doit correspondre aux différentes expressions de besoins.

La structuration du réseau du département du Loiret

Le réseau se compose de lignes régulières et d'un service de transport à la demande. Le réseau de lignes régulières a deux niveaux de service :

- un niveau de bus express qui privilégie la régularité et la vitesse commerciale en reliant les grandes villes entre elles;
- de part et d'autre de cet axe de ligne express, a été défini un corridor imaginaire dans lequel toutes les communes sont desservies par des lignes régulières à la demande. Dans le cadre de la maîtrise des coûts et pour pouvoir financer ce service, il a été considéré que ce type de transport aurait lui même deux niveaux de service. Le premier niveau est également à vocation scolaire. Il assure entre 7 h et 9 h l'acheminement des élèves PMR vers leurs établissements et, en dehors de ces créneaux, les moyens affrétés sont disponibles

pour assurer le transport des personnes à mobilité réduite en même temps de tous les voyageurs, vers des services du chef-lieu de canton ou vers des lignes régulières.

L'aménagement et les équipements des aires d'attente

Ph. Robino précise qu'il ne sert à rien de se lancer dans un aménagement des points d'arrêts si parallèlement il n'a pas été prévu la restructuration du réseau et l'aménagement des véhicules.

Il explique en outre que le département avait en préalable, conduit en 2005 une étude relative à la sécurité de l'ensemble des 3 000 points d'arrêt. Cette démarche d'analyse de la sécurité a permis d'avancer l'analyse au regard de l'accessibilité.

Un programme d'aménagements de mise en sécurité et en accessibilité des arrêts des lignes régulières au cours des six prochaines années a été décidé. Au fur et à mesure de la réalisation de ces aménagements, il sera déployé divers mobiliers d'attente.

Ph. Robino fait remarquer qu'en rase campagne, l'aménagement de cheminements afin de rejoindre le point d'arrêt, peut faire plus de 2 km. C'est pourquoi la structuration du réseau est importante. Les arrêts de ligne régulière ont été systématiquement positionnés dans les centres de communes. Des synergies vont pouvoir être développées avec des communes qui ont pour obligation de mettre en accessibilité leur voirie. Il a été décidé que les communes qui procéderont dans le cadre de leur schéma d'accessibilité à l'aménagement de leurs points d'arrêt selon un calendrier cohérent avec les urgences détectées en terme de sécurité et selon des critères techniques définis par le conseil général pour une certaine harmonisation, bénéficieront d'une aide du CG et de l'aménagement d'un mobilier entretenu dans le cadre des contrats du conseil général,

Il est difficile d'envisager l'aménagement de l'ensemble des points d'arrêts. Dans toutes les zones où existe le dispositif « transport à la demande », les points d'arrêts ne seront pas aménagés, puisque l'on prend les personnes chez elles. Ce dispositif permet de faire des économies.

Les arrêts aménagés dans le centre des communes seront quant à eux facilement sécurisés, car en zone urbaine. Ils seront dotés de parkings à vélos pour permettre à certaines personnes de pouvoir venir en vélo. Ces vélos pourront également être pris dans les cars : pourquoi en effet ne mettre qu'une place pour les personnes à mobilité réduite, pourquoi ne pas en mettre deux et... quand elles seront inoccupées, elles pourront servir pour fixer des vélos. Le conseil général essaie ainsi de mutualiser les expressions de besoins. Quand les places seront prises, les vélos seront mis dans le coffre du car.

Les véhicules : une réponse différenciée en fonction des réseaux

Une hiérarchie a été adoptée dans le déploiement et la mise en place de véhicules accessibles.

Pour le réseau de lignes régulières qui constitue la priorité du département, il a été prévu lors des diverses consultations, de demander aux candidats de fournir un planning prévisionnel de mise en ligne de véhicules accessibles. Le délai nécessaire à la mise en accessibilité des véhicules du lot est apprécié et coté dans les critères qualité et à ce titre contribue au classement. Par ailleurs, il est demandé un coût marginal pour une mise en place hors planning d'un véhicule accessible. A ce jour, 7 véhicules de lignes sont accessibles

En ce qui concerne le réseau de transport à la demande, tous les véhicules du service « transport à la demande » sont accessibles aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite Il est privilégié des véhicules de moins de 9 places pouvant être conduits avec un permis B et permettant une grande modularité (sièges repliables, ancrage pour vélo). De telles démarches peuvent avoir un effet indirect sur l'emploi...

En ce qui concerne le réseau de transport scolaire, la population scolaire étant connue a priori du fait de son inscription préalable, la mise en accessibilité de ces véhicules ne constitue pas une priorité. Par la réutilisation des cars de lignes non accessibles qu'il permet, ce réseau favorise l'équipement des services réguliers.

3. L'accessibilité du réseau ferré aux personnes à mobilité réduite en région Picardie

A. Ferté, Région Picardie, directeur adjoint transports

Augustin Ferté explique avoir en charge le projet de modernisation des gares et de mise en accessibilité, au conseil régional de Picardie.

Au delà de l'application de la loi, il s'agissait de créer une dynamique nouvelle de prise en compte des personnes handicapées et porter un nouveau regard sur l'homme. Il s'agissait d'aboutir à une prise en compte automatique de la problématique de l'accessibilité quand il était question d'un aménagement touchant aux transports.

A. Ferté explique que la mise en œuvre d'une politique d'accessibilité relève d'une approche transversale tout comme une politique d'environnement.

La publication de la loi handicap a fait naître un débat interne : faut-il en effet respecter la lettre de la loi ou l'esprit de la loi ? La Région Picardie a choisi de se tourner résolument du côté du pragmatisme, et donc de viser le respect de l'esprit de la loi.

3.1 Le réseau Picard

Le réseau est formé de deux types de lignes :

- des lignes radiales en direction de Paris : ce sont des lignes très chargées avec des trains de 1 200 places ;
- en partie nord, des lignes moins chargées avec des trains de 80 places

Du fait de sa proximité de la région parisienne, la Région Picardie est en nombre de voyageurs/km, la cinquième région de France, alors que sur d'autres critères, elle est beaucoup plus loin (démographie, logements, budget) Les transports représentent 25 % du budget régional. C'est important.

3.2 Les types d'actions engagées dans le cadre de la démarche Accessibilité

Deux types d'actions ont été engagés dans le cadre de la démarche accessibilité :

- des actions propres au réseau ferré
- des actions complémentaires avec celles menées par d'autres AOT;

Les actions concernant le réseau ferré

Deux aspects sont à distinguer :

- les opérations « immédiates » réalisées sans attendre le schéma directeur,
- le schéma directeur d'accessibilité.

Les opérations immédiates

Les opérations immédiates constituent un volet important du budget. Elles avaient démarré avant la loi de 2002. L'idée était de démontrer la volonté et la capacité de la Région d'agir concrètement et rapidement. Il s'agissait de créer une dynamique vis-à-vis des autres AOT, de répondre aux besoins immédiats, d'explorer de nouvelles solutions et de tirer des enseignements pour les étapes suivantes.

Les premières actions réalisées dès 1999, ont été de mener une politique de modernisation des gares par axes (à la fois les quais, l'accueil...), renforcer les dessertes et mettre en roulement le matériel neuf. L'idée était d'avoir une approche « intégrée », donc d'aborder différents aspects au moment du ré-aménagement d'une gare. Cette démarche s'inscrit nécessairement dans la durée étant donné les sommes en jeu ; elle s'appuie également sur une réelle et nécessaire amélioration de la qualité de service par la SNCF.

Deux catégories d'axes ont été faites pour la mise en œuvre de la politique de modernisation des gares :

- les axes faisant l'objet d'une modernisation complète, totalement accessibles en 2015 (soit 45 % des gares et points d'arrêts : ce sont les plus fréquentés)
- les axes avec modernisation des gares relais du Schéma régional (les plus petites lignes)

Un deuxième volet d'action « immédiate » sans attendre la réalisation du schéma a concerné les travaux de première urgence : ce sont des aménagements simples demandés par les associations : par exemple une main courante dans un escalier, une rampe, des portes automatiques... Ces actions n'ont pas permis de rendre accessible une gare, mais elles ont contribué fortement à faciliter les déplacements des personnes à mobilité réduite. La SNCF et RFF étaient réticentes du fait de l'absence de schéma. En 2005, elles ont approuvé le bienfondé de ce type d'actions et ont mis en œuvre une politique semblable (exemple des bandes d'éveil au bord des quais pour RFF ou des guichets à bonne hauteur, des portes automatiques pour la SNCF).

Ce type d'action a été mené sur une large partie de la Picardie.

Le troisième volet d'actions immédiates a concerné l'assistance. Ce type de service existe déjà à la SNCF : il s'agit du service Accès plus. Peu de gares sont en fait vraiment accessibles. La Région a poussé la SNCF à s'organiser pour augmenter le nombre de gares accessibles avec assistance. Il a fallu faire évoluer la culture des services car il ne s'agissait pas d'intervenir sur le champ technique, mais celui de l'humain, de l'organisation.

La Région a désormais une convention d'exploitation avec la SNCF pour tout service TER, où le principe d'accessibilité de 9 gares avec assistance et son augmentation progressive est acté. La Région a, en contrepartie, financé 28 élévateurs de quai et comble-lacunes horizontales sur les trains.

L'expérimentation d'une assistance souple à l'échelle de 7 gares d'un même axe, dans le cadre d'une réorganisation du personnel « infra » des gares, a été faite par la SNCF.

Le Schéma Directeur Régional d'Accessibilité

Le schéma directeur régional d'accessibilité a été réalisé en interne et en deux temps. Un schéma théorique a été réalisé pour lancer la réflexion (juin 2005- mars 2006). Ce schéma a été confronté à la réalité de terrain et aux besoins des personnes handicapées. Un groupe de travail regroupant les AO, les associations représentatives des PMR, la SNCF et RFF, a effectué une analyse axe par axe, entre septembre 2006 et septembre 2007.

L'idée théorique de départ visait, afin de rendre accessible le réseau, de mettre en place des gares relais accessibles dans un rayon de 15 km (soit 38 gares sur 70). Il est en effet, impossible techniquement et financièrement de rendre accessible la totalité du réseau. Les aménagements ciblent donc certaines gares de réseau, appelées « gares relais ». La distance de 15 km nous a été recommandée par les associations de PMR.

Pour l'échéance 2015, quatre cas de figure sont apparus :

- des gares accessibles en autonomie (assistance possible, non indispensable),
- des gares accessibles avec assistance, dans l'attente de devenir en autonomie,
- des gares accessibles avec assistance et appelées à le rester,
- des gares non accessibles (dérogations à demander)

Le schéma se veut réaliste avec une programmation qui va au-delà de 2015.

Le volet d'investissement du Schéma d'accessibilité sera le programme pluriannuel de modernisation des gares.

Pour les axes faisant l'objet d'une modernisation par gare, une définition de priorités dans les gares relais a été établie en fonction de différents critères :

- la fréquentation des gares,
- la population desservie,
- la desserte,
- l'accessibilité du matériel avec des quais rehaussés et adaptés,
- le degré d'avancement des schémas d'accessibilité des AOTU concernées et leur motivation pour améliorer l'accessibilité des abords des gares

Deux types de handicaps ont été abordés dans le cadre du « Schéma », par souci de simplification :

- Le handicap moteur demandant de traiter la traversée des voies et de l'accès aux trains, avec des aménagements souvent lourds (ascenseurs, rehaussement des quais)
- Les handicaps sensoriels (visuels et auditifs) et mentaux nécessitant des équipements et aménagements spécifiques et plus légers

La structuration du réseau

Exemple de l'axe « Amiens – Laon », l'accessibilité des handicaps sensoriels et mentaux

Actuellement, 9 gares sont accessibles avec assistance et 10 points d'arrêt le sont avec assistance.

Après les travaux de modernisation, 9 gares et 7 points d'arrêt sont accessibles en autonomie et 3 points d'arrêt avec assistance.

Le projet de schéma définitif prévoit la programmation des travaux de modernisation des gares avec quatre cas de figure :

- la modernisation complète et lourde par axe (périmètre RFF et SNCF) soit 22 gares,
- la modernisation complète pour les gares moyennes (périmètre RFF et SNCF) – soit sur 11 gares,
- la modernisation de l'accueil- information- billettique (périmètre SNCF) dans un premier temps et de l'accessibilité jusqu'au train (traversée des voies et quais- périmètre RFF) dans un second temps pour les gares les plus importantes - 8 gares,
- une modernisation plus légère, limitée à l'accueil- information- billetterie et équipements pour handicaps sensoriels, dans les gares avec accessibilité avec assistance. - 16 gares

En résumé, une mise en accessibilité du réseau en 4 étapes :

- Etape 1: la poursuite et le renforcement de la modernisation selon des logiques d'axes

- Etape 2 : les travaux de première urgence :
 - améliorer l'accessibilité là où elle est possible,
 - rendre accessible un plus grand nombre de gares aux handicaps sensoriels
- Etape 3 : augmenter le nombre de gares accessibles avec assistance, grâce à une nouvelle organisation de l'accueil
- Etape 4 : concevoir et mettre en place le schéma régional d'accessibilité, avec :
 - les gares les plus importantes accessibles en totale autonomie,
 - des gares accessibles avec assistances,
 - un certain nombre de points d'arrêt non gérés accessibles en indépendance,
 - des services de substitution pour les gares et les points d'arrêt non gérés non accessibles

La coordination et la complémentarité avec les autres autorités organisatrices de transport

A. Ferté rappelle les deux opérations spécifiques à l'initiative de la Région : le diagnostic de l'accessibilité des réseaux urbains et inter urbains et une recherche PREDIT sur trois sites pilotes qui peuvent servir de point d'appui à une coordination avec les autres autorités organisatrices.

L'échelon régional apparaît en effet un niveau intéressant pour engager des actions de coordination et d'échanges de méthodes entre les différentes autorités organisatrices de transport : la Région peut être « chef de file » pour une animation des échanges.

La recherche de complémentarités et d'une coordination entre autorités organisatrices de transport a été prioritairement recherchée au niveau des pôles d'échanges et des gares inter-modales, ainsi qu'au niveau des services de substitution (entre Région et Départements, en particulier).

Le contenu de l'étude diagnostic de l'accessibilité des transports collectifs urbains et inter urbains réalisée dans le cadre de l'observatoire régional des transports prévoit :

- Un recensement auprès des autorités organisatrices de transport urbains et des Départements du niveau actuel d'accessibilité des transports urbains et inter-urbains; les orientations adoptées par les autorités organisatrices et l'avancement de l'élaboration des « Schémas Directeurs d'Accessibilité ».
- Les travaux menés dans le cadre du PREDIT : il s'agit d'une recherche - action sur 3 sites pilotes et 4 gares menée avec l'Université de Lille 1 (laboratoire TVES- territoires, Villes, Environnement, sociétés) : 2 gares péri urbaines d'Amiens, la gare urbaine de Creil, la gare de Marle sur Serre.
- Un diagnostic approfondi de l'accessibilité de la gare et des abords sous forme d'un SIG
- La conception, la mise en place et l'accompagnement de nouvelles formes de concertation entre les autorités organisatrices de transport et avec les associations représentatives des personnes à mobilité réduite..

Des incitations techniques et financières ont été données par la Région pour une programmation cohérente et coordonnée entre la Région et les autorités organisatrices de transports urbains, de la modernisation des gares (Région) et des abords, parkings et gares routières (communes et Agglomérations).

Mais, A. Ferté explique que la règle du « Chacun chez soi » prévaut : il n'est pas question d'ingérence d'une collectivité sur une autre.

Les difficultés rencontrées : le problème du personnel présent en gare

Cette question est peut-être plus importante que la question financière. En effet, si une gare dispose de tous les équipements nécessaires à sa parfaite accessibilité, mais qu'il n'y a pas de personnel pour les faire fonctionner, l'accessibilité sera alors purement théorique.

Le personnel SNCF a en effet plusieurs rôles :

- Un rôle d'information
- Un rôle d'accompagnement dans le cas d'une traversée par passage planchéié et pour utiliser les élévateurs
- Un rôle de surveillance

Cependant, la modernisation des infrastructures et de la signalisation conduit à une réduction des agents de circulation présents en gare. Or ces agents sont les seuls qui peuvent être habilités à assister les personnes à mobilité réduite.

Plusieurs solutions sont envisagées:

- Financer un personnel spécialisé dans les missions personnes à mobilité réduite.
- Élargir les missions des agents commerciaux aux missions dédiées aux personnes à mobilité réduite. (polyvalence du personnel)
- Permettre à un personnel extérieur à la SNCF d'assister les personnes à mobilité réduite.

Cela nécessitera l'instauration d'une étroite concertation avec la SNCF et avec les associations.

Conclusion

La programmation des investissements s'est voulue réaliste, tenant compte des capacités financières de la Région : le rythme d'investissement constitue la variable d'ajustement du schéma,

Un objectif immédiat a été déterminé :

- apporter le plus rapidement possible des services répondant aux besoins des usagers et personnes à mobilité réduite (assistance, moyens d'information) grâce, notamment, à une mobilisation des agents de la SNCF,
- travailler le plus en amont possible avec les associations d'usagers (apprentissage du travail en commun, définition de méthode de travail partagée et avancée simultanée).

Une action volontaire et innovante a été définie en matière de mise en accessibilité du réseau ferroviaire, en s'appuyant, en particulier sur deux éléments :

- une approche globale combinant dans un souci de complémentarité les moyens techniques (équipements et aménagements) et humains (accompagnement et assistance),
- une approche coordonnée avec les autorités organisatrices départementales, urbaines et inter communales afin de mettre en place de véritables chaînes de transport

Élaborer un plan d'accessibilité de la voirie

Session animée par J.C. Hanon,
directeur voirie Annecy

1. Plan de Mise en Accessibilité de la voirie et des espaces publics à Seynod

J. Bacino, directeur espaces publics et environnement

1.1 Le contexte

Jérôme Bacino présente la démarche et les actions engagées par la commune de Seynod pour la prise en compte des contraintes d'accessibilité sur la voirie et les espaces publics dans le cadre de la loi n° 2005-102 du 11 février 2005 et de son décret d'application n° 2006-1657 du 21 décembre 2006.

Il explique que la commune n'était pas un modèle en matière d'accessibilité. C'est pendant une phase de travaux liés à un programme d'aménagement du centre ville, que des contraintes en terme d'accessibilité aux personnes à mobilité réduite ont été mises à jour. La loi du 11 février 2005 et la charte pour l'environnement ont poussé la commune à faire évoluer la prise en compte de l'accessibilité dans la ville.

Ainsi, au travers de l'élaboration du Plan de Mise en Accessibilité et dans le cadre de la Charte pour l'Environnement signée le 18 juin 2004, la Commune de Seynod affirme sa volonté d'agir en faveur d'un développement urbain durable, socialement vivable dans l'équité et l'intérêt commun, en s'investissant activement dans la promotion et l'autonomie des personnes handicapées.

La démarche du plan de mise en accessibilité a été lancée en 2005. La question de l'échelle territoriale s'est posée et la commune a été choisie récemment pour gérer la démarche du fait de sa compétence en matière de voirie.

1.2 La commission d'accessibilité communale

Une commission d'accessibilité a été créée en mars 2006. Elle se compose d'élus, de représentants d'associations, d'un représentant de la direction départementale de l'Équipement de la Haute-Savoie (DDE 74), de deux représentants de la Commission municipale jeune ainsi que de deux représentants du personnel communal de Seynod.

1.3 La sensibilisation interne à l'accessibilité

Il a rapidement été jugé nécessaire de sensibiliser les élus communaux à la question de l'accessibilité en ville.

Un document de sensibilisation

Un document, rappelant les fondements réglementaires en matière d'accessibilité et les différents types de contraintes rencontrées (conformément aux décrets n° 99-756 et arrêté du 31 août 1999), a été présenté en automne 2005 aux élus de la municipalité, en commission voirie et en commission environnement.

Une mise en situation réelle sur le terrain

Une mise en situation réelle a été effectuée avec les élus en 2006, avec fauteuils roulants, avec l'aide d'associations ; elle a permis de mieux appréhender les difficultés quotidiennes rencontrées par les personnes à mobilité réduite. La commune de Seynod a un relief particulièrement accidenté. Les élus se sont rapidement rendu compte de la difficulté à se déplacer pour une personne en fauteuil.

Cette démarche n'a abordé que les problèmes des personnes à mobilité réduite. Il s'agira ultérieurement d'envisager des démarches semblables pour aborder les difficultés générées par les autres types de handicap.

1.4 Le recensement des contraintes sur le terrain

Un relevé des contraintes sur le terrain a été réalisé.

Les secteurs géographiques

Les recensements sont effectués régulièrement sur l'ensemble des secteurs de la commune de Seynod. Le point de départ de la démarche a été le centre de Seynod (sur le quartier Champ-Fleuri), mais l'ensemble des secteurs feront l'objet d'un recensement exhaustif. L'objectif est de recenser tous les secteurs de la commune avant 2009.

La méthode utilisée

Les points de contraintes ont été codifiés et rassemblés dans un listing. Il s'agissait de faire apparaître les contraintes les plus importantes (par exemple la largeur d'un cheminement) afin d'axer les efforts sur ces thèmes.

1.5 La cartographie des contraintes sur SIG

Modalités d'intégration des contraintes au SIG (Système d'Informations Géographiques) de la commune

Les éléments recensés dans l'état des lieux ont été cartographiés sur le SIG de la commune de Seynod. Ceci afin de permettre un repérage géographique des contraintes et un suivi plus facile de la mise en accessibilité. Cette cartographie donne par ailleurs une vision rapide et objective de l'accessibilité ou non des voiries et espaces publics.

Un code couleur a été provisoirement affecté à chaque rue qui a fait l'objet d'un recensement. Ce code couleur change bien sûr au fur et à mesure de la levée des contraintes (mise en conformité).

Par exemple, le rouge désigne un cheminement impossible pour une personne handicapée; le jaune, un cheminement praticable, mais difficile pour une personne à mobilité réduite; le vert, un cheminement accessible. L'idée n'est pas d'avoir les deux côtés de la voirie en vert, mais au moins un cheminement accessible.

1.6 Le tableau de bord de mise en accessibilité

Principe

Un tableau de bord a été réalisé en lien avec la cartographie. Sa réalisation permet au service de disposer d'un outil exploitable au quotidien, permettant un repérage rapide des contraintes répertoriées et une facilité de mise à jour de la base de données. Une fiche est réalisée pour chacun des points, recensant la nature des contraintes, leur importance, des photos, les actions engagées et leurs coûts.

L'ensemble de la «commission accessibilité» peut y faire référence et donc travailler en concertation et sur les mêmes bases que les services municipaux facilitant ainsi les décisions à prendre dans le cadre du suivi de la mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics.

1.7 Les études de cas spécifiques

Mise en conformité regroupant plusieurs contraintes

Le cas échéant et en fonction de la complexité du secteur à traiter (qui peut regrouper par exemple plusieurs contraintes d'accessibilité observées lors du recensement) une étude au cas par cas est réalisée. L'idée est qu'il s'agit d'avoir une vision d'ensemble des travaux en terme d'accessibilité mais également des travaux

programmés par les autres services. Il s'agit de se coordonner avec la commission de la voirie pour connaître ses projets de travaux (par exemple le renouvellement des couches de chaussées).

1.8 Les travaux de mise en accessibilité

Les travaux de mise en accessibilité

En dehors des maintenances courantes à réaliser (signalisations verticales des places de stationnement, marquage au sol et bandes podotactiles...), quatre axes prioritaires ont été définis pour engager les travaux de mise en conformité :

- Les abaissements des trottoirs au niveau des passages piétons, (il s'agit de l'action la plus fréquente)
- Les déplacements de candélabres situés au milieu des trottoirs, (les coûts de travaux sont importants)
- La mise en place de mains-courantes sur les escaliers et rampes d'accès,
- L'élargissement des trottoirs (pour les stockages des containers d'ordures ménagères et tri, abris bus,...). Cette démarche est engagée avec les bailleurs sociaux.

Planning prévisionnel financier

La commune de Seynod envisage d'inscrire à son budget (sur la période 2007/2009) une enveloppe annuelle spécifique de 105 000 € TTC (soit une somme globale d'environ 400 000 € TTC en tenant compte des investissements réalisés en 2006) destinée à réaliser l'ensemble des travaux d'aménagements et de mise en conformité nécessaires (défini au plan de mise en accessibilité) avant la fin de l'année 2009. Les travaux se poursuivront vraisemblablement après 2009.

1.9 Les autres actions en cours et à engager

Auprès des copropriétés et des bailleurs sociaux

Une action menée sur le centre ville de Seynod, en coordination avec les associations de copropriétaires et les bailleurs sociaux, afin d'étudier les solutions d'aménagements envisageables pour éviter l'encombrement des trottoirs par les bacs d'ordures ménagères et de tri lors des jours de collectes intercommunales.

Auprès des administrés

Une procédure de sensibilisation a été mise en place au printemps 2006 par le service voirie auprès des administrés concernés pour procéder à l'entretien des haies qui occasionnent une gêne pour les usagers des trottoirs.

Auprès des automobilistes

Une démarche est actuellement à l'étude pour faire prendre conscience aux automobilistes de la nécessité de respecter les emplacements réservés, mais aussi de ne pas stationner sur les trottoirs et les passages piétons. Une sensibilisation est envisagée par l'apposition de « PV factice » sur les pare-brises afin d'attirer l'attention et de communiquer de façon originale sur ce point sensible au quotidien.

Auprès des entreprises du domaine public :

La sensibilisation est réalisée quotidiennement à l'attention des aménageurs, lotisseurs, maîtres-d'œuvre et entreprises pour insister sur l'importance :

- du maintien de la chaîne de déplacement au cours des phases de chantier en évitant les obstacles et en restituant les cheminements même provisoires,
- et de la bonne exécution des prescriptions réglementaires lors de la réalisation des travaux de mise en conformité.

Ce travail de sensibilisation passe par la diffusion de documentation, notamment par internet.

L'information du public du plan de mise en Accessibilité de la ville de Seynod est en cours. Une messagerie existe pour recueillir les dires de la population.

J. Bacino insiste sur le fait que ce plan n'est pas figé, qu'il est amené à évoluer.

2. L'Angleterre

J. Davis, CABE, directeur savoirs et compétences

Jonathan Davis présente la CABE (Commission for Architecture and the Built Environment) : il s'agit d'une commission d'architectes qui travaille sur les espaces publics, les écoles, l'habitat. Comme le Certu, la CABE travaille sur le développement durable et l'accessibilité de tous à la ville.

J. DAVIS explique que de grandes transformations urbaines sont en cours dans neuf agglomérations d'Angleterre : par exemple, Londres, un programme de construction est engagé depuis 1997 sur les habitations durables... J. Davis trouve ces aménagements peu réussis dans la mesure où on y trouve que peu d'espaces beaux et vivants.

J. Davis rappelle les principes de la ville accessible à tous pour le CABE : il s'agit bien, comme en France, de mettre l'homme au cœur du processus de conception, de reconnaître la diversité et les différences, d'offrir des choix pour tous, une flexibilité dans l'utilisation des espaces et des bâtiments, de créer des bâtiments et des espaces fonctionnels et agréables pour l'utilisation de chacun. La CABE a publié sur ce sujet un document sur internet.

J. DAVIS rappelle le contexte anglais législatif sur l'accessibilité urbaine : en 1995, une loi « anti-discrimination » sur le handicap est parue, suivie en 2000, d'une loi sur la construction des bâtiments ; en 2005, une nouvelle loi « anti-discrimination » est parue. En 2006, il a été décidé de l'obligation d'un maître d'œuvre de fournir aux municipalités les principes de design et d'accessibilité. Le maître d'œuvre devait détailler ses principes d'aménagement et tout particulièrement la manière dont il avait pris en compte la problématique de l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite. Plus récemment, une nouvelle loi est parue remettant en cause les principes techniques qui prévalaient depuis la seconde guerre mondiale et qui ont conduit à la prééminence de la voiture dans la ville au détriment des autres usagers.

J. Davis explique que depuis deux ans, la CABE a travaillé avec des représentants d'association sur le thème de l'accessibilité pour mieux saisir la problématique de l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite et proposer des aménagements adaptés. La CABE est aujourd'hui représentée dans la plupart des villes d'Angleterre par un « *access officer* », un spécialiste qui conseille la municipalité sur le sujet de l'accessibilité.

J. Davis montre différentes photos d'aménagements urbains fonctionnels, où les aménagements techniques pour l'automobile prédominent, au détriment du piéton. De nombreux obstacles existent alors dans l'espace public. J. Davis s'interroge sur le bénéfice en terme de sécurité pour les piétons. De son point de vue, il s'agit d'aménagements qui obligent le piéton à prendre des risques. L'idée serait d'intégrer tous ces aménagements techniques et fonctionnels de sorte à remettre le piéton au cœur de l'aménagement.

J. Davis aborde également la question de l'entretien de la voirie : les travaux sont menés par des entreprises privées en Angleterre, entraînant de ce fait des aménagements pas toujours très qualitatifs...

J. Davis explique que la CABE a travaillé avec un cabinet sur un système d'évaluation du cadre de vie des piétons afin de déterminer l'idée de « voirie de qualité » (surface tactiles, matériels de qualité, entretien de qualité, trottoirs larges, pas de goulet d'étranglement, bon éclairage, sentiment de sécurité, signalisation, champs de vision...). Cinq ou six grands axes de Londres ont ainsi été évalués au regard de ces critères. Il a été mis en évidence qu'il y avait une relation directe entre la qualité urbaine de la rue et le niveau des prix immobiliers. Les bénéfices sont apparus évidents.

J. Davis présente quelques aménagements d'espaces publics réussis (aménagements de qualité, requalification de la voirie) et des erreurs d'aménagements (candélabres en milieu de trottoirs, différentes sculptures...)

J. Davis souligne la volonté du CABE de prise en compte de l'accessibilité globalement. L'un des objectifs a été de sensibiliser tous les acteurs de la ville. Il conclut sur l'importance de ne pas privilégier les normes techniques pour une bonne qualité d'usages : il s'agit d'une remise en cause du modèle d'aménagement urbain qui prévalait depuis les années 1960.

3. Discussion

Jean Claude Hanon remercie les intervenants. Il retient de l'intervention de M. Bacino sur la ville de Seynod, la volonté d'aborder la problématique de l'accessibilité dans une acception globale, l'importance de la sensibilisation des acteurs pour une meilleure gestion de projet, également la difficulté du choix des membres de la commission pour l'accessibilité. Il souligne l'action intéressante de la mairie menée auprès des bailleurs sociaux pour que l'espace public demeure un espace pour les piétons (exemple : des poubelles sont des obstacles en pleine rue). J.C. Hanon retient de l'intervention de J. Davis, la flexibilité de l'utilisation des espaces (moins de règles rigides qu'en France), la capacité à l'autocritique, la remise en cause des acquis qui existent depuis longtemps... Il pense qu'en France, les techniciens de l'aménagement feraient bien de prendre modèle sur l'Angleterre.

Une personne de l'assemblée interroge M. Bacino sur les schémas de voirie : une fois le diagnostic réalisé, comment la commune a-t-elle effectué ses choix de priorités d'aménagement ? La personne s'interroge si les gares ou les arrêts de bus ne peuvent être des priorités pour mettre en accessibilité une ville ?

M. Bacino répond qu'une cartographie mettant en évidence les points durs de la commune en matière d'accessibilité a été réalisée. La commission d'accessibilité a défini dans le cadre de son enveloppe financière, les orientations, les rues à aménager, les points à améliorer. Chaque année, de nouveaux choix et de nouvelles priorités sont décidées par la commission. Le centre ville a été le point de départ de la mise en œuvre de la politique d'accessibilité communale, du fait de l'existence d'un programme de réaménagement. M. Bacino remarque qu'effectivement les aménagements de quais des bus ont été les premiers aménagements réalisés, d'une chaîne d'accessibilité.

Une personne de l'assemblée, membre de la commission accessibilité de la ville de la Tour-du-pin et membre d'associations d'usagers des transports intervient. Il se dit interpellé car peu d'intervenants ont fait allusion aux lois antérieures à 2005. Il entend de plus parler de dérogation pour l'application de la loi de 2005 vis-à-vis des échéances de 2015... Il se dit révolté, car les personnes à mobilité réduite ont les mêmes droits que les autres. Un choix d'égalité a été fait dans la loi, il n'est pas normal d'y déroger. Il donne en outre des exemples d'aberrations vis-à-vis des personnes à mobilité réduite : les rames de TGV ne comportent qu'une seule place « Personne handicapée ». Il se dit choqué par l'expérimentation en cours sur les lignes TER Avignon-Grenoble, qui donne une place au vélo, ce alors que les places personnes à mobilité réduite sont limitées. Il explique que tout ne peut pas être ensemble. L'avenir est plutôt dans le développement de location de vélos dans la ville. Il conclut en disant que les personnes à mobilité réduite veulent l'égalité dans la vie de tous les jours.

M. Dejeammes prend la parole. Elle pense que Ph. Robino lors de son intervention a bien été clair en disant que tout devait être possible et faisable. Les textes de lois anciens ont il est vrai eu des difficultés à être appliqués. La commission d'accessibilité donne une large part et officialise la participation des associations de personnes à mobilité réduite. Elles pourront s'exprimer librement. Elle ajoute qu'il est évident que les personnes à mobilité réduite doivent être traitées comme les valides ; c'est bien l'objectif de la loi. Elle rappelle l'exemple des ascenseurs handicapés qui permettent l'accès qu'à une personne personnes à mobilité réduite en fauteuil mais sans accompagnement... M. Dejeammes rappelle qu'il faut en effet que la loi soit suivie d'une volonté politique, qui elle-même se concrétisera par des coûts. Elle approuve l'intervenant précédent en disant que bien des choix en faveur des PMR auraient dû être réalisés depuis longtemps.

Le représentant de l'association des paralysés de France intervient. Il retient de la présentation de la commune de Seynod, la notion de sensibilisation et de mise en situation. Il lui paraît en effet fondamental avant tout travail de diagnostic et d'état des lieux, de réaliser une telle mise en situation des élus et techniciens. Il remarque que les expériences en fauteuil roulant sont les plus courantes. Il explique qu'une mise en situation pour connaître les difficultés des malvoyants est également possible en utilisant des lunettes spéciales. Il rappelle également que les diagnostics de la voirie concernent toutes les communes, ce indépendamment de la création d'une commission d'accessibilité communale. Il demande à M. Bacino de la commune de Seynod, si l'état des lieux et les premières programmations de travaux ont bien concerné tous les types de handicap. En effet, il explique que

les aménagements pour le handicap moteur peuvent parfois se trouver inadaptés pour les personnes handicapées sensorielles... Il serait dommage d'avoir à réformer des travaux récents parce que tous les handicaps n'ont pas été pris en compte simultanément. Il demande également si le site internet de la commune est accessible à tous.

M. Bacino revient sur la mise en situation effectuée avec les élus en fauteuil roulant. Il explique qu'il avait semblé important de sensibiliser leurs élus, leur faire comprendre les difficultés des personnes à mobilité réduite dans la ville et également le fait que la ville était très en retard par rapport aux orientations définies par la loi Handicap de 2005. Il ajoute que l'idée de la sensibilisation en fauteuil roulant était la plus facile à mettre en œuvre ; il sait qu'à Grenoble, ses collègues ont réalisé la même démarche de sensibilisation avec des bandeaux. Il confirme qu'une telle expérimentation sera à renouveler afin de sensibiliser les élus aux autres types de handicap.

M. Bacino poursuit en expliquant que les travaux ont en effet traité essentiellement de l'accessibilité pour les personnes handicapées moteurs. Il explique que les aménagements sont les plus visuels et dans une recherche de sensibilisation des élus mais également de la population, c'était important. Il rappelle que lorsque la démarche a été lancée, la commission d'accessibilité n'était pas reconnue, du fait d'une discordance entre la préfecture, les services de l'État, la ville de Seynod et la communauté d'Agglomération d'Annecy sur les rôles de chacun. La commune ne souhaitait pas attendre un an et demi sans avancer sur le sujet. La municipalité a donc voulu réaliser « des aménagements qui se voient pour sensibiliser la population ». M. Bacino ajoute que la commune va pouvoir maintenant aborder les problématiques liées aux autres types de handicap, en espérant pouvoir compter sur les associations de personnes à mobilité réduite pour les aider.

M. Bacino explique qu'il existe une adresse internet spécifique « à vous la parole » sur le site la commune de Seynod qui permet de recueillir les réclamations. Mais le site internet n'est pas accessible à tous. Il y a là, matière à évolution.

C. Olivero, de l'association « Réagir, l'enfant et la rue », intervient pour citer un livre rédigé en collaboration avec l'association Robin des villes avec un financement de la ville de Lyon et le Grand Lyon, qui aborde le thème « comment travailler ensemble », aux éditions du Certu.

B. Fiole demande à J. Davis une précision sur le rôle de l'*Access officer*.

J. Davis explique que l'*Access Officer* a un double rôle :

- un rôle de contrôle et de conseil pour que le permis de construire réponde à des exigences d'accessibilité
- un rôle de promotion du principe de l'accessibilité pour les municipalités.

Il explique qu'aujourd'hui, nombreuses sont les villes à avoir un *access officer*.

B. Fiole explique que le Certu travaille sur les pratiques d'accessibilité d'un certain nombre de villes européennes pour mettre en évidence le jeu des acteurs, l'organisation... et dans les prochains mois, paraîtra une synthèse sur cinq pays et une douzaine de villes européennes.

Un technicien de la commune de Villefontaine prend la parole. Il explique que la motivation des élus est certes importante. Il s'agit également de ne pas oublier les questions de méthodologie et il tient à souligner l'apport du Centre d'Etudes Techniques de l'Équipement de Lyon (CETE de Lyon).

Une personne de l'assemblée renchérit en expliquant que les communes petites ou moyennes n'ont pas toujours la structure technique ou d'expertise. Le CETE est là pour aider les communes.

M. Dejeannes explique qu'il existe sept CETE en France. Elle rappelle qu'il existe actuellement un programme pour diffuser les capacités d'appui technique et méthodologique dans les directions départementales de l'Équipement, à destination des communes de moindre importance.

Quels enseignements et débats ?

Session animée par S. Mathon,
CETE Nord-Picardie, directrice d'études

Sylvie Mathon du CETE Nord Picardie remercie l'ensemble des intervenants de la matinée. Elle réalise une synthèse avant d'ouvrir le débat à l'assemblée.

Elle explique avoir été interpellée par la présentation de M. Davis, pour la Grande-Bretagne, qui a insisté sur la question de la finalité des aménagements. Que cherche-t-on en effet à réaliser ? Est-ce bien cet espace public là dont on a envie ? Cette question est rarement posée ou explicitée, souvent éclipsée par les questions de méthodes sur la réalisation des aménagements urbains. Revenir aux finalités revient à interroger les fondamentaux de l'action publique en termes de choix de société.

Au travers des exposés, deux finalités des aménagements pour les personnes à mobilité réduite sont ressorties :

- Le fait que tous puissent vivre la ville ensemble sans ségrégations : il s'agit en effet d'aménager la ville (les espaces publics, la voirie, les bâtiments, les transports en communs...) pour tous, en tentant de réaliser des aménagements qui répondent aux besoins de tous.
- Faire attention à ce que les conditions de déplacements soient équitables au sens qu'elles ne demandent pas un effort trop important aux personnes à mobilité réduite par rapport aux autres. Il s'agit donc de développer les services de substitution, services spécialisés qui permettraient de rendre la ville accessible aux handicaps les plus lourds.

S. Mathon remarque que les discours oscillent entre les deux choix. Le vivre ensemble et le frottement social sont des conditions de l'insertion de la personne à mobilité réduite ou de son maintien dans la vie en société. Le souci d'équité du déplacement conditionne quant à lui, le taux d'effort à fournir par la personne voire sa possibilité de se déplacer. Cela peut justifier que des services spécialisés soient mis en place au détriment de l'enjeu du frottement social et du vivre ensemble, au profit d'un gain de temps et de confort pour la personne handicapée... S. Mathon explique qu'il y a certainement une notion de curseur à trouver entre les deux choix pour que la spécialisation des services de transport soit l'exception par rapport à un objectif plus large de mobilité équitable pour le plus grand nombre de cas de figures.

D'après S. Mathon, la loi de 2005 nous ré-interroge sur nos modes de faire la ville. Elle remet l'homme au cœur des préoccupations, en commençant par l'homme le plus « fragile » du point de vue de sa mobilité réduite.

S. Mathon remarque que la question des coûts est récurrente dans les présentations. C'est une contrainte extrêmement forte. Il y a toutefois un gain probable à attendre en terme de valorisation de l'espace public et de son agrément. L'exemple de la Grande-Bretagne est très intéressant : Le CABE essaie de mettre en place un processus d'évaluation pour caractériser ses espaces publics et montrer que le coût du foncier augmenterait en fonction du gain de qualité de l'espace public. En région Picardie, la logique paraît semblable : on parie sur le fait que plus on augmente le niveau de service du transport, plus le service transport est accessible au plus grand nombre, plus les gens sont prêts à payer et à l'utiliser, mais pas uniquement des personnes à mobilité réduite. S. Mathon rappelle donc que s'il est vrai que le coût financier est loin d'être anodin et qu'il représente une vraie contrainte à prendre en compte, il faut également monétariser les gains attendus en terme de valorisation du service à la population et pas uniquement vis-à-vis de la population à mobilité réduite.

S. Mathon dit avoir le sentiment qu'un consensus émerge sur l'idée de progresser sur le « vivre ensemble » : il s'agit avant tout d'essayer de faire que tout le monde soit dans le même bus. Les présentations montrent qu'on ne part pas de rien, des lois existent depuis quelques années et pourtant, tout n'a pas été fait. D'autres communes diraient : « on a quand même mis aux normes ». Il ressort globalement l'impression que les approches ont été menées au coup par coup ce qui n'exclue pas que des choses aient été mises en place. Il serait faux d'affirmer qu'on part de rien. Ce qui change, c'était M. Bacino qui l'a dit, c'est qu'on rentre dans une autre dimension. L'ampleur de la tâche est sans commune mesure par rapport à ce qui a été fait jusqu'à maintenant. Le propos n'est pas de dire que rien n'a été fait mais que tout n'a pas été fait dans un esprit global, intégré. C'est surtout l'ampleur de la dimension et l'approche globale qui entrent en rupture avec les approches au coup par coup, un petit peu comme si on avait jusqu'à présent essayé de recoudre le fil du tissu à certains endroits, de raccommode. Aujourd'hui, on est en train de construire le vêtement dans sa totalité.

Je voudrais attirer votre attention sur deux territoires: l'urbain et le non-urbain. Au travers des discours des régions et des départements, on ressent une vraie difficulté à trouver l'équilibre avec l'urbain. Comment articuler la notion de chaîne de déplacement dans des territoires qui sont assez grands, quand on habite en campagne et qu'on veut aller à la ville, etc... Comment trouver des modes de faire et des méthodes sur cette articulation d'échelles. Et puis il y a les agglomérations, et souvent, on a le sentiment que dans une ville-centre, les choses se mettent en place mais alors, dès que l'on arrive dans les communes de banlieue, c'est fini. Cela voudrait-t-il dire qu'un habitant d'une commune résidentielle ou de périphérie ne pourrait pas avoir la même équité de déplacement, la même continuité de sa chaîne d'itinéraire qu'un habitant de centre-ville? En tout cas, il y a des choses à faire probablement sur la logique de cohérence mais également des économies d'échelle et des économies de budget.

Les villes-centres sont peut-être davantage préparées aujourd'hui grâce aux politiques menées dans le cadre des PDU qui promeuvent souvent le partage de la voirie en faveur des modes doux. Mais dès que l'on s'écarte des secteurs denses pour entrer dans nos communes de 1ère couronne voir de 2nde couronne, les préoccupations sont moins prégnantes et rejoignent un peu, me semble-t-il, les préoccupations finalement des petites communes, toutes proportions gardées.

Je retiendrais l'importance de la dimension du projet au-delà des approches techniques, normatives et de diagnostic. C'est l'approche par projet qui serait le mode de faire adapté à l'ampleur de la tâche pour procurer un cadre de travail aux acteurs, nombreux, qui s'occupent des transports en commun, qui s'occupent de la voirie, de l'habitat, des ERP, de l'urbanisme, de l'aménagement, des associations, des professionnels, des entreprises, etc.

Comment assurer une dynamique d'ensemble? Et ce, dans un temps d'action raisonnable?

De mon point de vue, la principale difficulté tient au rythme des actions à mettre en œuvre, c'est le rapport au temps.

Ce rapport au temps est à mon avis bien plus délicat encore que le problème du financement souvent évoqué. Parce qu'on se trouve dans une logique d'échéances fixées par la loi. Et que le temps de l'usager à mobilité réduite est compté: il n'a plus le temps d'attendre, il en a assez qu'on lui oppose les difficultés administratives ou financières. Et le temps du projet, la maturation nécessaire au partenariat, aux expérimentations...

Tout ne pourra pas être fait d'un seul coup, en même temps. C'est pourquoi il est important d'adopter une posture de pragmatisme défendue par M. Ferté de la Région Picardie qui consiste à dire finalement : « il faut faire des choses et les faire bien, il faut mettre en place des actions qui n'hypothèquent pas l'avenir ». « Faire bien les choses » ne signifie pas qu'il faut attendre que tout soit prêt pour faire. Des petites actions concrètes (et pas forcément coûteuses) permettent de répondre à la demande de l'usager qui lui n'a plus le temps d'attendre.

Et puis, il y a le temps du projet qui est lui, forcément un temps moyen voire long parce qu'on ne bouge pas une ville comme ça, du jour au lendemain.

La difficulté est de gérer ces deux exigences du temps, le temps court et le temps plus long du projet, avec une échéance à respecter fixée par la loi. Posons-nous la question : si la loi n'avait pas posé d'échéance, n'est-il pas probable qu'on continuerait à appliquer des normes, à mener des actions ponctuelles de réparation et à ne pas répondre aux usagers en terme de chaîne de déplacement ?

Une autre difficulté apparaît dans les discours de ce matin, ce sont les coûts. Les budgets évidemment, mais pas uniquement. Cela pose la question des priorités : « par quoi commence-t-on ? ». Si des priorités sont à faire, il faut vérifier que les autres décideurs (Autorités Organisatrices de Transport, collectivités locales chargées des voiries et des ERP, etc.) ont également choisi les mêmes priorités. Il serait dommage que chacun définisse sa priorité dans son coin et que finalement, on se retrouve avec une somme de priorités qui n'arrive pas à se rencontrer et qui nuise au bon fonctionnement de la chaîne de déplacement. Cela empêcherait également les économies d'échelles (mutualisation des actions par exemple) et les gains attendus d'une coordination d'ensemble. Il serait également dommage de ne pas profiter d'opportunités en cours : la réhabilitation d'un centre-ville ou d'un projet en renouvellement urbain par exemple, pour ne pas se reposer la question au moment où l'on fait des travaux...et devoir dépenser à nouveau de l'argent public faute d'avoir saisi à temps les occasions d'intégrer l'accessibilité aux projets d'aménagement en cours.

Une autre difficulté est celle des contraintes réglementaires. M. Robino du conseil général du Loiret l'a abordée à plusieurs reprises : cela interroge les manières de faire, l'intercommunalité plus globalement. Il a insisté en particulier sur l'importance du portage politique. Il faut qu'il y ait une volonté de faire, un projet pour la ville ou l'agglomération. Mais également, il faut que le projet soit relayé par des équipes techniques suffisamment étoffées permettant d'assurer une richesse des cultures professionnelles : faire que les architectes parlent aux urbanistes, parlent aux gestionnaires de voirie, parlent aux transporteurs, etc... c'est loin d'être évident. La question de la place des associations dans le processus de concertation est importante également : ce sont des partenaires à mobiliser pour valider les méthodes et tester les choix politiques et techniques qui sont proposés.

Trois types d'acteurs apparaissent : les acteurs en charge du portage politique, les professionnels et puis les associations. Le projet doit clarifier au départ les rôles et les règles du jeu sinon, le risque est fort de créer des attentes qui seront déçues.

Une question est posée au travers des différents exposés de ce matin : « comment gérer les fameuses interfaces » ? La chaîne de déplacement, son efficacité, dépend du nombre de ruptures qu'on aura amenues. Or, la prise en compte des interfaces interroge sur le « comment » : comment articule-t-on les plans de mises en accessibilité voirie, les schémas directeurs entre eux ? M. Ferté proposait qu'il y ait une hiérarchisation des priorités. Cela pose aussi la question de la traduction dans les Plans Locaux d'Urbanisme pour garantir l'articulation avec le bâti, notamment. Ce n'est qu'une question car les solutions restent à trouver ! La question est ouverte, c'est vraiment un domaine sur lequel il faut s'atteler pour trouver des outils et des méthodes.

Alors le principal risque, c'est qu'il existe aujourd'hui une multitude d'acteurs de bonne volonté. Les associations peuvent effectivement estimer que ça a mis le temps ! Mais j'ai le sentiment que globalement, il y a une prise en compte très rapide depuis ces derniers mois sur ces questions. Le risque tient à cette frénésie : une multitude de schémas directeurs et autres plans de mise en accessibilité, des commissions qui vont se mettre en place partout... tout ne risque-t-il pas d'aller dans tous les sens ? sur des territoires avec des échelles différentes ? du plus local (la voirie, la rue, les abords d'une école), au moyen (aller à la piscine intercommunale), au plus loin (aller à la gare pour aller à Paris quand on habite Lyon) ? Ne faut-il pas faire collectivement attention à garder le sens du projet ? Ne risque-t-on pas d'arriver à une somme d'interventions disjointes ? De perdre la cohérence d'ensemble nécessaire à une approche globale : « la chaîne de déplacement » ?

Je pense pour ma part que le risque est fort de gadgétiser l'espace public : « tiens, j'ai vu que la commune X avait mis un panneau qui est pas mal » ou encore « la société untel propose telle solution... », etc... Cette gadgétisation nuirait demain à la cohérence d'ensemble et à la lisibilité du dispositif autant qu'elle serait coûteuse en investissements inutiles car contre-productifs au regard de la chaîne de déplacements.

Le projet de départ est extrêmement ambitieux me semble-t-il. Il risque de perdre de sa teneur par la dispersion des actions. La multiplication des commissions également pose question : « comment trouver le bon équilibre et l'articulation entre les différentes commissions ».

Alors comment passer d'une approche très ponctuelle voire même réglementaire à une approche globale qui revienne à la finalité que je rappelais tout à l'heure ?

Comment ré-interroger notre ville ? Qu'est-ce qu'on veut faire de nos espaces publics ? quels services de déplacements veut-on ? Quelles approches mener en milieu urbain et en milieu plus rural ? Ce n'est pas que la ville qui est interrogée mais le territoire et son aménagement.

Pour moi, ce sont les questions de fond qui doivent guider les orientations.

Penser la chaîne de déplacements, c'est d'abord, au minimum, se mettre au courant de ce que font les autres et disposer au moins d'un échéancier commun pour gérer justement ces différences de rythmes. L'idée n'est pas d'attendre tout le monde, autrement on ne fera jamais rien. Mais se mettre au moins au courant sur qui fait quoi localement.

Ensuite, dans un 2^e temps pour monter un peu le curseur, il s'agit de partager des méthodes. On voit bien que finalement, les méthodes convergent, tout le monde refait un petit peu les choses. L'intérêt serait d'avoir des indicateurs communs pour arriver comme M. Bacino, de la ville de Seynod nous le disait, à un SIG, un observatoire commun qui permette de caractériser les voiries, les arrêts de bus, les abords autour des gares avec des méthodes comparables. Chacun pourrait apporter une pierre à l'édifice mais il faut que l'édifice soit cohérent. Cela nécessite qu'on se mette d'accord au préalable, sur nos méthodes d'enquêtes pour ensuite pouvoir les mutualiser.

Et puis un 3^e degré, on monte un peu le curseur : on se met au courant, on partage les méthodes...peut être que l'on pourrait aussi optimiser les moyens en les mettant en commun. C'est la question du financier : on a parlé des transports de substitution par exemple, en collaboration avec les conseils généraux. Cela nécessite de définir préalablement des priorités communes et de vérifier que chacun a bien les mêmes. Est-ce qu'on a bien les mêmes itinéraires ou les mêmes choix ? Mutualiser les actions entre AOT : par exemple, les services de substitution qui font débat, la tarification peut être l'information multimodale. Puis aussi se coordonner avec les autres aménageurs qui ne font pas partie directement de la démarche : l'occasion des projets de renouvellement urbains menés dans le cadre des politiques de la ville ou même des projets de constructions neuves. Il serait dommage de s'apercevoir trop tardivement que les services qui sont porteurs de ces projets soient exclus du réseau d'acteurs de l'accessibilité et que ne se soient pas posées les bonnes questions. Utilisons toutes les occasions pour ne pas refaire les choses, profitons de la dynamique enclenchée.

Ensuite, en augmentant encore le curseur, nous pourrions peut-être expérimenter sur des petits itinéraires, des petits territoires pour apprendre à travailler ensemble, en commun, sur des périmètres restreints (un itinéraire, un périmètre...) pour voir comment les actions des uns et des autres s'articulent, pour innover et rechercher des pistes de mutualisation, pour décliner les projets dans les plans logement urbain, etc. Cette complexité, on ne peut pas l'appréhender à grande échelle : il faut prendre un petit laboratoire commun où l'on se met tous ensemble, l'on se pose toutes les questions avant de démultiplier les démarches.

J'arrive enfin, au laboratoire d'idées sur les partenariats : certains ont dit « on travaille avec les bailleurs sociaux », M Robino du conseil général du Loiret, évoquait l'articulation avec des actions cyclables...Ce sont des exemples, mais il me semble que ces laboratoires d'idées font exploser nos schémas de pensées et poussent l'innovation.

Et puis, le thème du cadre contractuel sur lequel M Robino est revenu souvent. Le cadre contractuel tel que vous l'entendiez, au sens des marchés publics par exemple. Mais aussi le cadre juridique permettant de travailler ensemble voire de mettre en commun des moyens. Des pistes sont à trouver au travers de syndicats mixtes des transports ou de groupements de commandes. Je sais qu'il y a certains établissements publics de coopération intercommunale (EPCI), certaines communautés d'agglomération qui portent pour le compte d'autres communes plus petites des projets, des diagnostics. Il y a probablement des choses à trouver dans un cadre contractuel au sens réglementaire propre ou simplement de partenariat.

Enfin la commande publique : M Bacino a dit « finalement c'est à nous de pousser les bureaux d'études ou le marché de l'offre parce que c'est par la commande publique qu'on forcera l'innovation, que l'offre technique existante sera adaptée à ce qu'on recherche ». Par la commande publique, on peut forcer la réponse technique au travers des cahiers des charges en fixant des objectifs en termes de notion de service : quels services veut-on assurer ? Pour l'instant, ne conçoit-on pas la commande publique en fonction de l'offre existante ?

Il s'agit également de coordonner la maîtrise d'œuvre : une fois qu'on a fait la commande, qu'on a fait les études, on s'aperçoit qu'entre le moment où on a pensé l'aménagement et le moment où il est réalisé, il peut y avoir de la perte en ligne : comment faire des guides techniques à destination de la maîtrise d'œuvre ?

Le thème de l'information et de la sensibilisation a été peu évoqué dans les exposés de ce matin. Je me permettrai d'apporter ici, un éclairage. Ré-interroger notre ville revient à toucher tous les usagers et pas seulement les personnes à mobilité réduite. Ne faudrait-il pas commencer à expliquer les choix et les changements à l'ensemble des usagers de la ville pour qu'ils en comprennent les enjeux et surtout qu'ils

s'approprient les aménagements qui vont être faits ? On le sait bien, cela ne va pas de soi. Prenons l'exemple des itinéraires cyclables : les cyclistes comprennent les aménagements qui leur sont destinés mais souvent les automobilistes n'ont pas compris ce qui se passait. Ils tentent de reprendre ce qu'on leur a retiré. Il est certain que même avec des explications, certains automobilistes continueront à s'approprier l'espace mais est-on sûr d'avoir pris le soin d'expliquer les changements ? Je pense qu'il est temps de se préoccuper de « comment va-t-on expliquer au grand public l'évolution de leur ville pour qu'ils s'approprient les aménagements et qu'ils ne reviennent pas à leur vieux réflexes ». Cette prise de connaissance peut se travailler dans le cadre de Plans de Déplacements Entreprises par exemple ou dans les écoles par l'intermédiaire de Plans de Déplacements Scolaires.

Ne pourrait-on pas faire tester des itinéraires autour des entreprises, des écoles ou même au sein d'un quartier par des salariés, des écoliers et leurs parents, par des habitants ? Les comités de quartiers sont également de bons relais de communication : certains élus nous disent « c'est vrai que ce sont des vrais sujets sur lesquels les riverains sont demandeurs et on verrait bien dans un quartier demander à tout le monde de se prendre en main et puis de faire son diagnostic à l'échelle d'un quartier ».

Une autre question m'est venue à l'esprit en écoutant les présentations : Ne risque-t-on pas de cultiver l'entre-soi en ne travaillant qu'avec des élus, techniciens et associations chargés de la mobilité réduite ? Comment associer également d'autres professionnels : notamment les professionnels de la santé, les bailleurs sociaux, on en parlé. J'ai le sentiment pour ma part, de commencer à voir se constituer un milieu d'initiés (élus, professionnels et associations) : n'oublions d'ouvrir ce milieu à d'autres. Peut être que des professionnels de la santé pourraient nous aider dans nos démarches de diagnostic.

Faisons attention à ne pas être trop technique, à garder le sens du projet et sa philosophie. L'enjeu, c'est le projet et la philosophie globale de la ville. Cela n'exclut pas le besoin de technicité mais il ne faut pas renverser la charge de la responsabilité. Cela renvoie enfin aux questions de logistiques urbaines : on a parlé de la place l'éclairage public, du stationnement, des poubelles.

Enfin et j'en terminerai là : Ne peut-on pas dépasser la question du handicap pour arriver à la question de la mobilité réduite ?

Identifions d'abord, les personnes qui ont une fatigabilité, une pénibilité du déplacement : les personnes âgées, les femmes enceintes, les personnes avec des béquilles...pour répondre à leurs besoins, il existe des actions qui permettent de séquencer le déplacement, de réduire les traversées, d'aménager des rampes pour s'appuyer... c'est relativement aisé, on peut le faire assez rapidement.

Et puis la question de l'encombrement : la personne en fauteuil mais aussi les livreurs, les parents avec poussette, toutes personnes qui à un moment donné, ont besoin d'espace pour se mouvoir. Et là je pense que des solutions d'aménagement sont connues mais elles coûtent généralement cher et demande une programmation des investissements dans le temps.

Et enfin, la difficulté de se repérer et de s'orienter. Et là, on ne touche pas que les personnes handicapées visuelles mais également la déficience mentale et plus largement, l'ensemble des personnes qui n'arrivent pas à s'orienter dans la ville. Parce qu'elles ne savent pas lire, parce qu'elles viennent pour la première fois dans une ville. Il s'agit du champ le plus mal connu et le plus difficile à appréhender. Les abaissés de trottoirs, la mise à niveau des quais de bus ne suffiront pas : c'est toute la conception de nos architectures de villes qui est en cause au travers de la symbolique urbaine et c'est là probablement le plus difficile.

On interroge avec cette loi nos modes de faire sur la ville, mais également la place de l'homme dans la ville, et notamment la place de l'homme le plus fragile.

Il s'agit d'un choix de société :

- soit on choisit les mêmes services pour tous: c'est l'idée du vivre ensemble
- soit on essaie de déterminer des services spécialisés, adaptés aux personnes handicapées pour une équité de déplacement.

On est écartelé entre les deux choix. Il y a un juste milieu à trouver.

La loi a créé une dynamique impressionnante. Des réflexions, des aménagements ont déjà été faits, on entre maintenant dans une autre dimension. Il s'agit d'approche globale et non plus d'approche au coup par coup.

On observe deux éléments essentiels:

- réflexion sur le territoire dans sa globalité, mais ce n'est pas facile
- l'agglomération avec des territoires différents : une ville centre et sa banlieue qui posent la question de l'équité des déplacements possibles.

Les acteurs

La question qui émerge est comment assurer une dynamique d'ensemble face à une multitude d'acteurs aux compétences diverses.

Logique de pragmatisme

temps du projet qui est forcément long, entre moyen et long terme.

Logique d'échéance est normale

Il y a des priorités à faire

ne pas faire la somme des actions entreprises par chaque AOT, mais mutualiser les actions

problèmes des contraintes réglementaires

l'importance du portage politique

du mélange des cultures techniques

importance des associations partenaires des techniciens pour valider et tester

Comment gérer les interfaces ?

Il s'agit du problème des ruptures des chaînes de déplacements, l'articulation entre les schémas de voiries, ... les plans locaux d'urbanisme (PLU).

L'important est de conserver le sens du projet et pas aboutir à une somme d'intervention, qui serait contre-productif.

problème de la multiplication des commissions

comment concilier l'approche ponctuelle et globale ? Il faut au minimum se mettre au courant des réflexions et réalisations engagées par les autres partenaires, partager des méthodes. Il est intéressant d'avoir des indicateurs communs (SIG), d'optimiser les moyens.

Il serait dommage de refaire une ville, une région urbaine sans se poser les bonnes questions.

Le cadre contractuel : harmonisation des manières de travailler ensemble

Concernant l'information et la sensibilisation, il s'agit de travailler pour tous les usagers... cela nécessite de l'information et de la sensibilisation des agents.

Ne faut-il intégrer d'autres professions ? Il n'apparaît pas opportun de rester entre soi.

La commande publique peut forcer la réponse technique par le biais de la notion de service.

Il s'agit de dépasser la question du handicap et d'aller vers la question de la mobilité réduite, la pénibilité des déplacements

Il faut penser qu'une personne en fauteuil roulant a besoin d'espace.

B. Fiorello intervient pour dire que tous les travaux menés intègrent bien l'ensemble des personnes à mobilité réduite, et pas uniquement les personnes handicapées.

Intégrer l'annexe accessibilité au PDU

Session animée par M. Meunier-Chabert,
Certu, chargée d'études

Un film « la cité dans tous les sens » réalisé à l'initiative de la Région Rhône Alpes dans un but de sensibilisation des professionnels du bâtiment est diffusé. Il a été publié dans un DVD intitulé « Vivons ensemble la cité, outils pédagogiques » réalisé en partenariat avec le groupe pour l'éducation permanente des architectes.

Martine Meunier-Chabert du Certu présente la session « Intégrer l'annexe accessibilité au PDU ». Il s'agit de s'interroger sur la manière d'intégrer la préoccupation de l'accessibilité dans le cadre des PDU.

Deux exemples seront présentés au cours de la session :

- la démarche de la ville de Mulhouse, ville de plus de 100 000 habitants pour laquelle la réalisation d'un PDU est obligatoire. L'exemple est d'autant plus intéressant que la commune s'est engagée dans l'amélioration de l'accessibilité aux personnes handicapées depuis 25 ans et qu'il s'agit d'un objectif prioritaire de son PDU ;
- la démarche volontaire de réalisation d'un PDU par une petite agglomération, le Pays Voironnais.

1. Intégrer l'annexe accessibilité au PDU : le cas de Mulhouse

C. Wolf, SITRAM, responsable mobilité et qualité

Christophe Wolf présente la démarche d'élaboration du PDU menée par l'agglomération de Mulhouse. Il aborde dans un premier temps le contexte institutionnel, la démarche engagée du PDU, puis les questions soulevées par la loi handicap, les orientations retenues dans le cadre du PDU et enfin les questions qui se posent encore au sein de l'agglomération.

1.1 Contexte institutionnel

C. Wolf présente l'agglomération de Mulhouse comme une agglomération « inaboutie », car elle ne comporte pas aux yeux de nombreux acteurs assez de communes. Elle compte actuellement 250 000 habitants.

Un pays existe ; il est composé de 2 communautés de communes, 1 communauté d'agglomération, 4 communes isolées (soit 38 communes). Il se présente tel un millefeuille institutionnel. La question de la coordination des compétences constitue un vrai problème au sein de ce périmètre.

Le SITRAM est l'un des périmètres institutionnels du pays (il y en a environ 40 sur le pays).

L'agglomération de Mulhouse est couverte par un SCOT dont l'enquête publique vient de se clore.

1.2 Le SITRAM

C. Wolf appartient au SITRAM, syndicat à vocation unique, créé en 1982. En font partie, la communauté d'agglomération (soit 16 communes) et 8 communes appartenant ou non à d'autres intercommunalités (soit 235 000 habitants). Il est présidé par M. Bockel, maire de Mulhouse, secrétaire d'État à la coopération et à la francophonie.

Il a deux délégations de service public :

- un transport urbain : Soléa – 21 millions de voyages/an)
- un transport à la demande pour les personnes à mobilité réduite (Domibus)

Un tramway mis en service en 2006 (2 lignes). Dès l'origine, une commission d'accessibilité, composée des chefs de projets du tramway et des associations de personnes handicapées avait été constituée.

1.3 Un PDU adopté en 2001 et révisé en 2005.

C. Wolf explique qu'un ancien plan de déplacements urbains avait été adopté en 2001. Les travaux de révision du PDU ont commencé en 2003, le projet de plan de déplacements urbains a été adopté fin 2004, avant la parution de la loi handicap.

Pour autant, le PDU révisé abordait la question de l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite. Un des huit objectifs de ce plan révisé vise « améliorer l'accessibilité de la voirie et des transports publics en faveur des personnes à mobilité réduite ».

Parmi une quarantaine d'actions, six ont un impact direct ou indirect sur l'amélioration de l'accessibilité : elles portent notamment sur les véhicules, les points d'arrêts, la voirie et les besoins en information (portés par l'association des paralysés de France avec subventionnement).

C. Wolf explique qu'un des objectifs était de réaliser un plan de déplacements urbains opérationnel qui puisse être

un outil d'aide pour les 24 communes, toutes les communes n'ayant pas les mêmes capacités d'expertise : un fascicule « Une voirie pour tous » a été ajouté en annexe. C. Wolf présente l'action 29 axée sur le thème de l'accessibilité qui propose un texte à intégrer dans tous les cahiers des charges relatifs aux études et aménagements de voirie un article stipulant que « Le prestataire veillera à ce que les contraintes liées à la circulation des personnes handicapées soient systématiquement prises en compte dans les projets proposés, conformément à la législation en vigueur et cela quel que soit le type de handicap : physique, sensoriel, mental ou psychique ».

C. Wolf explique qu'un suivi annuel quantitatif (différents indicateurs) et qualitatif est réalisé par un observatoire du plan de déplacements urbains.

Questions soulevées par la loi handicap

C. Wolf explique que le plan de déplacements urbains. était en phase de consultation (en février 2005) lorsque la loi Handicap est parue. Ce qui a fait naître de nombreuses interrogations :

- Le projet de PDU révisé était-il conforme à la loi ?
- Dans le texte de loi, on parle de la Commission Accessibilité : fallait-il une ou plusieurs commissions ? Quel est le rôle de la ou des commissions ? Sur quel(s) périmètre(s) ? qui devaient les impulser ? avec quels acteurs et avec quel rôle ?
- La réalisation d'une annexe au PDU devait-elle relancer une révision du plan ? Quel rapport devait-elle avoir avec le schéma directeur d'accessibilité des transports publics, abordé par la loi également ?
- Qu'était un transport de substitution ?
- Comment progresser de manière coordonnée avec les autres acteurs des transports et des espaces publics ? En 2003, nombreux étaient les acteurs sensibilisés à la problématique de l'accessibilité : certains engageaient des plans pluri-annuels, d'autres réalisaient des aménagements plus au coup par coup. Mais peu de cohérence existait entre chacune de ces démarches. Un des objectifs du plan de déplacements urbains. était de remettre de la cohérence sur cette question.

C. Wolf rappelle également d'autres questions non résolues, pré-existantes à la loi :

- Qu'est-ce qu'une ligne de bus accessible ? Le SITRAM a travaillé sur le sujet avec les associations. Mais C. Wolf aurait souhaité que les textes de lois répondent précisément à cette question.
- Qui devait payer l'aménagement des points d'arrêts de bus ? Le SITRAM ou les communes ? La réponse n'est pas évidente ; elle est sujette à discussions.

Les commissions accessibilité

La question de la commission d'accessibilité a soulevé de nombreuses discussions. Sur le périmètre du SITRAM, trois propositions ont été avancées :

- une seule commission, la plus large possible (intégrant les associations), pilotée par le SITRAM : cette commission avait pour rôle de fixer les règles et rendre des avis, chaque acteur agissant ensuite selon ses compétences. Il s'agissait là de la proposition des techniciens du groupe de travail voirie.
- Une commission qui, en plus des rôles cités dans les propositions antérieures, réaliserait des diagnostics d'accessibilité. Il s'agirait de signer des conventions entre le SITRAM et chaque commune pour fournir ces moyens à cette commission.
- Des commissions distinctes associées aux diverses compétences : « chacun reste chez soi ». Cette solution a finalement été celle qui a été retenue pour des raisons politiques.

Concrètement, le SITRAM a créé une commission accessibilité ne portant que sur les transports urbains (points d'arrêts et véhicules). La Communauté agglomération (la CAMSA) a créé une commission intercommunale portant sur les espaces publics et les établissements recevant du public (ERP). Une commission communale a été créée. Il en manque encore trois ou quatre autres pour les communes de plus de 5 000 habitants.

La composition de la commission accessibilité du SITRAM n'était pas une question évidente. La commission

Accessibilité se compose du bureau du SITRAM, d'un représentant par commune, de l'État, de la Région, du Département, des transporteurs (Soléa, Domibus, FNTV, SNCF), d'un représentant CCSP, de la commission consultative des services publics locaux, et d'associations. La décision a été prise d'associer toutes les associations qui en feraient la demande. C. Wolf explique avoir envoyé une invitation, à laquelle les associations ont répondu. Il explique que la composition de la commission est de ce fait assez représentative. Elle aurait finalement été assez proche de celle qui aurait pu être imaginée par avance.

Loi handicap et PDU

C. Wolf rappelle qu'en 2005, les consultations locales du PDU étaient en cours, quand la loi handicap est parue. Pour autant, il n'a pas semblé nécessaire au SITRAM d'interrompre la procédure pour les raisons suivantes :

- L'amélioration de l'accessibilité était un objectif inscrit dans le projet de PDU et plusieurs actions visaient cet objectif. Le PDU était bien dans l'esprit de la loi. C. Wolf fait remarquer que les textes d'application (décrets) n'étaient pas encore parus.
- Les associations d'usagers avaient été associées à la démarche d'élaboration du PDU, comme membre du comité de pilotage.

Concernant l'annexe PDU, il a été décidé que le schéma directeur d'accessibilité (à réaliser avant février 2008) tiendrait ce rôle, associé aux plans d'accessibilité de la voirie faits par chaque commune.

Le schéma directeur d'accessibilité

Il a été décidé de réaliser le schéma directeur d'accessibilité en interne et non sous traité à un bureau d'étude privé. En juin 2005, le SITRAM délibérait pour lancer l'élaboration et une expérimentation sur une ligne de bus.

La méthode retenue a été :

- d'identifier les dispositions à prendre par type de handicap (besoins et seuils) et définir ce qu'est une ligne ou un réseau accessible (réunion avec les associations – en cours);
- de réaliser un état des lieux des véhicules et des points d'arrêts (en interne);
- d'identifier les éventuels cas de dérogation;
- de programmer les investissements en négociant avec les communes;
- de redéfinir les missions du service DOMIBUS (consultation en cours);
- de soumettre le projet à l'avis de la Commission accessibilité;
- et de faire approuver le SDA par le CA du SITRAM (prévu début 2008).

Un tableau des besoins et des seuils d'accessibilité a été réalisé :

- par type de handicap (personnes en fauteuil; aveugles ou malvoyantes; sourdes ou malentendantes; handicap mental ; autres PMR);
- par fonctions (accéder à l'arrêt, circuler et utiliser les équipements, repérer le bon bus, monter dans le bus, s'installer en sécurité, utiliser les services à bord, s'orienter et bénéficier en toutes circonstances de l'information nécessaire, quitter le bus), par besoins, par items sur lesquels il faut agir, par niveaux d'accessibilité (inaccessible / partielle / optimale);
- par items critiques (ex : cheminement dégagé pour personnes en fauteuil).

C. Wolf présente les réflexions à poursuivre avec les associations :

- Pour les sourds : les informations pendant les perturbations sont apparues comme pouvant poser problème. Elles sont sous forme sonores dans les tramways et métros ; pendant les perturbations, elles peuvent générer des situations à problèmes ... Il a été décidé de sensibiliser les conducteurs et de donner des « formations » aux usagers pour apprendre à utiliser le réseau et à comprendre les supports d'information.
- Pour les personnes aveugles : il est apparu qu'un apprentissage des trajets empruntés était (quasi) indispensable. L'un des problèmes est également comment « faire signe au bus » (les arrêts ne sont pas obligatoires) et comment savoir si l'arrêt est le bon
- Pour les personnes handicapées mentales : la question de l'apprentissage et surtout du dés-apprentissage

est également apparue primordiale par exemple en cas de diverses modifications sur le réseau. Il est également important d'inciter les chauffeurs de bus à privilégier une conduite souple : la brutalité de la conduite peut empêcher de détecter des crises d'épilepsie.

- Pour les personnes en fauteuil : les problèmes sont différents selon les capacités physiques des personnes qui sont très variables. Il a été proposé la réalisation de fiches descriptives par arrêt « accessible » pour que chacun puisse se positionner. Ces fiches ont été diffusées sur le site internet pour que chaque personne puisse savoir si l'arrêt est accessible pour elle et s'il faut qu'elle soit accompagnée ou pas. Il a d'autre part été décidé de retravailler sur l'étendue du réseau accessible.

C. Wolf fait part des réflexions concernant l'étendue du réseau accessible. Fallait-il en effet rendre accessible tous les arrêts des lignes importantes ? Il a été décidé avec les associations de choisir 4 lignes avec 1 bus sur 4 accessible plutôt que de n'avoir qu'une ligne avec tous ses arrêts accessibles. Les arrêts les plus fréquentés ont été choisis.

Les points d'arrêts des bus

C. Wolf aborde la question des points d'arrêts de bus. Quels aménagements fallait-il réaliser ? Quels réglages effectuer sur les bus ?

Il était clair de l'importance des contrastes visuels, des matériaux tactiles. Il a été choisi de ne pas mettre de pictogramme sur l'espace public pour les personnes en fauteuils. Par contre, il s'agissait de veiller à l'absence de mobilier urbain qui puisse s'avérer gênant.

C. Wolf explique que les aménagements réalisés n'ont pas toujours été réussis et montre des photos.

Concernant l'agenouillement des bus, C. Wolf explique qu'il s'agit d'un problème complexe car la pente de la palette dépend de l'aménagement de l'arrêt, du bus, de la trajectoire du bus, de la manière dont le chauffeur freine. Une réflexion est en cours avec les constructeurs de bus pour trouver un paramétrage optimal des suspensions du bus.

C. Wolf aborde également l'épineuse question de la maîtrise d'ouvrage : qui doit en effet payer, dans la mesure où les arrêts de bus sont des dépendances de la voirie. En attendant les négociations, le Sitram participe à hauteur de 50 %.

Les transports de substitution

C. Wolf explique que deux idées se sont opposées au sein du SITRAM concernant la question des transports de substitution :

- aucune ligne ne sera jamais accessible à tous donc il faut des transports de substitution;
- on va faire des aménagements, les lignes seront accessibles donc il n'y a pas besoin de transport de substitution.

Il est vite apparu impossible de répondre à toutes les situations de handicap. Le transport de substitution doit donc exister. La question est de savoir où s'arrête le rôle de la politique des transports et où commence celui de la politique sociale.

Conclusion

C. Wolf rappelle en conclusion que le sujet de la mise en accessibilité aux personnes handicapées est abordé dans l'agglomération mulhousienne depuis plus de 7 ans, en particulier dans le cadre du PDU et de son suivi (observatoire du PDU, Comité de Pilotage du PDU). Il explique que le sujet risque de devenir polémique compte tenu des incidences financières en particulier sur les budgets des communes.

Le PDU a été le support qui a permis de diffuser le sujet de l'accessibilité dans chaque commune. Il reste un réseau local à créer avec quelques techniciens et élus pour porter le sujet dans les différentes institutions, garantir la cohérence et assurer le relais auprès des associations. Il y a également besoin d'un réseau national pour partager les expériences, entre collectivités et opérateurs de transport, mais aussi avec les constructeurs, fournisseurs et les associations.

2. Intégrer l'annexe accessibilité au PDU Cas du Pays Voironnais

G. Bertrane, G. Fournier, service transports et déplacements

Géraldine Fournier, chargée d'études au service transport, en charge du développement du réseau de transport du pays voironnais re-situe le contexte d'élaboration de l'annexe Déplacement et son approche de l'accessibilité dans le cadre du PDU du Pays Voironnais.

Elle rappelle que la communauté d'agglomération du Pays Voironnais est à 25 km au nord-ouest de l'agglomération Grenobloise en direction de Lyon. Son périmètre correspond à celui du périmètre de transport urbain (PTU) du Pays voironnais.

Le territoire du PTU rencontre des problématiques distinctes en matière d'accessibilité du fait de sa mixité : une grande partie du territoire du PTU est péri-urbain et rural, les problèmes rencontrés en matière d'accessibilité du réseau sont donc proches de ceux abordés par le conseil général. Une autre partie du territoire est urbain (5 pôles urbains dont Voiron, sa ville-centre de 19 800 habitants et une couronne péri-urbaine), les problèmes d'accessibilité sont ceux d'un réseau urbain.

G. Fournier rappelle que les transports du Pays Voironnais constituent un réseau récent : l'autorité organisatrice existe depuis 2000 et le réseau intercommunal a été créé fin 2004. Le réseau qui avait été constitué à l'origine sur le transfert de lignes départementales scolaires et régulières, comprend aujourd'hui 54 lignes (1 300 aires d'arrêt) dont 14 sont régulières, 27 scolaires, 6 transport à la demande virtuelles (TAD). Il existe environ 100 véhicules type interurbain, 2 ou 3 accessibles aujourd'hui. Les lignes TAD ne sont pas encore accessibles en terme de matériel roulant.

Démarche en faveur de l'accessibilité au moment de l'élaboration de l'annexe

La démarche d'élaboration du PDU et de son annexe a été coordonnée avec le conseil général de l'Isère (pour la mise en accessibilité des lignes du département) et la région (qui gère sept gares sur l'ensemble du périmètre).

G. Fournier explique que l'accessibilité du réseau de transport était peu avancée au moment de l'élaboration de l'annexe. La démarche avait été initiée, au moment de la création du réseau au travers de :

- la réalisation d'un cahier des charges d'aménagement type points d'arrêts accessibles, en s'inspirant du modèle Grenoblois – adopté par délibération le 31 mai 2005;
- le repérage graphique des lignes qui incluait le travail sur une charte graphique avec les associations de malvoyants et déficients mentaux (simplicité des signes graphiques et contrastes pour faciliter le repérage)

Il a été décidé de mettre en accessibilité systématique les points d'arrêt de l'ensemble du PTU dès qu'un aménagement était réalisé. Le choix a été fait de prendre en charge à 100% la mise en accessibilité des points d'arrêts neufs (y compris au sein des communes) et de contribuer à la mise en accessibilité des arrêts existants.

L'élaboration de l'annexe

Gaëlle Bertrane prend la parole et explique la démarche d'élaboration de l'annexe accessibilité.

Elle explique que la mise en œuvre de la politique d'accessibilité devrait être accélérée, afin d'inclure les nouveaux textes législatifs et réglementaires. Leur parution a eu lieu alors que le PDU était en cours de finalisation, prévue pour fin 2007.

La réalisation de l'annexe s'est donc faite dans l'urgence en automne 2006 car le planning d'élaboration du PDU était fixé et il ne devait pas déraiser.

L'annexe a été présentée au comité technique du plan de déplacements urbains, au comité de pilotage puis à la commission de concertation en décembre. Le plan de déplacements urbains et son annexe ont été votés en Conseil Communautaire en mars 2007.

Consécutivement, a été créée la commission intercommunale d'accessibilité. L'annexe a donc été présentée à la dite commission en mars 2007, avant même que le plan de déplacements urbains soit présenté en enquête publique.

Le plan de déplacements urbains était prévu pour adoption à la fin d'année 2007.

Méthode de réalisation

G. Bertrane explique que la loi a fait naître de nombreuses interrogations, ce d'autant qu'il n'existe que peu de cadrage juridique sur le contenu et la méthode pour réaliser l'annexe accessibilité.

- Quel était le positionnement local du pays voironnais ? Quelle stratégie mettre en œuvre en faveur de l'accessibilité ?
- Comment prendre en compte localement la loi du 11 février 2005 ?

La méthode de réalisation de l'annexe a reposé sur :

- l'élaboration d'un diagnostic général : le schéma directeur d'accessibilité viendra enrichir ce diagnostic ultérieurement
- la définition des enjeux de l'accessibilité
- la définition d'une stratégie du Pays Voironnais en faveur de l'accessibilité

Un travail important de sensibilisation

Il a rapidement été fait le constat d'une méconnaissance de la thématique du handicap tant dans les services techniques communaux et intercommunaux que chez les élus.

Un travail important de sensibilisation a été réalisé sur la thématique d'accessibilité, les enjeux, les problématiques rencontrées, les obligations réglementaires et les délais à respecter.

Comment l'accessibilité est-elle prise en compte dans le PDU?

L'accessibilité a été prise en compte au travers de l'annexe accessibilité, mais également de manière plus ou moins directe dans le document de PDU au travers de plusieurs actions (25):

- l'action 22 : « Prendre en compte l'accessibilité pour tous dans les aménagements et les services » et au travers d'actions plus indirectes :
- l'action 7 : « lutter contre le stationnement illicite »,
- l'action 13 : « favoriser les déplacements et l'accessibilité pour l'ensemble des piétons »,
- l'action 21 : « mettre en place une charte d'aménagement de voirie » qui vise à sensibiliser les aménageurs.

L'accessibilité est une thématique transversale du PDU. Elle concerne chaque collectivité responsable des différents maillons de la chaîne de déplacements. Elle concerne également des domaines de compétences intercommunaux très divers : transports, logement, aménagement, tourisme...

Sommaire de l'annexe accessibilité

L'annexe accessibilité aborde successivement le contexte local, la législation, les enjeux de l'accessibilité pour le Pays Voironnais. Un bilan de l'accessibilité des systèmes de déplacements du Pays Voironnais est intégré au document et la stratégie du Pays Voironnais en faveur de l'accessibilité en terme d'actions et de calendrier est affichée. Le document est disponible sur Internet : <http://www.paysvoironnais.eu> (rubrique Plan de Déplacements Urbains)

Les enjeux de l'accessibilité de la chaîne de déplacement pour le Pays Voironnais (annexe accessibilité du PDU)

G. Bertrane et G. Fournier expliquent que trois types d'enjeux de l'accessibilité de la chaîne des déplacements ont été définis dans l'annexe :

- L'enjeu d'égalité sociale pour les personnes handicapées et à mobilité réduite, d'intégration sociale et citoyenne. L'accessibilité de la chaîne des déplacements concerne une population très large, les personnes handicapées mais également les personnes à mobilité réduite (temporaire ou permanent)
- L'enjeu de qualité des déplacements à travers une amélioration des cheminements piétons et des services de transports en commun. Il s'agit d'améliorer la qualité d'usage « de tout et pour tous » : les cheminements piétons, le niveau de service (vitesse commerciale) des transports publics...
- L'enjeu de développement et de report modal sur les transports en commun et de la marche à pied.

Un diagnostic très général et global

Le diagnostic reste très général. Il concerne le matériel roulant de tout le réseau (urbain, interurbain, TAD...), ainsi que les points d'arrêts. La politique d'aménagement des points d'arrêts a été reprise et amplifiée au regard des thèmes de la sécurité et de l'accessibilité.

Un bilan de la billetterie, de la lisibilité des réseaux et de la diffusion d'information aux usagers a également été réalisé.

La stratégie

Elle repose sur la concertation, la coordination des acteurs, les outils de programmation, les mesures d'aménagement (points d'arrêt, points de vente) et d'exploitation (mise en accessibilité du matériel roulant, transport de substitution, procédure de dépôt de plainte).

La concertation : la création de la Commission intercommunale d'accessibilité

L'annexe a prévu la création de la Commission d'accessibilité lors du Conseil Communautaire du 27 février 2007. Elle regroupe environ 90 personnes, et notamment des associations représentatives de personnes handicapées et de personnes à mobilité réduite, des associations représentatives d'usagers, des représentants des collectivités (Pays Voironnais, communes, conseil général), des professionnels du logement, des transports, du tourisme, des hôpitaux ... Des réunions sont prévues 2 fois par an afin de réaliser un bilan.

En outre, un groupe de travail a été créé d'environ 30 personnes qui se réunit plus régulièrement et qui travaille aujourd'hui essentiellement sur le schéma directeur d'accessibilité.

G. Bertrane expose les objectifs de la commission d'accessibilité. D'après la loi du 11 février 2005, elle doit :

- évaluer l'accessibilité du cadre bâti existant, de la voirie, des espaces publics et des transports;
- établir un rapport annuel sur les actions menées;

- proposer des mesures de nature à améliorer la mise en accessibilité de l'existant;
- organiser un dispositif de recensement de l'offre de logements accessibles aux handicapés.

Dans la réalité, elle est :

- le cadre de réflexions techniques, organisationnelles, partenariales
- un organe de transversalité et coordination des structures compétentes
- un outil de concertation avec les associations

La plus-value de la commission est l'échange d'expérience, la concertation avec les associations, la coordination avec d'autres acteurs et les autres commissions communales. Son rôle sera plus fort encore lors de l'élaboration des plans communaux de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics.

La coordination des acteurs, l'organisation des différentes instances

G. Bertrane cite l'ensemble des instances animées par le service Transport : la commission intercommunale d'accessibilité, ses groupes de travail restreints, le comité de concertation du PDU, le comité technique du PDU. Au service transport, 5 personnes s'impliquent dans l'accessibilité : l'une s'occupe plus particulièrement de la planification, une autre de la programmation des actions (notamment le schéma directeur d'accessibilité), deux autres sont plus opérationnelles au niveau de l'aménagement des arrêts, la dernière personne s'occupe de l'animation de la commission intercommunale d'accessibilité. Au sein du service transport, l'accessibilité est le fil conducteur qui permet d'assurer la transversalité.

Le schéma directeur d'accessibilité

G. Bertrane rappelle que le schéma directeur d'accessibilité doit au vu de la loi :

- définir les modalités précises de mise en accessibilité des différents types et catégories de services de transport
- établir les cas de dérogation à la mise en accessibilité motivés par une impossibilité technique avérée.
- préciser les dispositions prises pour assurer l'intermodalité avec les réseaux des autres AOT.
- définir les services et mesures de substitution à mettre en place dans un délai de 3 ans à compter de l'approbation du SDA
- établir la programmation des investissements et des mesures d'organisation nécessaires
- prévoir les conditions de mise à jour du schéma (en cas d'évolution technologique notamment)

L'élaboration du schéma a été lancée par délibération du Conseil Communautaire le 24 avril 2007 pour une première phase d'état des lieux - diagnostic. Une typologie des points d'arrêts avec leur niveau d'accessibilité a été réalisée, montrant l'ampleur des problèmes à solutionner et leurs incidences financières. Ce diagnostic a été mené en parallèle d'une réflexion sur le renouvellement du matériel roulant avec les transporteurs dans la perspective du renouvellement des consultations en 2009, à intégrer dans la stratégie du schéma d'accessibilité du réseau de transport projeté d'aboutir en février 2008.

De mars 2007 à octobre 2007, a été lancée une seconde phase de définition des modalités de mise en accessibilité et de programmation. L'adoption du schéma est prévue pour la fin de l'année 2008.

G. Bertrane explique que les moyens de suivi et d'évaluation de la politique doivent être maintenant définis. L'idée d'une révision régulière du schéma prévaut car il a été considéré que la question de l'accessibilité aux personnes handicapées n'était pas suffisamment avancée.

2.1 Discussion

M. Meunier Chabert remercie les intervenants. Elle convient du peu d'éléments donnés par la loi sur le contenu de l'annexe accessibilité du PDU. Elle rappelle toutefois la nécessité d'intégrer le schéma d'accessibilité transport ainsi que les plans d'accessibilité de la voirie. Elle rappelle que la loi demande également de traiter les volets aménagement de voirie et des espaces publics. Elle comprend que tous les aspects ne puissent être traités d'emblée, la loi ayant souvent interféré avec des démarches d'agglomération déjà engagées. Mais elle souhaitait rappeler que l'accessibilité est avant tout une thématique transversale.

M. Dejeammes revient sur l'exposé de C. Wolf. Elle l'interroge sur l'initiative du SITRAM visant à sensibiliser et motiver les communes pour poursuivre les investissements et les aménagements de voirie.

C. Wolf répond que dans un premier temps, avant même de penser aux questions de coordination entre acteurs, il s'est agi d'informer l'ensemble des communes. Que ce soit dans le cadre du plan de déplacements urbains, au sein du comité d'administration du SITRAM ou au conseil municipal de Mulhouse, la loi a permis de mobiliser l'ensemble des acteurs. Le groupe de travail voirie en regroupant l'ensemble des techniciens de toutes les communes a permis la diffusion de la culture « Accessibilité ».

M. Meunier Chabert l'interroge sur la manière de travailler avec les associations. Elle précise que si les associations veulent être consultées, elles doivent l'être sinon, cela peut annuler le plan de déplacements urbains juridiquement. C. Wolf explique que la position du SITRAM a justement été de n'écarter personne a priori, en invitant toutes les associations à participer à la commission d'accessibilité.

Une personne de l'assistance revient sur la question des transports de substitution et demande à C. Wolf des explications.

C. Wolf revient sur l'idée de ligne accessible : est-ce une ligne accessible à tous en autonomie quelles que soient ses difficultés propres ? Il explique que de son point de vue, suivant cette définition, aucune ligne ne peut être accessible ; il faut dès lors prévoir « un transport de substitution » tel que l'accompagnement des personnes. C. Wolf explique qu'une telle solution n'est pas sans poser de problèmes : on se situe là en limite entre la politique de transport et la politique sociale et cela pose la question du financeur. Qui paye ? Autant la question est facile à traiter quand il s'agit d'une gare (il s'agit bien de la responsabilité du gestionnaire de la gare de rendre son espace accessible), autant elle s'avère complexe dans un espace urbain, où les acteurs et les responsabilités sont multiples et où la question de l'accompagnement peut renvoyer à la politique sociale urbaine.

M. Dejeammes rajoute qu'à la différence de M Robino (conseil général du Loiret), qui a deux leviers de compétence sur le transport et l'action sociale, les communautés d'agglomération n'ont pas les deux compétences, donc la question du financement du service d'aide (transport de substitution) est laissé en suspend. Elle rappelle que dans la loi de 2005 existe un dispositif de compensation financière du handicap : le besoin de mobilité est un des critères qui peut entraîner une aide. A noter que les associations disent que l'enveloppe est insuffisante.

Le représentant de l'Association des paralysés de France prend la parole. Il est surpris de n'entendre aucun intervenant faire référence à d'autres expériences, voire des expériences étrangères. Il a l'impression que chaque collectivité réfléchit dans son coin... chacune se demandant ce qu'est une ligne accessible, comment on fait un diagnostic d'accessibilité, au risque d'inventer sa réponse propre. Il pense que les collectivités gagneraient à mutualiser leur réflexion et que le territoire gagnerait également en cohérence.

M. Dejeammes s'étonne d'une telle remarque. Nombreux sont les intervenants de la journée à avoir dit s'être inspiré d'autres démarches. Il existe également des publications, des guides méthodologiques élaborés par le Certu qui permettent de prendre connaissance d'expériences diverses et notamment étrangères. M. Dejeammes cite en exemple le document « bus et points d'arrêt accessibles » daté de juillet 2001, fait en s'appuyant sur des

expériences étrangères. Un additif sera prêt en fin d'année. Outre le travail du Certu et des CETE, M. Dejeammes cite également l'Association des ingénieurs territoriaux de France (AITF) et l'Association des techniciens territoriaux de France (ATTF), comme source d'informations et de conseils.

Un élu de Saint-Priest, commune de la Communauté urbaine de Lyon demande plus de précisions sur les commissions d'accessibilité : chaque commune doit-elle en créer une ou doit-elle attendre que l'agglomération le fasse ? Dans quel délai ?

M. Dejeammes rappelle les textes : la commission d'accessibilité a pour objectifs de donner des avis. Elle est consultative (attention toutefois à la distinguer de la commission officielle consultative de contrôle qui est placée auprès du préfet) et elle doit être force de proposition : le maire doit lui faire un bilan annuel sur l'état d'accessibilité de la voirie, des transports, des espaces publics, des bâtiments publics et même des logements. S'il existe un établissement public intercommunal et qu'il a compétence transport, c'est obligatoirement une commission intercommunale pour l'accessibilité qui doit être créée. La direction générale des collectivités territoriales a pris position en disant que dans ce cas, il ne peut pas y avoir de commission communale pour l'accessibilité... ce que les communes acceptent plus ou moins.

M. Dejeammes attire l'attention sur les intitulés des commissions et la nécessité de clarifier leurs objectifs en rapport à la loi. De nombreuses commissions d'accessibilité existaient en effet avant la loi, mais avec des objectifs propres aux communes. Elles sont à distinguer de la commission créée par la loi, qui a pour objectif de vérifier le bilan d'accessibilité et de faire des propositions. Elle cite le cas de l'annexe PDU de Grenoble qui parle d'une commission d'accessibilité des transports en commun au niveau du syndicat d'agglomération et d'une commission intercommunale... il faut faire attention aux termes, ne pas utiliser le même pour différentes acceptations.

L'élu de St Priest demande des précisions supplémentaires en citant le cas de l'agglomération lyonnaise qui a un syndicat de transport le SYTRAL... doit-il être compétent en matière de bâtiments communaux ?... Doit-il y avoir une commission intercommunale pour l'ensemble de l'agglomération de 1,2 M hab ?

M. Dejeammes convient qu'il existe une réelle difficulté avec les communautés urbaines et les communes pour lesquelles les compétences sont uniques : transport ou la voirie... La difficulté existe également quand les territoires sont différents entre la Communauté d'Agglomération et le périmètre de transport... Elle explique qu'il s'agit là d'une affaire locale de décisions d'élus.

L'élu insiste, en prenant le cas de l'agglomération Mulhouse pour laquelle quatre commissions ont été créées.

M. Janody du CETE intervient. Faut-il une loi pour définir tout ce qui doit être fait ? La loi Handicap de 2005 donne un cadre, une ligne de conduite, des intentions. Faut-il plus ?

Le premier adjoint de Neuville-sur-Saône intervient en expliquant que la commune a une commission d'accessibilité depuis 1990. L'avantage de la loi est d'obliger les services à faire, ce dans des délais, et qu'il naisse une nouvelle culture de l'aménagement.

M. Meunier Chabert remercie les intervenants.

Table ronde : quels bons niveaux pour se coordonner ?

Animée par J-P. Dumontier,
directeur adjoint du Certu

J.P. Dumontier présente Madame Marie-Odile Novelli, conseillère régionale avec délégation de la politique de la ville du logement et des solidarités de la Région Rhône-Alpes, Réginald Babin du GART, Groupement des Autorités Responsables de Transports Publics, C. Wolf (qui a présenté précédemment une intervention sur le PDU de Mulhouse), Thierry Elmassian de l'AITF Rhône-Alpes, représentant des professionnels de l'ensemble des collectivités locales, Christophe Lesort, directeur de l'agence d'urbanisme d'Angers, et J. Rossignol, président d'un comité de liaison d'associations de personnes handicapés du département de Maine et Loire.

J.P. Dumontier présente le sujet de la table ronde : la coordination entre les acteurs. Il rappelle les enseignements de la matinée : l'accessibilité s'aborde au niveau d'une chaîne de déplacement, il est important, pour le bon déroulement d'une démarche Accessibilité d'avoir un portage à la fois politique et technique. Il rappelle que les aménagements sont réalisés pour des usagers. Il est donc important d'associer les associations d'usagers. La coordination entre les transports, la voirie, l'espace public, le social pose également parfois des difficultés pour le montage des plans d'accessibilité.

J.P. Dumontier passe la parole à M.O. Novelli pour présenter sa vision des choses en tant que conseillère régionale. M.O. Novelli explique que la Région n'a pas de compétences en matière de handicap. Elle ne dispose que de compétence en matière de TER (et encore en lien avec la SNCF et RFF) et en matière de lycées, pour ne citer que les thèmes en rapport avec celui de l'accessibilité.

M.O. Novelli rappelle qu'il existe un passé en Rhône-alpes en matière de handicap issu de la tradition associative (mobilisation forte à l'origine de la loi de 1975). Il existe donc un service handicap. Elle rappelle que la Région a mis en place un label de territoires dit « adaptés », c'est à dire accessibles dans leur ensemble : accessibilité des lieux d'hébergement, des musées, et des cheminements pour y accéder.

M.O. Novelli explique que de son point de vue, la coordination est nécessaire mais pas suffisante. Elle n'est pas un gage de succès en soi. Il faut tout d'abord avoir de bonnes habitudes de travail.

Elle explique en outre qu'il n'existe pas de territoire complètement pertinent. On parle certes de bassin de vie, mais l'expérience montre qu'il existe un ensemble d'acteurs qui interviennent et c'est avant tout le projet qui guide l'organisation des compétences. Elle donne l'exemple du projet Confluence à Lyon et notamment du projet du Conseil Régional d'installation de son siège régional au sein du nouveau quartier. Sa mise en accessibilité a nécessité des efforts, bien supérieurs à ceux induits par la loi. La Région a dû travailler avec les différents acteurs, l'architecte tout d'abord afin de redéfinir le projet, le syndicat des transports en commun de l'agglomération SYTRAL, la ville de Lyon. C'est le désir de coopérer qui a permis l'évolution du projet vers un projet accessible.

La loi est un outil intéressant ; elle n'est toutefois pas suffisante du point de vue régional. Il existe une foule de domaines qui échappent à la loi. Par exemple, elle n'oblige pas à intervenir sur les petits commerces. Il faut donc voir au delà de la loi si l'on veut aborder la question de l'accessibilité en ville.

L'application des normes réserve également des mauvaises surprises. L'intérêt c'est de mobiliser tous les acteurs au moment clé dans un acte de production.

La Région a travaillé sur le concept de « haute qualité d'usage » : elle a non seulement pris en compte toutes les formes de handicap, elle a également réfléchi à la qualité d'usage pour tous les usagers ayant des difficultés de déplacement telles que la maman avec sa poussette, les personnes âgées, ou les étrangers. Quand un effort est réalisé pour une meilleure signalétique vis-à-vis des personnes à déficiences cognitives, celui-ci sert également aux étrangers ou pour les personnes qui sont simplement désorientées.

La Région Rhône-Alpes a mis en place avec le CNFPT un outil de formation: un DVD afin de travailler à l'amélioration de l'espace public et à l'implication des usagers dans la démarche de mise en Accessibilité.

Le plan handicap a été voté en juillet dernier à la région Rhône-Alpes. La Région a associé en amont de son élaboration une commission extra-régionale, composée d'associations usagers handicapés et non handicapés pour qu'elle fasse des propositions sur les politiques régionales. Il s'agit d'un aiguillon qui vise à mobiliser chaque direction interne à la région (la délégation de M.O. Novelli vise à mettre de la coordination en interne). L'implication régulière des usagers donne un poids certain à ce plan et est un gage de réussite.

J.P. Dumontier passe la parole à T. Elmassian en qualité de représentant de l'association des ingénieurs territoriaux de France. Il remarque que l'on parle de la mise en œuvre de la loi Handicap, alors que l'État s'est désengagé et se désengage de plus en plus (transfert de la gestion des routes aux Départements). Ce sont les collectivités territoriales qui vont devoir répondre ou être animateur, force de propositions et à l'écoute des associations. Or toutes les collectivités locales n'ont pas les mêmes ressources pour aborder de nouvelles problématiques parfois complexes comme celles de l'accessibilité. L'AITF a donc essayé de former un réseau technique afin d'apporter une aide à l'ensemble des techniciens des collectivités locales.

T. Elmassian remarque également que les problématiques du handicap vont encore évoluer. Si l'on parle encore de handicap, il ne sera question d'ici peu plus que de dépendance. Il s'agira en effet d'aménager le territoire pour l'ensemble des personnes à mobilité réduite, tant les personnes handicapées que celles qui relèvent la protection maternelle et infantile ou les personnes âgées. Il s'agit donc de faire attention à ne pas faire une ville en juxtaposant les publics. T. Elmassian convient qu'il sera difficile de traiter tous les types de handicaps, pour tous les domaines de l'aménagement et sur tous les territoires, et qu'il faudra garder le souci de la cohérence territoriale. Les lois de décentralisation ne vont pas faciliter les choses. T. Elmassian rappelle de ce fait l'importance d'avoir des lieux d'échanges et de ressources tels que l'AITF pour capitaliser les expériences.

J.P. Dumontier confirme que beaucoup de techniciens sont en attente d'échanges d'expériences, de bonnes pratiques. Il passe la parole à R. Babin, représentant du GART. Comment le GART voit-il la question de la coordination des différentes autorités de transport sur un même territoire ?

R. Babin explique que le GART représente différents niveaux d'autorités organisatrices dans le champ des transport : les Régions, les Départements, les agglomérations, les intercommunalités et les communes. Il est donc depuis longtemps préoccupé par les questions de coordination. Il rappelle que l'histoire de l'organisation institutionnelle française ne facilite pas la mise en place de toutes les formes de coopérations souhaitables. Il est d'après lui un véritable challenge que renforcer les coopérations. Il apparaît nécessaire de sensibiliser les élus et techniciens, de diffuser les bonnes pratiques, de montrer les bons exemples pour que la coopération se développe notamment dans le domaine de l'intermodalité.

R. Babin se dit très heureux de constater au travers des diverses interventions qu'il existe des avancées manifestes en matière de coopérations territoriales sur le sujet de l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite. Il se réjouit de voir qu'il existe un véritable mouvement de fond et des avancées concrètes en matière d'accessibilité. Il explique que le GART avait quelques inquiétudes, pensant que les échéances et les objectifs de la loi Handicap seraient difficilement respectés. Il s'agit en effet, d'après lui, d'une nouvelle responsabilité énorme qui incombe aux autorités organisatrices en matière d'aménagement du territoire et le deuxième temps de la décentralisation n'a pas facilité les choses. Les débuts de la loi ont donc été timides. Il pense que les questions de financement ont fait peur, sans oublier les questions plus complexes d'application de la loi : faut-il appliquer la lettre de la loi ou l'esprit de la loi ? Pour preuve, les débats existent encore.

R. Babin se dit satisfait de constater les avancées : des autorités organisatrices ont au-delà des clivages politiques, décidé de travailler dans l'esprit de la loi. Elles n'ont pas attendu que des textes normatifs, des arrêtés précis définissent les choses : il n'y aura jamais, en effet d'après lui, aucun texte qui pourra s'appliquer à toutes les situations. Les avancées en matière d'accessibilité reposent avant tout sur la bonne volonté des différents acteurs. L'existence de méthodologie, de lieu d'échanges et de conseil est également importante.

Il demeure certes beaucoup à faire sur la question de l'accessibilité. Les problèmes de financement sont importants et le GART s'emploie auprès du gouvernement à essayer de faire aboutir l'action des différentes collectivités pour obtenir les moyens de travailler.

R. Babin reste optimiste et il explique que les avancées traduisent le changement des mentalités. Il s'agit là d'une véritable révolution. Il pense qu'on est en train de changer de paradigme, en essayant de ne plus exclure qui que ce soit. On n'envisage plus seulement les questions de handicap, mais on raisonne en terme de situation de handicap, ce qui oblige à appréhender toutes les situations.

J.P. Dumontier remercie R. Babin. Il approuve l'idée qu'il n'existe pas de solution unique qui serait à dupliquer uniformément sur l'ensemble des territoires français. Il y a autant de commissions, de modes de travail que de

territoires. On est actuellement dans de nouvelles dynamiques qui ne sont pas encore calées ; il n'existe certes pas de règles précises. J.P. Dumontier convient que cela peut déstabiliser plus d'un élu ou technicien. Il indique toutefois que cela peut générer de nouvelles solutions intéressantes.

J.P. Dumontier passe la parole à C.Lesort, directeur de l'agence d'urbanisme d'Angers et à J. Rossignol, représentant d'associations sur le même territoire.

C. Lesort présente l'Agence d'Urbanisme d'Angers. L'agence d'urbanisme a participé à la réalisation d'un observatoire de l'accessibilité en tant que maître d'œuvre et d'animateur de la démarche partenariale.

L'observatoire de l'accessibilité, né d'une proposition d'associations avait deux objectifs :

- créer un outil de travail pour l'ensemble des acteurs de la démarche
- créer un outil d'information pour les usagers

Il explique que le contenu de l'observatoire était très proche de celui présenté par la commune de Seynod.

C. Lesort souligne trois enseignements à retenir de la démarche :

- il affirme que la réussite de la démarche provient d'un travail partenarial et d'une organisation paritaire entre élus et associations : le comité de pilotage était composé 6 élus de l'agglomération et 6 représentants d'associations. Il était co-présidé par les deux parties ; un comité technique regroupait les associations et les techniciens communaux et intercommunaux.
- il explique qu'avoir des méthodes communes et des moyens communs aux différentes communes de l'agglomération concernées permet de faire avancer la réflexion sur l'accessibilité à l'échelle de l'agglomération, échelle où la question des compétences et du « bon niveau institutionnel » s'avère un frein.
- il insiste sur la notion de durée : l'important est de faire vivre dans la durée la réflexion sur l'accessibilité. Elle n'est jamais finie ; le partenariat doit perdurer.

C. Lesort laisse la parole à J. Rossignol, président du comité de liaison des handicapés.

Le comité regroupe une trentaine d'associations du département sur les problématiques de l'accessibilité urbaine ; il s'intéresse à tous les handicaps.

Il explique que l'action de son comité repose sur un principe éthique : « ce n'est pas simplement à la personne handicapée à s'adapter à la société, c'est aussi à la société de faire l'effort pour qu'elle soit intégratrice ».

Il s'agit donc d'aménager la ville afin qu'elle devienne accessible. L'important est de tester des idées, de mettre en place des expérimentations et de travailler en partenariat. J. Rossignol insiste sur le fait qu'il n'appartient pas au comité de liaison de se substituer aux élus et aux techniciens. Par contre, il explique que le partenariat entre l'utilisateur (du fait de son expérience d'usage), le professionnel (en tant que responsable technique) et l'élu (en tant que porteur de projet) est essentiel. C'est un gage de réussite de l'aménagement de la ville.

Il insiste également sur la nécessité de tenir compte de l'histoire des territoires et de se situer dans la durée. Il parie sur l'appropriation collective des démarches d'accessibilité, sur l'imagination également : il ne s'agit pas de penser pour une minorité de personnes mais bien pour une majorité des personnes.

Il explique pour conclure qu'il a « une conviction, une certitude et une question » :

Il rappelle être persuadé que l'alliance entre les trois entités (élus, techniciens et associations) est une condition nécessaire pour réussir les projets d'accessibilité.

Il est certain que la loi de 2005 aura les effets escomptés en matière d'accessibilité si chacun d'entre nous sait s'en saisir. « c'est à nous qu'elle appartient ».

Il se demande si prendre en compte le handicap et plus largement l'exclusion dans un projet de territoire ne serait pas une façon de re-fonder notre démocratie... Il pense qu'il s'agit peut-être d'une utopie, mais souhaite en être un militant.

Interrogé sur le travail des associations, J. Rossignol explique que celles-ci ont été entendues et ont participé à l'élaboration de la grille des critères d'accessibilité. Il n'y a eu ainsi aucune contestation.

C. Wolf est interrogé sur la manière dont le SITRAM a géré le problème des différents périmètres de compétence dans le cadre de l'élaboration de l'annexe Accessibilité au PDU de Mulhouse. Il explique qu'effectivement, il s'agit d'un sujet complexe, mais incontournable à aborder pour la mise en œuvre d'une démarche d'accessibilité car elle concerne différents acteurs, et donc différents échelons territoriaux. La démarche du PDU, elle-même a été dans le cas de Mulhouse le premier lieu de concertation entre les acteurs. L'agence d'urbanisme a également joué un rôle important dans la mesure où elle disposait de moyens que n'avaient pas la majorité des communes et en mettant en place un outil mutualisé commun (un SIG). L'idée est de développer une culture de l'accessibilité commune aux différents services des différents échelons territoriaux. C. Wolf explique que cette culture n'existe pas encore. Il insiste sur l'importance d'identifier une personne ressource PMR dans les différents services afin de diffuser la culture « personne à mobilité réduite ». Les commissions d'accessibilité permettent également de favoriser la coordination entre acteurs. Développer la formation paraît important.

J. P. Dumontier remercie les intervenants. Il confirme que la formation des techniciens territoriaux est importante. Il affirme en être conscient, et rappelle pour preuve la participation du CNFPT à l'organisation de la journée. Il trouve dommage que l'enseignement initial ne privilégie pas plus le sujet de l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite.

Une personne des services techniques de la ville d'Angers intervient pour signaler l'initiative de la commune en terme de formation : 70 heures ont été prévues dans le cadre de la formation des infirmières, les 120 agents municipaux s'occupant de l'accueil dans les quartiers ainsi que les 200 chauffeurs de bus ont reçu une sensibilisation au handicap .

J.P. Dumontier ouvre le débat de la table ronde.

La présidente de « l'enfant et la rue » prend la parole en demandant quel est le suivi donné aux PDU. Elle fait remarquer que les réflexions se multiplient parfois, au détriment des actions concrètes.

M. Dejeammes répond que l'intégration du monde du handicap aux processus d'élaboration des PDU permet justement d'éviter de tels dérapages. Les commissions communales ou intercommunales d'accessibilité ont justement un rôle de veille : elles reçoivent un bilan annuel du maire et doivent donner un avis sur la politique menée en matière d'accessibilité.

Une personne du conseil général de Haute Garonne, membre AITF intervient et explique que les schémas directeurs départementaux des transports sont en cours de reconstruction du fait de la loi handicap de 2005. Elle affirme que le Département apparaît comme la bonne échelle de réflexion du fait de ses compétences.

Une personne de l'assemblée réagit en expliquant que le département n'est pas de son point de vue, la seule « bonne échelle ». Cela dépend des problématiques abordées et il s'agit de raisonner en terme de projet de territoire. Il n'y a pas de liens hiérarchiques entre les différents acteurs de l'accessibilité; il faut une volonté de partager un but commun et un porteur de projet. Il y a une légitimité par type de projet ; il faut sortir des répartitions de compétences qui amènent trop de replis sur des pré-carré. Les différentes interventions semblent justement avoir montré que la réflexion en ce domaine avançait.

M. Dejeammes approuve cette remarque. Elle admet qu'il s'agit d'une question complexe. Il s'agit de trouver la bonne réponse pour chaque situation. Les différentes interventions semblent toutefois montrer que les réflexions avancent.

C.Wolf partage l'optimisme de M. Dejeammes pour les aménagements relevant du handicap moteur, sujet de réflexions déjà anciennes dans la plupart des villes. Il s'avère plus pessimiste sur le sujet des handicaps sensoriels, nouveaux pour les techniciens territoriaux.

Une personne de l'assistance demande si le GART a réalisé un bilan d'étape de l'avancement des schémas directeurs d'accessibilité.

R. Babin répond qu'il n'existe pas de bilan d'étape. Il sait qu'il n'existe à ce jour pratiquement pas de schéma réalisé. L'une des préoccupations du GART a été de mobiliser les acteurs sur le sujet, notamment les autorités organisatrices concernées. Le démarrage a été long car ces schémas généraient beaucoup de questions. Il a toutefois été heureux de voir que les réflexions avançaient et qu'un bon nombre d'entre eux serait prêt dans les délais prévus.

Clôture

Didier Mekerke, responsable formation du CNFPT Rhône-Alpes, remercie l'ensemble des intervenants et clôt la journée.

Il espère que la journée a pu répondre aux diverses attentes. Il se dit rassuré au vu du nombre de participants.

Il explique que le CNFPT a été ravi de participer à l'organisation de cette journée aux côtés du Certu et de l'AITF. Un tel partenariat est enrichissant car il permet de répondre de manière plus pertinente aux diverses attentes des agents des fonctions publiques. D.Mekerke ajoute que de telles journées d'actualité paraissent aujourd'hui un format idéal en terme de formation. Il s'engage à poursuivre dans cette voie et annonce la tenue prochaine d'une journée sur l'évolution des modes de déplacements. Il pense qu'une journée sur l'aménagement du patrimoine bâti devrait logiquement permettre de poursuivre les réflexions sur l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite.

J.P. Dumontier – Certu – retient de la journée que les questions d'application technique de lois ne sont pas les plus importantes. L'important est d'avancer dans le champ de l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite. La démocratie participative peut largement y contribuer.