

Résumé 1 – Nextstation

Présentation PPT du 21 octobre après midi consacrée à l'accessibilité : comment définir et mettre en œuvre sa politique transport accessibilité ?

Pauline Robert Etcheto - SYSTRA

Une approche polyvalente de l'accessibilité

Quand on pense « accessibilité », on peut aussi bien penser à l'accessibilité des “Personnes à Mobilité Réduite” (PMR) ; à l'accessibilité territoriale (desserte de territoires reculés ou de quartiers urbains dits “difficiles »); à l'accessibilité sociale (capacité à s'offrir, à payer les services de transport) ou encore à l'accessibilité physique (gestion de la capacité et des flux; organisations multimodales avec une chaîne continue des déplacements).

Dans tous les cas, on ne peut approcher l'accessibilité des PMR sans approcher dans le même temps sa dimension territoriale, sociale ou physique, fonctionnelle : l'accessibilité PMR n'est envisageable que si l'accessibilité de base est assurée à minima avec des zones desservies, des infrastructures et des véhicules qui fonctionnent, quelques standards de sécurité et de confort, et que les usagers peuvent payer.

Une définition de base où on parle moins de personnes handicapées que d'environnement handicapant

Les personnes dites PMR sont ici des personnes porteuses d'un handicap physique, visuel, auditif ou mental. Le handicap peut être temporaire (bagages, grossesse...) ou définitif (âge, taille, UFR, malvoyant, maladie rare...).

Dans tous les cas on parlera de personnes en situation de handicap (people with disabilities) et non de personnes handicapées (the disabled), soulignant par-là que c'est l'environnement qui est handicapant et non le handicap lui-même.

Un triple enjeu à la fois social, commercial et fonctionnel

Dans tous les pays, l'accessibilité PMR est perçue à la fois comme:

- Un enjeu sociétal et social: droits de l'homme et non-discrimination
- Un enjeu fonctionnel, de performance voire de sécurité du réseau: capacité/accès/gestion des flux
- Un enjeu commercial: des services spécifiques pour une part importante de la population. En moyenne dans une gare, 30% des usagers sont en situation de mobilité réduite...

... mais à des degrés différents selon les pays:

- Au Japon: un enjeu avant tout fonctionnel du fait du nombre important de passagers à prendre en charge, avec un réseau quasi 100% accessible de fait, et des mesures Accessibilité mêlées aux autres activités de transport
- En Occident dont Europe: un enjeu social voire commercial avec des mesures spécifiques en faveur des PMR et un cadre légal, des normes et des financements dédiés

Six étapes pour définir et mettre en œuvre sa politique accessibilité PMR

1. Définir sa stratégie (objets-périmètres-principes-objectifs)
2. Définir ses besoins, ses exigences fonctionnelles
3. Seulement ensuite prévoir les mesures techniques correspondantes de mise en accessibilité
4. Inscrire les points 1 à 3 dans les textes de loi et réglementaires

5. Les normaliser
6. Les appliquer et les suivre/contrôler

Soit trois types d'intervention à clairement distinguer : le stratégique, le fonctionnel et le technique ; avec pour chacun d'entre eux des actions d'ordre réglementaire, institutionnel et opérationnel à développer.

Quelques enseignements tirés d'expériences étrangères

1. Sauf exception (Japon), fixer avant toute chose un cadre légal précis et hiérarchisé:
 - Définitions: accessibilité; PMR; handicaps
 - Domaines: infrastructures; matériels roulants; systèmes d'information et de communication; services d'assistance dédiés avant, pendant et après le voyage
 - Périmètres: ferroviaire; urbain; périurbain
 - Objectifs stratégiques: respecter les engagements internationaux; améliorer la conception des projets; améliorer la performance du réseau etc.
 - Spécificités fonctionnelles: se repérer; circuler; utiliser l'espace et les services; se reposer/disposer d'éléments de confort; être et se sentir en sécurité
 - Mesures techniques/technologiques: à normaliser par la suite
 - Répartition des responsabilités, compétences et moyens: qui fait quoi, comment, où dans l'espace public dont des acteurs différents ont la charge (Collectivité/Gestionnaire d'Infrastructure/Exploitant/Etat)
2. Associer à la démarche, le plus en amont possible, des associations motivées, constructives ET des groupements d'exploitants – cf: cas français
3. Décider de privilégier une accessibilité basée sur l'assistance, les services (cf: service espagnol Atendo) OU sur l'autonomie maximale (cf: cas japonais/lourde intervention sur les infrastructures) OU les 2, à phaser
4. Fixer des objectifs réalistes en termes de coûts, de conditions techniques/institutionnelles et de délais de réalisation (=mise en accessibilité progressive, phaser les actions en plusieurs horizons)
5. Clairement distinguer les interventions sur le neuf et l'ancien: sur quels critères choisir de rénover le matériel roulant plutôt que de le remplacer; quelle stratégie de maintenance correspondante
6. Traiter toute la chaîne de déplacements (plateforme, voirie, trottoir, bâtiment) en impliquant dans le montage de l'opération tous les acteurs propriétaires/gestionnaires d'un bout d'espace public

Mais avant toute chose, éviter tout dogmatisme ou a priori:

- Définir une stratégie et un programme d'actions sur mesure, en fonction du contexte culturel, des besoins réels, des priorités et des marges de manœuvre
- Et ensuite seulement s'inspirer des différentes pratiques mondiales existantes: types de services offerts et modalités; organisations dédiées public/privé; politique tarifaire; formation de personnel; communications/informations etc.

Quelques exemples de mesures et d'aménagements en faveur des PMR :

- Écran lumineux d'information dans un train SBB (Suisse)
- Escaliers et ascenseurs accessibles aux PMR - Gare de Sotchi (Russie) pour les Jeux paralympiques en 2014
- Guidage au sol – Gare en France
- Rampe pour accéder au train – Gare en Allemagne

- Guichet accessible aux PMR – Gare en France/SNCF
- Toilette adaptée aux PMR dans un train ÖBB (Autriche)
- Couchette adaptée pour les PMR dans un train ÖBB (Autriche)
- Personnel d'aide aux PMR dans le train. Service ATENDO, RENFE (Espagne)
- Main-courante équipée de double lisse – Gare en France/SNCF
- Bouton SOS dans un Train RENFE (Espagne)
- Etc.

Idées clefs à retenir :

En matière juridique et réglementaire:

- Parler d'égalité des droits et des chances plutôt que de non-discrimination
- Développer un bon niveau de précision et de hiérarchisation des textes de loi
- Cadrer les dérogations (protection patrimoniale, impossibilité technique, disproportion financière) et les substitutions provisoires (services porte à porte, desserte des zones rurales etc.)
- Garantir les suivis, évaluations, contrôles et sanctions en cas de non application des règlements (applications effectives!)
- Concerter les organismes de normalisation (normes adaptées!)

En matière institutionnelle:

- Promouvoir l'accessibilité en tant qu'opportunité et non contrainte, supplément d'âme
- Promouvoir la triple dimension sociale, fonctionnelle et commerciale de l'accessibilité
- Promouvoir l'accessibilité des transports à tous, sans distinction de handicap
- Renforcer l'échelon local: agences urbaines/AOT (schémas d'accessibilité et référentiels techniques d'application)
- Concerter les associations, instituts spécialisés et exploitants
- Réaliser des formations Accessibilité et systématiser les capitalisations, REX à travers la mise en place par exemple d'observatoires

En matière opérationnelle:

- Penser ensemble urbanisme et transport dans les documents de planification (compatibilité et cohérence des textes, à défaut de conformité stricte)
- Penser « chaîne de déplacements » (=continuité bâti/voirie/platforme), et garantir une répartition claire des prérogatives entre les acteurs sur un même espace public, avec des montages d'opération concertés entre tous
- Agir sur les services, les systèmes d'information et les conditions d'exploitation autant que sur les infrastructures et le matériel roulant (interventions plus longues et coûteuses à mettre en œuvre)
- Mesurer les avantages et désavantages entre une réhabilitation ou un remplacement par du neuf
- Privilégier le pragmatisme et le réalisme, avec des mesures de bon sens progressivement mises en place selon les capacités existantes (financières, techniques, institutionnelles)

Résumé 2 – Nextstation

Table ronde du 22 octobre matin consacrée à l'intermodalité/intermobilité – Tendances et enjeux

Pauline Robert Etcheto – SYSTRA

Deux Questions/Réponses :

Faut-il systématiquement rechercher, développer l'intermodalité? Ici ne sera traitée que l'intermodalité urbaine et non l'intermodalité gare-aéroport notamment, où les enjeux, les échelles et les difficultés et forces se posent autrement.

Les enjeux intermodaux sont triples et ont à trait aux transports (accessibilité, interfaces physiques et fonctionnelles), à la ville et l'urbain (insertion urbaine, développements commerciaux, immobiliers, pôles d'échanges, coordination des acteurs etc.), ainsi qu'au social, aux échanges (informations, services etc.).

On sait aujourd'hui que l'intermodalité est une réponse- bonne ou mauvaise- à l'exploitation et à la performance des réseaux de transport, à la métropolisation, à l'étalement urbain et à l'émergence de grandes infrastructures.

On sait aussi qu'elle fait l'objet d'attentions croissantes de la part des médias et des pouvoirs publics- à travers les P+R par exemple- bien qu'elle ne représente qu'une part minoritaire des déplacements.

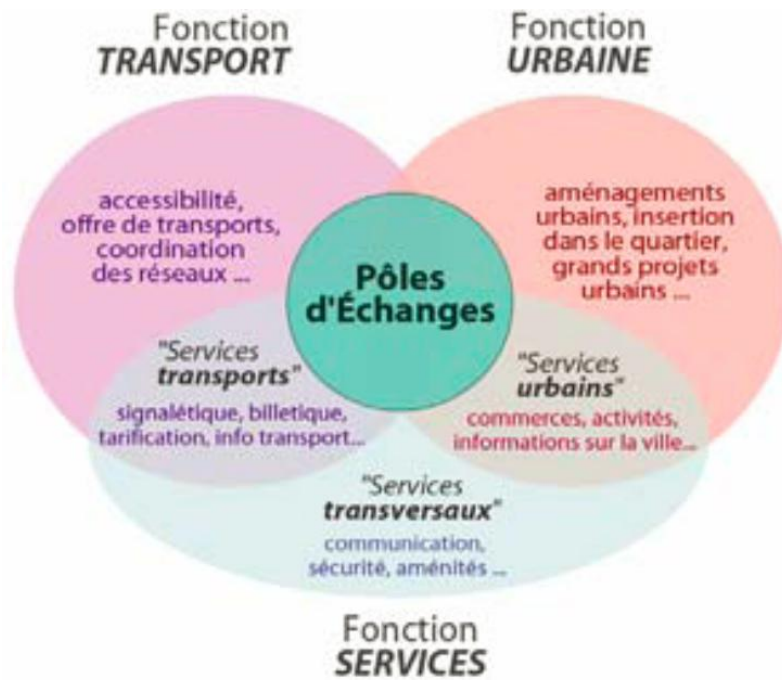
Mais si elle constitue une force pour l'accessibilité des réseaux, l'intermodalité ne peut-elle pas aussi être une fragilité pour la mobilité des personnes, le service à la mobilité?

Elle doit dans tous les cas être réfléchi et responsable, à savoir correspondre à une stratégie politique, territoriale et urbaine avec à l'appui une forme et un type de ville-territoire recherchés, des modes de vie souhaités et des rapports ville-transport orientés.

Quelles sont les conditions clefs pour réussir l'intermodalité en gare?

En plus de la tarification (tarification intégrée/interopérabilité) et de la coordination des acteurs, on peut penser à trois autres conditions clefs de réussite afin de garantir une intermodalité au service de la mobilité des personnes:

- 1. Mettre l'organisation des services au centre des préoccupations qu'elles aient trait à la ville, aux transports ou aux aménités**



2. Anticiper et gérer les flux piétons, gage de sécurité, de confort et d'acceptabilité de l'intermodalité

Utiliser pour ce faire des outils et des logiciels de micro-simulation dynamique piétonne comme VISWALK, SMASSMOTION ou LEGION etc. Ces outils permettent de simuler le cheminement de chaque voyageur et ce faisant de rationaliser le comportement de chacun en fonction de différents critères comme la configuration de la gare, l'objectif de l'usager (prendre une correspondance, acheter un billet, sortir de la gare...) et sa proximité avec les autres passagers. Des tests de sensibilité sont faits aussi en fonction des conditions d'exploitation, variables (nouvelles dessertes, exploitation dégradée/services partiels etc.)

3. Valoriser le temps d'attente en gare (véritable temps de l'intermodalité) autant que le temps de parcours pour faire de la gare un espace-ressources, d'opportunités plus qu'un lieu de contraintes, de ruptures de charge.

Pour ce faire, développer des activités culturelles par exemple favorisant les échanges, les liens, et redonnant le goût du parcours, du cheminement (e bike et pianos en gare SNCF ; jardin botanique et tortues à l'Atocha gare à Madrid etc.) ; des réponses sensorielles aussi doivent être apportées avec du design immatériel sollicitant les cinq sens, l'imagination...autant que le design matériel « classique »