HAL open science

L'accessibilité des réseaux de transport en commun en Europe

Rachel Thomas, Nicolas Rémy, Isabelle Léothaud

To cite this version:

Rachel Thomas, Nicolas Rémy, Isabelle Léothaud. L'accessibilité des réseaux de transport en commun en Europe : état des lieux des pratiques de référence. [Rapport de recherche] 68, Cresson. 2007, pp.155. halshs-00596815

HAL Id: halshs-00596815

https://shs.hal.science/halshs-00596815

Submitted on 30 May 2011

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Distributed under a Creative Commons Attribution 4.0 International License

Rachel THOMAS (responsable scientifique)
Nicolas REMY
Isabelle LEOTHAUD

L'ACCESSIBILITE DES RESEAUX DE TRANSPORT EN COMMUN EN EUROPE

État des lieux des pratiques de référence

Octobre 2007

Prédit 3, groupe opérationnel n°10
CRESSON (CNRS UMR 1563)
École Nationale Supérieure d'Architecture de Grenoble

Convention n° 04 MT 6014
Ministère de l'Ecologie, du Développement et de l'Aménagement durable

AVERTISSEMENT

Cette recherche a bénéficié d'un financement partiel du PREDIT, sur deux ans.

De fait, les objectifs initiaux, annoncés lors de la réponse de notre équipe à l'appel d'offre du groupe opérationnel n°10 « véhicules et infrastructures : développements intégrés », ont été revus à la baisse. Ainsi, les phases d'immersion et d'observations ethnographiques, initialement prévues à Athènes (Grèce), Prague (République Tchèque) et Copenhague (Danemark), n'ont pu être réalisées au Danemark. Pour les mêmes raisons, la mise en perspectives des données issues du terrain avec un questionnement centré sur le poids des cultures urbaines dans le traitement de la question de l'accessibilité des transports publics urbains n'a pu être menée à son terme.

Dans l'objectif de valoriser les données empiriques recueillies, notre choix s'est alors porté vers la création d'un site Web, destiné à sensibiliser les étudiants des écoles nationales supérieures d'architecture à la complexité de l'accessibilité des transports publics urbains. C'est ce travail, et les interrogations qui l'ont guidé en amont, que nous présentons ici.

REMERCIEMENTS

Nos remerciements vont à :

- Mme Catherine CHARTRAIN, Présidente du COLIAC (Comité de liaison pour l'accessibilité des transports, du cadre bâti et du tourisme), et Mme Maryvonne DEJEAMMES, chargée de mission « accessibilité et personnes âgées » au CERTU (Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques) pour leur soutien à ce projet,

- Aux membres du CRESSON qui n'ont de cesse d'accompagner les recherches en cours et les aléas qui, parfois, les entachent,

- Aux anonymes, enfin, et en particulier aux usagers des transports publics urbains qui, à Athènes comme à Prague, ont apporté leur collaboration silencieuse à nos réflexions

RESUME

L'Europe vieillit. Selon un rapport de la Conférence Européenne des Ministres des Transports, la proportion du nombre des personnes âgées de plus de 65 ans augmentera d'environ 40 % dans les trente prochaines années, dans les pays membres (CEMT, 2002). Or en vieillissant, la population subit un certain nombre d'altérations de ses capacités fonctionnelles ou sensorielles, et multiplie l'expérience des situations de handicap. Pour faire face à cette évolution, les pays européens adoptent des mesures et des dispositifs pour accroître l'accessibilité de leurs infrastructures de transport et de leurs matériels roulants.

Cette recherche fait le point sur ces mesures et ces dispositifs. Elle ne se limite cependant ni à une analyse technique, ni à une analyse comparative. Notre objectif est davantage de comprendre la part culturelle des choix effectués. **En quoi les cultures urbaines influencent-elles la conception de l'accessibilité et les choix techniques faits dans le domaine des transports publics urbains ?** Comment s'articulent, autrement dit, le contexte culturel dans lequel s'élabore une pensée de l'accessibilité et sa mise en œuvre pratique ? Cette problématique, encore peu abordée, requiert une conception particulière de l'accessibilité. C'est là l'argument central de ce travail : si celle-ci est encore envisagée dans le milieu de la conception comme une qualité prédéfinie de l'environnement construit, elle est ici abordée comme procédant d'une création continue. Formulé autrement, l'accessibilité résulte d'un processus permanent d'ajustement entre des ressources diverses (environnementales, techniques, sensibles…), la perception des citadins et leurs actions (Thomas, 2000, 2005). Le propos est donc ici de clarifier le rôle des acquis culturels dans les processus de mise en forme de l'accessibilité des transports publics urbains.

Trois capitales européennes sont investies : Athènes (Grèce), Copenhague (Danemark) et Prague (République Tchèque). Le choix de ces capitales n'est pas anodin. Nous souhaitons pouvoir comparer, au sein de l'Europe, des pays dont la culture diffère, dont la prise en compte et la mise en œuvre de l'accessibilité dans les transports publics urbains répondent à des phases de l'histoire du pays et à des logiques, voire à des philosophies, différentes. Le traitement des données empiriques recueillies dans ces trois capitales donne naissance à un site Web, dont l'objectif est la sensibilisation des étudiants des écoles nationales supérieures d'architecture à la complexité de l'accessibilité dans les infrastructures de transport public urbain.

SOMMAIRE

Avertissement 3
Remerciements 4
Résumé 5

INTRODUCTION 9

1) L'accessibilité au regard des cultures urbaines 11
2) L'utopie de la référence 14
3) L'immersion comme procédé méthodologique 15

PARTIE 1 : L'EUROPE DU TRANSPORT PUBLIC URBAIN FACE AUX SITUATIONS DE HANDICAP 19

I. L'ACCESSIBILITE EN EUROPE 20
1) Généralités 20
2) Les mesures prises par l'Union Européenne 21
3) Les programmes de recherche en cours et les actions concrètes 22
4) Les dispositifs techniques valorisés 23

II. L'ACCESSIBILITE DES TRANSPORTS PUBLICS URBAINS AU DANEMARK 26
1) Le Danemark en chiffres 27
2) La politique sociale du Danemark et la prise en compte du handicap 28
3) Les acteurs de la politique sociale danoise en faveur des personnes handicapées 31
4) La législation danoise relative à l'accessibilité des transports publics urbains 33
5) État des lieux concret de l'accessibilité des transports publics urbains danois 34

III. L'ACCESSIBILITE DES TRANSPORTS PUBLICS URBAINS EN REPUBLIQUE TCHEQUE 42
1) La République Tchèque en chiffres 42
2) La politique sociale de la République Tchèque et la prise en compte du handicap 43
3) Les acteurs de la politique sociale tchèque en faveur des personnes handicapées 46
4) La législation tchèque relative à l'accessibilité des transports publics urbains 47
5) État des lieux concret de l'accessibilité des transports publics urbains tchèque 48

IV. L'ACCESSIBILITE DES TRANSPORTS PUBLICS URBAINS EN GRECE 60
1) La Grèce en chiffres 60
2) La politique sociale grecque et la prise en compte du handicap 61
3) Les acteurs de la politique sociale grecque en faveur des personnes handicapées 63
4) La législation grecque relative à l'accessibilité des transports publics urbains 64
5) État des lieux concret de l'accessibilité des transports publics urbains grecs 66

PARTIE 2 : UN SITE WEB PEDAGOGIQUE **77**

I. ACCUEIL **78**
- Objectif de la recherche et financeurs

II. QUESTIONNEMENT **79**
- Questionnement
- Méthodologie

III. DISPOSITIFS **81**
- Introduction
- Véhicules (accessibilité des véhicules)
  - *a. Définition*
  - *b. Habitacles*
  - *c. Aménagement intérieur*
  - *d. Places réservées*
- Dispositifs d'orientation
  - *a. Définition*
  - *b. Bandes de guidages : définition*
    - *Exemples dans les métros*
    - *Exemples dans les tramways*
    - *Exemples dans les bus*
    - *Exemples dans les espaces publics*
  - *c. Panneaux visuels : définition*
    - *Exemples dans les métros*
    - *Exemples dans les tramways*
    - *Exemples dans les bus*
    - *Exemples dans les espaces publics*
  - *d. Annonces sonores : définition*
    - *Exemples dans les métros*
    - *Exemples dans les tramways*
    - *Exemples dans les bus*
    - *Exemples dans les espaces publics*
- Dispositifs d'alerte
  - *a. Définition*
  - *b. Bandes d'éveil de vigilance : définition*
    - *Exemples dans les métros*
    - *Exemples dans les tramways*
    - *Exemples dans les bus*
    - *Exemples dans les espaces publics*
  - *c. Alertes visuelles et sonores : définitions*
    - *Exemples dans les métros*
    - *Exemples dans les tramways*
    - *Exemples dans les bus*
    - *Exemples dans les espaces publics*
- Cheminements horizontaux et verticaux
  - *a. Définition*
  - *b. Ascenseurs et plate-forme élévatrices : définition et exemples*
  - *c. Rampes : définition et exemples*
  - *d. Escaliers roulants : définition et exemples*
  - *e. Lacunes : définition et exemples*

- Dispositifs d'information
    - *a. Définition*
    - *b. Pictogramme*
    - *c. Messages sonores*
    - *d. Braille*

IV. CHAINE D'ACCESSIBILITE **128**
- Présentation
- Exemple paradigmatique
- Débat

CONCLUSION ET PROSPECTIVES DE TRAVAIL **132**
1) La complexité de l'approche culturelle de l'accessibilité 133
2) Les fondements normatifs d'une référence dans le domaine de l'accessibilité 135
3) Les enjeux de l'approche culturelle de l'accessibilité pour la conception 137

BIBLIOGRAPHIE **139**

SITES WEB CONSULTES **146**

ANNEXE **148**

INTRODUCTION

INTRODUCTION

L'Europe vieillit. Selon un récent rapport de la Conférence Européenne des Ministres des Transports[1], la proportion du nombre des personnes âgées de plus de 65 ans augmentera d'environ 40 % dans les trente prochaines années, dans les pays membres (Conférence Européenne des Ministres des Transports, 2002). Cette proportion était de 13,1 % de la population en 2000 ; elle sera de 21,5 % en 2030.

Or en vieillissant, la population subit un certain nombre d'altérations de ses capacités fonctionnelles et sensorielles : difficultés à la marche (ralentissement de l'allure de déplacements, perte d'équilibre…), trouble des réflexes psychomoteurs, fatigue, dégradation de l'acuité visuelle et auditive… Sans êtres au sens strict du terme des personnes handicapées[2], les personnes âgées font, avec elles et comme d'autres (femmes enceintes, adultes accompagnées d'enfants en bas âge, personnes temporairement accidentées ou encombrées…) l'expérience des situations de handicap. Ces situations de handicap se produisent lorsque pour une raison personnelle, circonstancielle ou environnementale, une personne ne peut effectuer un trajet de manière autonome et continue. Sur une population totale d'environ 800 millions de personnes en 1999, l'Europe comptait 100 millions de personnes en situation

[1] La Conférence Européenne des Ministres des Transports est « une organisation intergouvernementale, créée par un protocole signé à Bruxelles le 17 octobre 1953. La CEMT constitue un forum de coopération politique pour les Ministres chargés des transports, et plus précisément des transports terrestres. Elle leur offre notamment la possibilité de tenir un débat ouvert sur les problèmes d'actualité et de définir les orientations communes en vue d'une meilleure utilisation et d'un développement rationnel des systèmes de transport européen d'importance internationale » (CEMT, http://www1.oecd.org/cem/aboutfr.htm, consulté le 8 décembre 2004).

[2] En mai 2001, l'Organisation Mondiale de la Santé a publié sa Classification Internationale du Fonctionnement, du Handicap et de la Santé (CIF). Cette nouvelle nomenclature remplace l'ancienne Classification Internationale des Handicaps (CIH) proposée depuis 1980 par Philippe Wood. Selon la CIF, « le handicap est un terme générique désignant les déficiences, les limitations d'activités et les restrictions de participation. Il désigne les aspects négatifs de l'interaction entre un individu (ayant un problème de santé) et les facteurs contextuels face auxquels il évolue (facteurs personnels et environnementaux) ». De son côté, la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées définit le handicap comme « toute limitation d'activité ou restriction de participation à la vie en société subie dans son environnement par une raison en fonction d'une altération substantielle, durable ou définitive d'une ou plusieurs fonctions physiques, sensorielles, mentales, cognitives ou psychiques d'un polyhandicap ou trouble de santé invalidant » (article 2). Enfin, le comité ad hoc de l'ONU a adopté en 2006 une définition du handicap proche des deux précédentes puisqu'il réfère à l'interaction entre les déficiences d'une personne et son environnement.

de handicap, dont 37 millions de personnes handicapées au sens strict du terme et 63 millions de personnes âgées ou fragilisées (CEMT, 1999).

Face à la visibilité nouvelle de ces situations de vulnérabilité, face aussi à une sensibilisation croissante à la thématique de la « mobilité réduite », les pays européens oeuvrent pour une meilleure accessibilité de leurs espaces publics et de leurs infrastructures de transport. Pour exemple, depuis le 11 février 2005, la France se dote d'une loi « pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées » (loi n°2005-102), dont une des mesures phares est l'obligation fixée aux autorités-responsables du transport de rendre les infrastructures et le matériel roulant accessibles dans un délai maximum de dix ans. Concrètement, avec ce type de mesure, il s'agit d'œuvrer pour que « l'accessibilité (…) aux transports publics ou privés permet leur usage sans dépendance par toute personne qui, à un moment ou à un autre, éprouve une gêne du fait d'une incapacité permanente (handicap sensoriel, moteur ou cognitif, vieillissement…) ou temporaire (grossesse, accident…) ou bien encore de circonstances extérieures (accompagnement d'enfants en bas âge, poussettes…) » (Charte nationale de l'accessibilité, 2003).

Le présent rapport focalise précisément son attention sur le domaine de l'accessibilité des transports publics urbains. Son objectif est double :

- **Répertorier et comparer les politiques et les dispositifs** (techniques ou aménagés) **mis en œuvre en Europe pour favoriser l'accessibilité des transports publics urbains** aux personnes âgées et/ou handicapées. Dans cette première phase du travail, l'étude présente des pratiques jugées « référentes » dans le domaine,
- **Mettre en débat la notion de « référence »** (ou de « bests practices »), qui traverse aujourd'hui largement la réflexion sur la mise en accessibilité des infrastructures de transport. Dans ce dessein, deux clés de lecture sont sollicitées : d'une part, le poids des cultures urbaines dans la mise en forme de l'accessibilité ; d'autre part, les critères de définition d'une « référence » dans le domaine de l'accessibilité des transports publics urbains.

1. L'ACCESSIBILITE AU REGARD DES CULTURES URBAINES

En Europe, la recherche de « bests practices » constitue aujourd'hui un des axes majeurs de la réflexion sur l'accessibilité des transports publics urbains. Cette évolution correspond à un tournant pragmatique de la démarche : après avoir longtemps milité pour l'égalité des conditions d'accès des personnes âgées et/ou handicapées au transport public urbain (et donc *à fortiori* à la ville et à ses services), les autorités publiques travaillent aujourd'hui à la rénovation des infrastructures de transport et à la mise en place de dispositifs et de matériel roulant adaptés. De ce point de vue, et compte tenu du dialogue noué avec les partenaires européens, la compréhension (voire l'importation) de technologies utilisées hors des frontières nationales paraît être une réponse viable au retard de certains pays (dont la France) en la matière. C'est dans cette perspective de partage des connaissances que la Conférence

Européenne des Ministres des Transports et la Commission Européenne ont soutenu, entre 2000 et 2004, un certain nombre de programmes de recherche et de travaux comparatifs. Parmi eux, trois peuvent être distingués :

- Le programme Citizens Network Benchmarking Initiative : ce programme européen, soutenu par la DG Tren de la Commission Européenne entre 2001 et 2002, a comparé la qualité des services de transport de 49 villes et régions d'Europe. À travers ce comparatif, l'objectif a été la diffusion des connaissances et le partage des expériences entre pays pour une meilleure accessibilité des services de mobilité européens,
- L'étude du groupe de travail sur les transports à mobilité réduite de la CEMT[3] : ce groupe de travail a comparé la législation (actuelle et en cours) de chaque pays membres concernant le droit des personnes à mobilité réduite, les conditions d'application de la législation, les différents obstacles à sa mise en place et l'existence (ou pas) de sanctions. Il a également fait le point sur l'accessibilité des différents modes de transport. Le point de vue adopté a été celui de la mise en évidence des points de convergence et de divergence dans la formulation et l'application de la réglementation pour chaque pays,
- Le rapport du groupe de travail « accès et inclusion » de la CEMT[4] : ce rapport fait valoir les meilleures pratiques en matière de mise en accessibilité des réseaux de transport en commun dans les pays membres, les obstacles rencontrés et les propositions de solutions.

Au vu de ces différents rapports, et compte tenu des objectifs annoncés ci avant, quel est alors l'intérêt et l'originalité du travail que nous présentons ?

Deux arguments sont à considérer. Le premier concerne l'angle spécifique à travers lequel nous abordons l'accessibilité des transports publics urbains européens. Au-delà de la comparaison des politiques et des aménagements réalisés dans le domaine, et à la différence des études menées jusqu'à présent, notre objectif est d'**évaluer le poids des cultures urbaines dans les modes de règlement (législatif et pratique) de l'accessibilité des transports publics urbains.** Malgré une volonté clairement affichée d'harmonisation (voire d'uniformisation), à l'échelle de l'Europe, des législations et des pratiques, quelles sont les divergences et les similitudes des points de vue ? En quoi ces divergences et ces similitudes nous renseignent-elles sur les écarts persistants entre d'une part une culture que l'on souhaiterait partagée (à l'échelle européenne) de la notion d'accessibilité et d'autre part des cultures urbaines souvent très ancrées ? Ainsi, et concrètement, existe-t-il des différences de conception, en Europe, de la notion d'accessibilité ? En quoi ces différentes conceptions, si elles existent, influent-elles sur les processus de décision et de mise en œuvre (choix des dispositifs, utilisation des canaux sensoriels, investissement dans les nouvelles technologies de l'information et de la communication, développement de systèmes d'entraide ou d'accompagnement fondés sur l'aide humaine…) de l'accessibilité des transports publics urbains ?

---

3 CEMT (2000). Législation pour améliorer les moyens d'accès. Groupe sur les transports à mobilité réduite, rapport CEMT/CS/TPH(2000)7/REV1, 68 p.

4 CEMT (2004). *Améliorer l'accessibilité des transports. Rapport sur la mise en œuvre au niveau national des mesures visant à améliorer l'accessibilité des transports.* Groupe de travail accès et inclusion, rapport CEMT/CM(2004)27, 33 p.

Pour répondre à ces questions, l'analyse des politiques européennes et nationales dans le domaine n'est ni menée pour elle-même, ni dans une perspective de clarification de leur portée juridique[5]. Elle permet davantage de situer le contexte dans lequel s'élaborent conjointement une pensée de l'accessibilité et les moyens de sa mise en œuvre. De ce point de vue, ce sont les opérateurs et les principes généraux nourrissant, pour chaque pays choisi pour l'étude (Danemark, Grèce, République Tchèque), une culture particulière de l'accessibilité qui sont d'abord analysés.

Le second argument a trait plus directement à la manière dont nous envisageons l'accessibilité. Plus qu'une qualité prédéfinie de l'environnement construit et aménagé, l'accessibilité d'un lieu ou d'une infrastructure de transport procède, selon nous, d'une création continue. Elle résulte précisément d'un processus permanent d'ajustement entre des ressources diverses (environnementales, techniques, sensibles…), la perception des citadins et l'ensemble des actions se déroulant au sein d'un environnement (Thomas, 2000, 2005). De ce point de vue, l'accessibilité d'un espace n'est jamais stable. Cette qualité de l'environnement évolue sans cesse en fonction de l'ambiance du lieu, de la présence ou pas de la foule, de l'intensité et de la clarté des signaux physiques (sonores et lumineux notamment), de la continuité ou pas des « offrandes » offertes au déplacement, du type de déplacement lui-même et des compétences perceptives de l'usager. Si elle complique la conception de l'accessibilité, et donc les réponses possibles à apporter en termes d'aménagement de l'espace, une telle approche présente l'intérêt de signaler non seulement la complexité des déplacements urbains mais aussi celles des milieux dans lesquels ces déplacements s'effectuent (complexité dont on connaît la prégnance dans les infrastructures de transport). Elle laisse pourtant de côté une question centrale, aujourd'hui soulevée par la psychologie environnementale et l'anthropologie de l'espace : celle des liens entre culture, aménagement et usages des espaces. « En règle générale, et quel que soit le cas de figure, la qualité environnementale relève de la perception et dépend du contexte, c'est-à-dire de la façon dont les personnes et les environnements interagissent. (…) cette interaction passe par des mécanismes culturels. C'est la preuve que dans le projet, parmi toutes les variables humaines qui doivent être prises en compte, les données culturelles jouent un rôle non négligeable » (Rapoport, 2003). C'est donc à ces relations complexes que la recherche que nous présentons ici s'intéresse. Pour autant, le concept de culture, qui fait l'objet aujourd'hui d'un débat critique au sein des sciences sociales (Cuche, 2001) n'est pas abordé de front. Trop flou et trop abstrait pour être utilisé de manière directe, nous l'abordons de biais, à travers l'ouverture d'une piste de réflexion (théorique et méthodologique) sur la manière d'appréhender le rôle des acquis culturels dans les processus de mise en forme de l'accessibilité des transports publics urbains.

[5] Notre équipe, constituée d'un sociologue, d'un architecte et d'un ingénieur-acousticien, ne possède pas, en outre, la compétence requise pour aborder la nature et la valeur juridique des textes de lois, quels qu'ils soient.

2. L'UTOPIE DE LA REFERENCE

Outre cet intérêt porté à la culture urbaine et à son importante dans la mise en œuvre pratique de l'accessibilité des transports publics urbains, l'étude s'intéresse à des initiatives locales ou nationales considérées comme « référentes », c'est-à-dire présentant un caractère d'excellence dans le domaine. Elle met de plus à jour les similitudes ou différences de choix entre les pays étudiés, tout en insistant sur les apports possibles pour le cas français. Pourquoi ?

D'une part, l'accessibilité des transports publics urbains en France comporte encore de nombreuses défaillances. Ainsi, selon le dernier bilan de la Délégation Ministérielle à l'Accessibilité, plus de 85 % de la population en France considère que l'accès des personnes à mobilité réduite aux transports publics urbains est difficile (Délégation Ministérielle à l'Accessibilité, 2004). Les problèmes récurrents demeurent d'une part la permanence des écarts de niveau entre les quais et les véhicules lors des phases d'embarquement et de débarquement des passagers, d'autre part les ruptures dans la chaîne d'accessibilité. En outre, le rapport de Mme Lévy pointe le fait que la prise en compte de l'accessibilité est longtemps restée comme un volet marginal de la politique des transports en France. Traitée en aval des projets, l'obligation d'accessibilité a souvent été perçue comme une contrainte de conception, destinée à améliorer la qualité d'usage d'une partie minoritaire de la population. De fait, « pour s'affranchir de l'obligation de la mise en œuvre du droit au transport, la plupart des acteurs ont préféré développer des services spécifiques (transports spécialisés) en marge des transports publics » (Lévy, 2003). Tirer parti des expériences européennes en mutualisant les connaissances et en favorisant l'émergence de réseaux de coopération et d'échanges permettrait alors de développer non seulement une culture commune de l'accessibilité mais aussi de répondre, par des solutions pratiques novatrices et adaptées, aux problèmes de mise en œuvre et de réalisation de l'accessibilité des transports publics français.

D'autre part, malgré l'adoption en France de la loi du 11 février 2005 et l'avancée qu'elle représente dans le domaine de la prise en compte de tous les handicaps, le handicap sensoriel et le handicap mental restent encore les grands oubliés des politiques et des aménagements urbains. Or, face au vieillissement inexorable de la population française et européenne, et à son cortège de maux, il s'agit d'adapter en amont l'offre de transport pour prévenir les situations de handicap et fournir à tous les publics, dans les prochaines années, un service de qualité. Rappelons, en effet, que l'adaptation des infrastructures de transports, des véhicules, de la signalétique, des systèmes d'information et de communication aux besoins des personnes handicapées participent d'un niveau élevé de confort d'usage pour l'ensemble des citadins. Rappelons aussi que la prise en charge de ce vieillissement et du handicap coûte cher à la collectivité, précisément parce qu'il n'a toujours été traité qu'en aval. Faciliter l'autonomie des personnes handicapées demeure donc le meilleur moyen non seulement d'assurer leur épanouissement mais aussi de

réaliser des économies dans le domaine de la santé publique et des services sociaux.

Pour autant, et sans nier l'intérêt des démarches qui souhaitent tirer parti de pratiques référentes pour les appliquer au cas spécifique du transport public français, nous nous interrogeons sur les conditions de possibilité d'un tel transfert. Si l'on admet en effet l'importance de la médiation culturelle dans les processus de mise en forme de l'accessibilité, et si l'on admet l'idée selon laquelle cette médiation culturelle interfère également dans la définition même d'une référence ou d'une situation de référence, comment procéder à un tel transfert ? Formulé autrement, comment définir une référence dans le domaine de l'accessibilité des transports publics urbains ? La référence d'un pays, c'est-à-dire aussi d'un contexte culturel particulier, peut-elle fonctionner comme telle dans un autre pays et donc dans un autre contexte ? En quoi finalement cette notion de référence, qui selon nous traverse autant la question des jeux d'acteurs que celle de l'aménagement accessible, est-elle, là encore, dépendante d'une culture ?

3. L'IMMERSION COMME PROCEDE METHODOLOGIQUE

Compte tenu du questionnement mis en œuvre et des hypothèses qui le sous-tend, notre démarche méthodologique défend deux positions. D'une part, il s'agit *de croiser sur le sujet un regard à la fois technique et sociologique* : aux démarches techniques classiques, nous préférons une méthodologie hybride qui porte autant son attention aux dimensions physiques et construites de l'accessibilité des transports publics européens qu'à ses dimensions culturelles et sensibles. A ce sujet, l'étude mêle les approches métrologiques et urbanistiques aux approches qualitatives, celles-ci complétant le « diagnostic » fait sur l'accessibilité des transports publics urbains par des données du vécu qu'on ne peut négliger. D'autre part, il s'agit *d'aborder cette thématique de l'accessibilité des transports publics urbains européens en contexte*, c'est-à-dire dans la concrétude et la complexité du quotidien. Là encore, aux démarches *in vitro*, nous préférons une démarche *in situ* qui, malgré les difficultés qu'elle impose, confronte le chercheur à des réalités urbaines multiples, à des modes d'utilisation des transports publics urbains et de perception de leur accessibilité différenciés, à des cultures singulières.

Trois capitales européennes font l'objet de nos investigations : Copenhague au Danemark, Prague en République Tchèque et Athènes en Grèce. Le choix de ces capitales n'est pas anodin. Dans la perspective de travail qui est la nôtre, nous souhaitions pouvoir comparer, au sein de l'Europe, des pays dont la culture diffère, dont la prise en compte et la mise en œuvre de l'accessibilité dans les transports publics urbains répondent à des phases de l'histoire du pays et à des logiques, voire à des philosophies, différentes. L'Europe du Nord, et notamment le Danemark, aborde ainsi la question de l'accessibilité des transports publics urbains (et plus largement de la ville) en termes d ' « hospitalité » et dans le cadre d'une politique de concertation historiquement ancrée entre les différents partenaires. La prise en compte de l'accessibilité des transports publics urbains est plus récente en Europe de

l'Est. En République Tchèque, où elle est probablement la plus volontaire depuis le début des années quatre-vingt-dix, l'implication des autorités publiques et des autorités-responsables des transports s'est faite en faveur de l'amélioration des conditions de circulation et d'information des personnes handicapées visuelles. À ce titre, la ville de Prague a investi dans des innovations technologiques qui ne sont pas sans susciter des interrogations sur leur mode d'accès et d'usage. L'Europe du Sud, enfin, a longtemps négligé cette question de l'accessibilité des transports publics urbains. En 2004 pourtant, la ville d'Athènes en Grèce a relevé un défi politique et technologique majeur dans le cadre de l'organisation des Jeux Olympiques et Paralympiques. C'est à ce défi, et à son impact sur la manière dont les Athéniens s'approprient l'espace du transport public urbain aujourd'hui auquel nous nous sommes intéressés.

Pour ces trois capitales, la méthode employée a été identique :

A – La première phase du travail a consisté à *recueillir, à analyser puis à dresser le bilan des textes légiférant l'accessibilité des transports publics urbains* en Europe et dans chacun des trois pays. Cette première phase du travail a été principalement menée dans les dix premiers mois de la recherche. Si l'entrée géographique paraît peu dynamique pour l'analyse, elle a toutefois été préférée à une étude transversale en raison de la complexité des textes (confrontation entre directives européennes et nationales, niveaux d'exigence réglementaire…) et de leur multiplicité. Cette première phase du travail nous a confronté à trois problèmes majeurs : l'accès à certaines sources documentaires, notamment juridiques ; l'absence de traduction de certaines sources documentaires grecques et tchèque en anglais ; la longueur des procédures (due au poids de l'administration grecque) qui ont parfois entravé l'identification des textes et des opérateurs de l'accessibilité des transports publics urbains. Malgré ces difficultés, cette première phase nous a permis de comprendre non seulement le contexte institutionnel et historique dans lequel des choix ont été réalisés au Danemark, en République Tchèque et en Grèce mais aussi d'identifier les opérateurs de ces choix et leur mode de fonctionnement dans les trois capitales,

B – La seconde phase du travail a consisté en un travail d'immersion, dont l'objectif était non seulement de vérifier les informations glanées lors de la première phase du travail mais aussi de nous confronter à la réalité des transports publics urbains tchecs, grecs et danois. Dans cet objectif, nous nous sommes donc rendus dans deux des capitales choisies pour l'étude (la troisième n'ayant pu être investie faute de financement pour mener la mission) et avons procédé à un travail d'ethnographe : munis d'un plan de la ville et de ces transports en commun, d'un appareil photo et d'une caméra vidéo numériques, nous avons sillonné les villes d'Athènes et de Prague à bord de leurs différents moyens de transport (bus, tramway et métro). Puis, pour chaque trajet réalisé, nous avons procédé à un relevé factuel des dispositifs et des aménagements destinés à en favoriser l'accessibilité aux personnes âgées et/ou handicapées : signalétique sonore et/ou visuelle, bandes podo-tactiles, pictogrammes d'information, ascenseurs… Outre ce relevé factuel, nous avons cherché à observer les ruptures et les continuités offertes, dans la chaîne du déplacement, par les différentes infrastructures observées. Cette phase

d'immersion, soumise aux aléas de financement de la recherche, ne répond pas à une chronologie linéaire. Elle a ainsi eu lieu entre le 28 juin et le 4 juillet 2005 à Prague en République Tchèque, puis entre le 7 et le 15 janvier 2007 à Athènes en Grèce[6]. Elle reste à effectuer à Copenhague (Danemark).

C – Initialement, la troisième phase de notre méthodologie aurait dû nous permettre de mettre en œuvre l'analyse comparative annoncée lors du dépôt de notre projet au Prédit 3. Concrètement, il s'agissait de procéder à un ensemble d'entretiens semi-directifs avec des usagers (ou des associations d'usagers) et des professionnels de chaque pays concernés par l'accessibilité des transports publics urbains (architectes, urbanistes, responsables politiques, chercheurs). Cette phase d'entretiens semi-directifs aurait permis de diagnostiquer les leviers et les blocages existants soit dans le domaine de la mise en œuvre (pratique, technique, réglementaire) de l'accessibilité des transports publics urbains dans les trois pays, soit dans le domaine de l'usage de ces transports publics urbains et des dispositifs affectés à leur accessibilité. Cette phase d'entretien semi-directifs aurait été prolongée d'une séance de travail commune à l'ensemble des experts sollicités précédemment, durant laquelle chaque intervenant aurait eu à commenter une pratique (ou un dispositif) jugé référent dans son pays et une pratique (ou un dispositif) jugé référent dans un des deux autres pays étudiés (*pour plus de détail sur ce workshop, se reporter à l'annexe 1 du rapport*). Ce mode de discussion aurait eu pour objectif de faire émerger, sinon des cultures particulières de l'accessibilité des transports publics urbains, des visions partagées ou différenciées de cette qualité. Il aurait été, en outre, un point de départ à l'établissement d'un réseau européen d'expert dans le domaine.

En raison des difficultés de financement mentionnées dans les pages précédentes, cette troisième phase de la méthodologie a été annulée. Pour autant, compte tenu de la richesse et de la qualité du corpus recueilli lors de la seconde phase d'enquête, nous souhaitions trouver un mode de rendu original, susceptible d'en rendre compte et de susciter des échanges *a postériori.* Rapidement, la construction d'un produit multimédia, dans lequel nous pouvions rendre visibles et audibles les expériences connues *in situ,* s'est imposée. Notre choix s'est donc porté vers la réalisation d'un site Web, à destination d'un public particulier dont nous pensons qu'il n'est pas encore suffisamment sensibilisé à cette thématique de l'accessibilité : les étudiants des écoles nationales supérieures d'architecture et/ou les étudiants des écoles de design industriel.
Deux logiques croisées ont sous-tendu la réalisation de ces pages Web. D'une part, il s'agissait de donner une information claire et imagée de ce que regroupe l'accessibilité des transports publics urbains. Dans cette perspective, nous avons fait le choix de présenter 3 échelles d'analyse de l'accessibilité : l'échelle de l'infrastructure de transport, l'échelle du matériel roulant et l'échelle du dispositif. Pour chacun de ces trois niveaux, nous avons listé les rubriques concomitantes, défini les éléments qui les composent et imagé ces éléments par des diaporamas ou des extraits de vidéo issus de l'analyse de la seconde phase de notre méthodologie. D'autre part, nous souhaitions focaliser l'attention des futurs utilisateurs de ce site Web sur l'importance et la complexité de la

[6] Une phase de pré-enquête a été menée à Athènes (Grèce) durant la période des Jeux Olympiques (août 2004) et des Jeux paralympiques (septembre 2004)

chaîne de déplacement lorsqu'on aborde la question de l'accessibilité des transports publics urbains. Dans ce dessein, nous avons créé une rubrique spécifique, nommée « chaîne d'accessibilité », dans laquelle nous présentons une série de vidéo qui illustrent, à partir du déplacement d'une personne handicapée visuelle dans le métro praguois, les éléments impliquées dans la réalisation d'un déplacement accessible. Pour l'ensemble de ce site Web, les exemples choisis sont issus du travail d'immersion réalisé à Athènes (Grèce) et à Prague (République Tchèque). Nous pouvons souhaiter que ce site se dote, à l'avenir, d'exemples issus d'autres pays européens.

Le présent rapport livre donc le contenu des analyses menées sur ce thème de l'accessibilité des transports publics urbains européens depuis deux ans. La première partie du document fait état des mesures et des directives prises, au sein de l'Europe, en faveur d'une harmonisation et d'un équilibrage de la qualité de l'accessibilité des transports publics urbains. À travers l'analyse des textes réglementaires, des programmes de recherche soutenus et des dispositifs valorisés, c'est une première vision, sinon culture, de l'accessibilité qui est ici brossée. Puis l'analyse se penche sur les cas spécifiques du Danemark, de la République Tchèque et de la Grèce. Au-delà des législations, c'est à la manière dont le milieu de l'accessibilité est structuré et aux valeurs défendues que nous nous sommes intéressés.
La seconde partie du document expose, sous une forme textuelle, le contenu des pages constituant le site Web présenté ci-avant. À travers leur édition, il s'agit de fournir, aux futurs utilisateurs, une vision globale des rubriques et des dispositifs qu'ils manipuleront.

PARTIE 1

L'EUROPE DU TRANSPORT PUBLIC URBAIN FACE AUX SITUATIONS DE HANDICAP

I. L'ACCESSIBILITÉ EN EUROPE

1. GENERALITES

En Europe, la question de la prise en charge du handicap et de l'accessibilité (à l'emploi, aux transports, à la vie culturelle…) entre dans le cadre de la politique sociale communautaire. Cette politique sociale, née après la Seconde Guerre Mondiale, a été mise en place sur la base de la volonté des Etats-Membres. Pour autant, les normes émises par les instances dirigeantes de l'Union européenne n'ont ni valeur de seul pouvoir consultatif, ni valeur juridique identique. Cette valeur dépend de la hiérarchie des textes communautaires. Pour rappel[7] :

- Le principe de la primauté du droit communautaire sur les droits nationaux s'applique en cas de conflit entre les deux (arrêt Costa du 15 juillet 1964 et arrêt Simmenthal du 9 mars 1975). En outre, le droit communautaire peut s'imposer directement aux citoyens européens, sans que les règles ne soient contenues dans le droit national (arrêt Van Gend En Loos du 5 février 1963),
- Les traités européens forment le sommet de la hiérarchie du droit communautaire,
- Ce droit communautaire comprend deux types d'actes : les actes contraignants, qui créent une obligation juridique pour les Etats-Membres et les actes non contraignants qui, comme leur dénomination l'indique, ne créent pas d'obligation juridique,
- Les règlements européens, les directives européennes et les décisions européennes figurent parmi les actes contraignants,
- Les résolutions, déclarations, accords, recommandations, délibérations, conclusions, codes de conduite, actions, positions communes figurent parmi les actes non contraignants

La Commission Européenne influe sur les politiques et sur les législations nationales en matière d'accessibilité des transports de 3 façons : en publiant des directives (ou des règlements), en finançant des travaux de recherche et en relayant des mesures concrètes, enfin en valorisant un certain nombre de dispositifs techniques ou d'aménagement. Nous proposons ici un « tour d'horizon » de ces différentes initiatives de la Commission Européenne. Cependant, la présentation de ce panorama d'actions ne répond pas à la volonté de décrire, dans le détail, les différentes directives ou programmes de travail soutenus. L'intérêt, pour nous, est de présenter le contexte européen actuel dans lequel la réflexion sur l'accessibilité des transports publics urbains s'insère.

---

[7] Pour plus de détail sur la hiérarchie des normes européennes, se reporter à : http : //www.touteleurope.fr

2. LES DIRECTIVES ET RESOLUTIONS DE LA CEE

Au sein de la Commission Européenne, la prise en compte de la thématique de l'accessibilité à l'espace public urbain, au cadre bâti, à la voirie et aux transports date des années quatre-vingt-dix. Cette prise en compte passe par l'impulsion d'un certain nombre de réflexions au sujet de la mobilité des personnes handicapées. Ainsi, dès le 16 décembre 1991, le Conseil Européen et les représentants des gouvernements des Etats-Membres lancent un programme d'action communautaire relatif à la participation des personnes à mobilité réduite à la circulation. Dans la résolution 92/C18/01 qui résultera de cette prise de position, le Conseil Européen et les représentants des gouvernements des Etats-Membres prient la Commission Européenne d'élaborer un programme d'action comprenant des mesures concrètes tendant à améliorer l'accessibilité à tous des moyens de transport en commun et des infrastructures. La prise en compte de cette demande se traduira, en 1993, par la création d'un véritable plan d'action pour le transport public accessible.

Depuis cette date, les prises de positions et les directives européennes dans le domaine se multiplient. L'année 1996 verra également la publication du livre vert[8] de la Commission Européenne, *The Citizen's Network,* dans lequel l'amélioration de l'accessibilité des moyens de transport aux personnes à mobilité réduite est définie comme un critère de qualité de service essentiel, bénéfique pour l'ensemble des voyageurs. Puis, durant les années quatre-vingt-seize et quatre-vingt-dix-sept, la Commission Européenne accentuera sa campagne de non-discrimination et de sensibilisation au problème du handicap. Le 3 mai 1996, la Charte sociale du Conseil de l'Europe[9] est révisée. Elle demande aux Etats-Membres, dans son article 15, de s'engager « en vue de garantir aux personnes handicapées, quels que soient leur âge, la nature et l'origine de leur handicap, l'exercice effectif du droit à l'autonomie, à l'intégration sociale et à la participation de la vie de la communauté ». La résolution du Conseil de l'Union européenne du 20 décembre 1996 entérine cette recommandation en demandant aux Etats-Membres de vérifier si les politiques nationales tiennent compte du principe de l'égalité des chances et de non-discrimination (notamment si elles permettent aux personnes handicapées de participer pleinement à la vie en société en éliminant les obstacles à cet égard) et en les encourageant à mettre en œuvre, au niveau national, des pratiques de concertation avec les représentants des personnes handicapés. Le traité

[8] « Les Livres verts élaborés par la Commission européenne sont des documents dont le but est de stimuler une réflexion et de lancer une consultation au niveau européen sur un sujet particulier (par exemple : politique sociale, monnaie unique, télécommunications, etc.). Un Livre vert propose une gamme d'options politiques comme base de consultation avec toutes les instances intéressées au niveau communautaire. Les consultations suscitées par un Livre vert peuvent ensuite être à l'origine de la publication d'un Livre blanc afin de traduire les fruits de la réflexion en mesures concrètes d'action communautaire » (CR2i, Centre de ressources et d'initiatives pour l'International, http://www.cr2i.com/cr2i/cr2i.nsf/all/, consulté le 8 décembre 2004).

[9] Cette charte est fondée sur les déclarations de la Convention Européenne de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales, signée le 4 novembre 1950

d'Amsterdam, signé en 1997, rend enfin incontournable la clause de non-discrimination en raison du handicap puisqu'il énonce, dans son article 13, que le Conseil « peut prendre les mesures nécessaires en vue de combattre toute discrimination fondée sur le sexe, la race ou l'origine ethnique, la religion ou les convictions, un handicap, l'âge ou l'orientation sexuelle » et dans son article 95 que la « prise en compte des personnes handicapées dans l'adoption des mesures d'harmonisation relatives au fonctionnement du marché intérieur » s'avère désormais nécessaire.

Les années deux mille voient l'avènement d'un certain nombre d'actions concrètes destinées à favoriser l'égalité des chances pour les personnes handicapées. Concernant spécifiquement le domaine des infrastructures et des véhicules de transport, la directive 2001/85/CE du Parlement Européen et du Conseil du 20 novembre 2001 concerne des dispositions particulières applicables aux véhicules destinés au transport des passagers et comportant, outre le siège du conducteur, plus de huit places assises. Cette directive, qui modifie les directives 70/156/CEE et 97/27/CE, laisse libres les Etats-Membres de trouver la solution la plus adaptée pour rendre leurs transports publics accessibles[10]. L'ensemble de ces actions trouve aujourd'hui un relais à travers le plan d'action « égalité des chances pour les personnes handicapées » qui, outre des mesures en faveur d'une égalité de traitement en matière d'emploi, devrait favoriser d'ici 2010 la promotion d'une accessibilité pour tous et une meilleure intégration des questions de handicap dans les politiques communautaires.

3. LES PROGRAMMES DE RECHERCHE EN COURS ET LES ACTIONS CONCRETES

Outre la production de ces nombreuses mesures, la Commission Européenne prolonge son plan d'action pour l'accessibilité des transports publics urbains en finançant un certain nombre de programmes de recherche et en soutenant l'adoption de normes ou de mesures concrètes.

Parmi les travaux de recherche financés, le programme COST (Co-operation in the field of Scientific and Technical Research), fondé en 1971, est un programme de travail intergouvernemental européen. Il a pour objectif de mettre en commun des connaissances techniques qui n'ont pas de poids légal mais qui servent à orienter les normes et recommandations. Dans le domaine des transports publics urbains, les résultats des travaux de recherche du programme COST 322 ont par exemple permis un certain nombre d'avancées en matière de conception des autobus à plancher bas. Initié en 1995, impliquant neuf pays partenaires (Allemagne, Espagne, Finlande, France, Hongrie, Pays-Bas, Royaume-Uni, Suède, Suisse) et deux organisations internationales (la Commission Européenne et l'International Union of Public Transport), ce programme de recherche a établi des directives claires, à destination des fabricants, des opérateurs et des autorités publiques,

[10] Cette nécessité de rendre le transport public urbain accessible est en outre réaffirmée dans le livre vert intitulé « la politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix » présenté par la Commission Européenne le 12 septembre 2001.

pour la construction de ces autobus, leur mise en sécurité et l'adaptation des infrastructures associées. Le programme COST 335, né en 1999, associe, quant à lui, 17 pays partenaires et plusieurs organisations. Il s'est fixé deux objectifs : produire un guide de bonne pratique en matière d'accessibilité aux services et aux équipements ferroviaires ; sensibiliser les opérateurs et acteurs des réseaux ferrés aux besoins des personnes à mobilité réduite. En cours, le programme COST 349 se préoccupe enfin de l'accessibilité des bus et autocars de longue distance. Outre l'International Road Transport Union et EDF, ce programme de recherche allie les compétences de 11 nations.

Les résultats de ces différents programmes s'ajoutent aux travaux de la Conférence Européenne des Ministres des Transports. Ils viennent enrichir et orienter non seulement les débats mais aussi les mesures à prendre concernant l'accessibilité des transports publics urbains. Ainsi, dans la charte sur « l'accès aux services et infrastructures de transport » signée en 1999 à Varsovie, le Conseil des Ministres de la CEMT affirme sa volonté à « s 'assurer que toute nouvelle construction d'infrastructures tienne compte des besoins liés aux personnes à mobilité réduite ». La Charte liste ainsi un certain nombre de principes fondamentaux (dont on peut regretter qu'ils ne prennent pas en compte les besoins des personnes handicapées mentales) et des directives à long terme strictes. Parmi elles, l'octroi de financement public ne pourra être effectif que pour des projets prévoyant une accessibilité complète à tous les niveaux de l'infrastructure de transport. Cette Charte, les différentes résolutions publiées par la CEMT[11], comme les directives de la Commission Européenne tissent ainsi un véritable plan d'action pour l'accessibilité des transports publics urbains européens. Les lignes directrices de ce plan d'action sont les suivantes : la concertation, la coopération et l'amélioration de la coordination entre les autorités publiques, les entreprises de transport et les représentants des personnes handicapées ; la formation du personnel des transports, des décideurs et des concepteurs ; l'amélioration des systèmes de signalisation et d'information ; enfin l'adaptation des véhicules et des infrastructures de transport. Il s'agit concrètement de combattre les ruptures dans la chaîne d'accessibilité au et du transport. Il s'agit aussi de valoriser l'image et la qualité du transport public européen.

4. LES DISPOSITIFS TECHNIQUES VALORISES

Dans cette perspective, un certain nombre de dispositifs techniques ou d'aménagement sont valorisés non seulement par la Commission Européenne, la Conférence Européenne des Ministres des Transports mais aussi les autorités-responsables du transport au niveau international (International Union of Public Transport, International Road Transport Union…)[12]. Ces dispositifs sont les suivants :

[11] Nous pensons notamment à la Résolution n°45 de 1981 sur le transport des personnes handicapées tributaires du fauteuil roulant et à la Résolution d'ensemble n°2001/3 sur les transports accessibles (CEMT/CM(2001)15/FINAL/CORR1)

[12] À ce sujet, lire IUTP (2002). L'accès au transport public in *Transport public international,* n°4, pp. 32-34.

- Pour les véhicules routiers et ferroviaires : généralisation de la technologie du plancher surbaissé lorsque les conditions locales d'exploitation le permettent,
- Pour les nouveaux véhicules : attention portée à la largeur des portes (qui doivent permettre le passage d'une personne en fauteuil roulant, encombrée, accompagnée, circulant avec une poussette ou un chien-guide…), réservation de places pour les personnes en fauteuil roulant à l'intérieur du véhicule et adoption d'un dispositif de retenue pour favoriser la sécurité des mouvements, mise en place d'un bouton d'appel accessible en position assise pour faciliter la demande d'arrêt,
- Pour les infrastructures et les pôles d'échange, en rénovation ou en création : suppression des marches, renforcement de la signalisation et de l'information aux voyageurs (avant et pendant les trajets), généralisation des ascenseurs et des rampes amovibles[13]. Dans ce secteur, l'accent est mis sur la mise en accessibilité des infrastructures souterraines pour les personnes circulant en fauteuil roulant,

La volonté affichée de ces différents organismes est également de généraliser l'accessibilité aux domaines de l'information du voyageur (en privilégiant notamment les informations visuelles et sonores) et de la formation du personnel (accueil des personnes handicapées, assistance, techniques de conduite et de freinage, modes d'embarquement, facilitation de l'accès aux informations). A chaque fois, il s'agit de traiter le lien entre véhicule et infrastructure, pour qu'il n'y ait pas de coupure dans la chaîne de l'accessibilité.

La Commission Européenne et la Conférence Européenne des Ministres des Transports s'accordent au sujet des différents matériels utilisés par les personnes handicapées et les modalités d'aménagement de la voirie ou des quais. Concernant le premier domaine, ces deux organismes se sont récemment prononcés en faveur de l'adoption d'une norme ISO (International Organization for Standardization) définissant « un fauteuil roulant de référence » (norme ISO 7193 fixant à 1m20x0,70m les dimensions du fauteuil roulant utilisé à près de 85 % par les personnes handicapées). Cette norme doit préciser les dimensions maximales des fauteuils roulants qui peuvent êtres acceptés dans les véhicules routiers et ferroviaires et qui peuvent bénéficier d'un dispositif de retenue à l'intérieur des véhicules.
Concernant le second domaine, la CEMT a publié un rapport concernant l'utilisation des signalisations tactiles et auditives sur la voirie et dans les infrastructures de transports[14]. Selon ce rapport, la population mondiale des non-voyants et mal-voyant est estimée à 42 millions de personnes. La proportion la plus faible de ces individus est composée des personnes souffrant de cécité totale ; la majorité possède une vision résiduelle qui leur permet de détecter un certain nombre d'informations de leur environnement. En plus de

[13] La généralisation des rampes amovibles suscite actuellement un débat dans le monde du transport public. Ces rampes peuvent aussi bien êtres actionnées par l'usager que par le conducteur du véhicule. Elles posent donc des problèmes de sécurité et de responsabilité dont les aspects légaux doivent êtres clarifiés.

[14] CEMT (2000). *Signalisations tactiles et auditives : considérations intéressant l'action des pouvoirs publics.* Comité des suppléants, Groupe sur les transports pour les personnes à mobilité réduite, rapport CEMT/CS/TPH(2000)10/FINAL, 19 p.

ces informations environnementales, certaines personnes utilisent des chiens-guides pour s'orienter et se déplacer. Il faut noter que ces chiens-guides circulent sur des trajets mémorisés, qu'ils permettent aux personnes souffrant de déficience visuelle d'éviter les obstacles importants (dénivellations, chantier, mobilier urbain…) mais qu'ils ne réagissent pas aux variations de texture ou de couleur du sol. Selon ce rapport, les informations tactiles (et notamment les variations de texture du sol) constituent donc une information majeure pour les aveugles et malvoyants puisqu'elles permettent la détection des obstacles et le guidage dans un environnement piétonnier. Tout en prenant en compte le débat actuel sur le nombre de surfaces tactiles repérables par une personne malvoyante, la CEMT propose une réflexion sur leur usage et alerte les autorités-responsables du transport et les concepteurs sur le fait que ces informations au sol ne doivent pas constituer un danger ou un obstacle pour des personnes souffrant d'autres handicaps que de handicap visuel.

Concernant les signalisations auditives, et face au manque d'homogénéisation des dispositifs utilisés à l'échelle européenne, la CEMT recommande aux exploitants des transports de mettre en place une signalisation auditive qui évite les risques de confusion avec des sons de la vie quotidienne et qui s'inscrive dans une signalisation normalisée. Cette signalisation devrait permettre un repérage plus aisé des véhicules de transport public urbain. Ces recommandations se doublent actuellement d'une réflexion de l'International Organization for Standardization sur un éventail de fréquences et de caractéristiques de conception à préconiser pour ces signaux. Par contre, aucun programme de recherche n'œuvre, à ce jour, pour l'harmonisation de ces signalisations auditives dans le domaine du repérage des obstacles et du guidage.

Si on analyse l'ensemble des politiques et des mesures européennes mises en place, deux conclusions peuvent êtres énoncés. La première est que le choix des instances européennes se porte davantage sur l'énonciation de pistes de travail que sur la préconisation de solutions techniques particulières. Pratiquement, il s'agit de ne pas freiner l'innovation technique et de permettre aux aménageurs et aux responsables des transports d'adapter leur offre au contexte local. La seconde conclusion de ce panorama d'actions européennes sur l'accessibilité des transports publics urbains concerne la réglementation. Manifestement, « la législation ne suffit pas à elle seule pour améliorer l'accessibilité. Il faut que les différentes mesures ou initiatives prises le soient à la suite d'un processus de concertation avec les différents acteurs (industrie, entreprises de transport, concepteurs, usagers, représentants des personnes handicapées, autorités publiques locales ou nationales…). Il faut également que tout dispositif réglementaire soit accompagné d'une part de mesures d'incitation, d'information et de formation, d'autre part de mesures de contrôle, de suivi des travaux et de sanction » (CEMT, 2000). Ces différents enseignements sont-ils appliqués dans les pays européens ? Quelles sont les « bonnes pratiques » en matière de gestion et de traitement pratique de l'accessibilité des transports publics urbains chez nos voisins européens, et notamment le Danemark, la Grèce et la République Tchèque ? Quelles sont les initiatives dont la France pourrait tirer parti pour améliorer son propre réseau de transport ?

II. L'ACCESSIBILITE DES TRANSPORTS PUBLICS URBAINS AU DANEMARK

Depuis 1990, la plupart des pays membres de la communauté européenne et des pays associés à la CEMT ont adopté des mesures législatives pour favoriser l'accessibilité des transports aux personnes à mobilité réduite. Cependant, d'un pays à l'autre, les variations peuvent être importantes : certains adoptent des mesures très volontaristes tandis que d'autres formulent seulement des recommandations. Parmi eux, le Danemark propose un compromis entre une législation générale et des dispositions arbitraires. Le choix se porte ainsi sur le recours aux valeurs de non-discrimination, aux moyens non-législatifs et à la concertation[15]. Dans ce contexte, « la qualité des réalisations danoises est due à l'influence croissante des organisations non-gouvernementales dans le pays depuis 1990 » (Ambassade du Danemark en France, 2004). Ces organisations, dont le rôle essentiel est la mise en place de discussions sur les mesures à prendre et l'expertise des nouveaux équipements ou infrastructures, associent les différents acteurs à la résolution des problèmes sociaux, veillent au développement des services et de la solidarité, influent sur les politiques nationales. Dans cette perspective, et à l'inverse de pays comme la France, le Danemark (comme ses voisins du Nord) co-produit de nouvelles manières de faire en matière d'accessibilité des transports publics urbains. Celles-ci s'ancrent d'abord dans des réalisations concrètes avant d'êtres validées par les politiques.

Après avoir présenté brièvement le Danemark, sa situation géographique et sa population, nous nous attarderons donc successivement sur la façon dont s'organise et se structure le monde du handicap danois, la législation du pays en matière d'accessibilité des transports publics urbains. Puis nous terminerons sur la présentation de cas concrets de mise en accessibilité du secteur du transport public urbain (bus, métro, chemins de fer, transports spécialisés, voirie…) et sur les procédures de coopération mises en œuvre entre les divers corps professionnels concernés.

[15] On retrouve cet attachement à la concertation, et avec elle la volonté d'œuvrer dans le sens d'un meilleur dialogue entre politiques et habitants de la ville, dans le cadre de la mise en place en 2004 du plan d'action pour les espaces urbains de la ville de Copenhague

1. LE DANEMARK EN CHIFFRE[16]

Le Danemark est un pays d'Europe du Nord, d'une superficie de 43 094 km2. Situé entre la mer du nord et la mer Baltique, il est à la fois continental et insulaire. La péninsule du Jylland couvre les deux tiers du territoire, mais compte seulement 50 % de la population. Sur les quelque 500 îles qui composent le Danemark, seule une centaine sont habitées. Le Danemark avait, en 2005, une population totale de 5 432 335 habitants (Ambassade du Danemark en France, 2005). Sa capitale, Copenhague, compte aujourd'hui près de 600 000 habitants, soit 1/3 de la population de la région métropolitaine de Copenhague. Le Danemark est une monarchie constitutionnelle, membre de l'Union Européenne depuis janvier 1973. La reine Margrethe II est le chef du gouvernement depuis 1972.

Le Danemark est divisé en 14 départements et en 275 municipalités. Neuf départements comptent entre 200 000 et 400 000 habitants. Les plus peuplés sont les «communes-département» d'Århus et de Copenhague. Près de la moitié des communes ont moins de 10 000 habitants et plus de 20 % plus de 20 000 habitants. Les départements et les communes sont responsables de presque tous les services offerts aux citoyens danois. Les responsabilités administratives sont réparties entre l'État, les départements et les communes. Les transports en commun relèvent des départements. Le droit des communes à la gestion autonome de leurs propres affaires ayant été entériné par la Constitution de 1849, l'autonomie des pouvoirs locaux danois se classe parmi les plus fortes du monde et a acquis une importance particulière durant ces trois dernières décennies.

L'administration publique est tentaculaire au Danemark et représente 1/3 des emplois. Elle se compose de deux administrations :

- L'administration étatique : elle comprend l'administration centrale (ministères qui ont chacun un domaine de compétence) et l'administration locale étatique (ensemble des administrations telles que la police, l'administration pénitentiaire, la poste ou institutions et services publics)
- L'administration communale : Les circonscriptions danoises comptent 14 départements (amtskommuner) et 271 communes dites primaires (primærkommuner), y compris les deux anciennes communes de la capitale, Copenhague et Frederiksberg. L'instance suprême de chaque commune est le conseil municipal élu par le peuple

Depuis 1990, des conseils d'usagers ont été créés dans de nombreux secteurs de services. Ils permettent aux usagers d'avoir une certaine influence sur les dépenses communales. Des conseils « d'anciens», élus au scrutin direct, ont également été créés dans toutes les communes pour défendre les intérêts des personnes âgées.

[16] L'ensemble de ces informations proviennent du site webb officiel du Danemark : http://www.denmark.dk/servlet/page?_pageid=85&_dad=portal30&_schema=PORTAL30&_fsiteid=175&_fid=12424 (consulté le 12 novembre 2004).

2. LA POLITIQUE SOCIALE DU DANEMARK ET LA PRISE EN COMPTE DU HANDICAP

2.1 - La définition officielle du handicap

Il n'existe pas de définition officielle du handicap au Danemark. Les instruments de classification du handicap, fournis par l'OMS en 1980 (la CIH) et révisé en 2001 (la CIF), n'ont pas cours. Naturellement, il n'existe donc pas de statistiques sur le nombre exact de personnes handicapées au Danemark. Celui-ci est estimé à environ 12,2 % de la population totale (Thornton P., Lunt N., 1997). Cette estimation s'appuie sur la définition du handicap, donnée par le Conseil de l'Europe en 2003 : « Il y a handicap lorsque les capacités d'une personne sont limitées en raison d'une déficience et que la société environnante n'est pas équipée pour faire face aux besoins et aux contraintes des personnes handicapées ». Cette définition clarifie les relations entre deux concepts-clés : « handicap » et « incapacité ». Une incapacité est ce qui est objectivement vérifiable chez une personne (comme par ex. la cécité, la surdité ou le handicap moteur). Le handicap est la limitation des capacités d'une personne ; il est la conséquence d'une incapacité de l'environnement à répondre aux besoins et aux demandes des personnes handicapées.

Pourquoi cette absence de définition et de statistiques ? Les associations représentantes des personnes handicapées sont opposées à une définition du handicap car elles estiment que toute définition stigmatise la personne en l'inscrivant sur des listes spécifiques. Or ce procédé est contraire aux principes d'égalité des chances, d'intégration et d'assistance sociale qui orientent les valeurs et les normes de la société danoise.

2.2 – La notion d'égalisation des chances

Dans la même logique, la politique du handicap au Danemark[17] ne constitue pas un domaine isolé et indépendant de la politique sociale. Elle en fait partie intégrante. En l'absence de législation spécifique pour les personnes handicapées, c'est donc la Constitution qui est la base légale de la politique sociale du Danemark. La raison essentielle en est que la société danoise est une société-providence qui s'appuie sur une politique de redistribution des finances relatives aux impôts et taxes. Cette politique de redistribution compense, dans une certaine mesure, les différences sociales et individuelles. L'Etat danois assume ainsi un certain nombre de charges sociales comme les soins aux enfants, l'éducation, l'hospitalisation, etc. En cela, il respecte l'article 75 de la Constitution selon lequel « toute personne incapable de se maintenir elle-même ou de maintenir les personnes à sa charge, a le droit de recevoir assistance publique quand aucune autre personne n'en est responsable ».

[17] L'ensemble de ces informations, ainsi que celles données au point 3 de ce document, proviennent de la traduction de l'ouvrage suivant : Danish Disability Council (2002). *Danish disability policy. Equal opportunities through dialogue*. Copenhague, The equal opportunities center for disabled persons, 63 p.

De plus, le modèle danois est caractérisé par un secteur public décentralisé. Le gouvernement et le Folketing (le Parlement danois) déterminent, à travers la législation, un cadre politique d'action et de droits pour les comtés et les autorités locales. Cependant, depuis une dizaine d'années, ceux-ci ont étendu leur pouvoir à la formulation et l'organisation de leur propre niveau de services. Enfin, dans le système et la culture politiques des pays du Nord comme le Danemark, les organisations non-gouvernementales jouent un rôle important. Elles participent à la vie politique par l'élection de représentants au sein de commissions de spécialistes et influent sur les décisions. Elles jouent aussi un rôle important de manière plus informelle en assumant le rôle de coopération, de dialogue et de négociation entre les autorités et les intérêts des gens qu'elles représentent. Le résultat est un haut niveau de consensus dans la culture politique danoise. Ce haut niveau de consensus s'applique à tous les secteurs de la vie sociale et politique et, bien entendu, à celui de la gestion des besoins des personnes handicapées.

Comme dans la majorité des pays d'Europe**, l'objectif de la politique danoise du handicap est l'égalisation des chances.** Les personnes handicapées n'ont plus à êtres placées dans des institutions spécialisées, mais doivent êtres intégrées à la population.
Au début des années 90, le débat sur les mesures politiques en faveur des personnes handicapées a été réactivé, au Danemark, lors de la signature par les Etats-Unis du ADA Act (The Américans with Disabilities Act). Ces actes interdisent la discrimination des personnes handicapées. Une législation anti-discrimination similaire a été alors discutée au Danemark, mais n'a pas trouvé d'écho auprès des autorités et des organisations responsables du handicap. Comme nous le notions précédemment, toute loi est considérée, dans le contexte danois, comme l'expression d'une stigmatisation qui pourrait mettre en péril les principes de solidarité de la politique en faveur des personnes handicapées.
Pour autant, le débat suscité par la signature de l'ADA Act n'est pas resté sans réponse. En 1993, sur la proposition du Conseil Danois du Handicap, le Parlement Danois a adopté la résolution B 43 concernant l'égalisation des chances pour les personnes handicapées. Cette résolution parlementaire ne constitue pas une obligation légale mais une décision de principe. Elle stipule que « le Parlement danois appelle toutes les autorités nationales et municipales, ainsi que les entreprises privées et publiques, à diffuser ce principe d'égalisation des chances, à créer des conditions de vie convenables et adaptées aux besoins des citoyens handicapés et à préparer des résolutions les concernant ». Dans cette perspective de donner aux personnes handicapées les mêmes droits et les mêmes conditions de vie que les personnes non-handicapées, la résolution de 1993 réaffirme les principes de la loi danoise de 1974 sur l'assistance sociale.

2.3 – Les principes fondamentaux de la politique sociale danoise en faveur des personnes handicapées

Concrètement, trois principes fondamentaux orientent la politique sociale du Danemark et les actions en faveur des personnes handicapées :

La perception du handicap par rapport au milieu physique
Le handicap est considéré comme « une notion dynamique en évolution constante » et ne peut donc être défini de façon durable et figée. Par contre, la société danoise reconnaît les règles des Nations Unies sur la notion d'égalité des chances des personnes handicapées. Elle ratifie, entre autres, l'article 5 de la Déclaration des Droits des personnes handicapées, proclamée le 9 décembre 1975 par l'Assemblée Générale des Nations Unies, selon lequel : « les personnes handicapées disposent du droit à bénéficier de mesures qui leur permettent d'acquérir la plus grande autonomie possible ». Le Danemark est également signataire, depuis 1953, de la convention européenne des droits de l'homme.

La compensation
Ce principe « implique que la société offre aux personnes handicapées un ensemble de services et d'aides pour limiter ou compenser autant que possible les conséquences de leurs incapacités ». Ces mesures de compensation peuvent prendre différentes formes : aides personnelles, aides techniques, aides financières, aides relevant d'initiatives conjointes… Elles sont gratuites le plus souvent ou accordées indépendamment du revenu ou du niveau de vie de la personne.

Ce principe s'entérine dans deux lois. La loi d'assistance sociale de 1994 indique que toute aide peut-être accordée à quelqu'un nécessitant une assistance en vue du développement ou du recouvrement de ses capacités professionnelles, ou des soins, un traitement spécifique ou une aide scolaire. Au regard de cette loi, c'est donc le besoin particulier, et non pas le handicap, qui détermine la nécessité d'assistance. La loi du 29 janvier 2001 comprend, elle, plusieurs mesures destinées à pallier les difficultés que les personnes handicapées rencontrent sur le marché du travail. Elle prévoit en particulier une priorité d'emploi dans le secteur public pour les personnes handicapées.

La responsabilité de chaque secteur de la société
Selon ce principe, l'égalité des chances des personnes handicapées dans un domaine doit être gérée par l'autorité responsable de ce domaine. C'est donc la société dans son ensemble qui est impliquée dans la réalisation de ce principe d'égalité.

Dans ce débat, la notion d'accessibilité est devenue centrale au cours des années, autant au Danemark qu'au niveau international. Le concept d'accessibilité a changé de sens : synonyme d'accès physique pour les personnes circulant en fauteuil, il est devenu un concept-clé pour décrire les processus variés et complexes à travers lesquels doivent se faire les ajustements entre toutes les activités de la société et les besoins des

personnes handicapées. Dans le même temps, une campagne sur l'accessibilité a été impulsée pour sensibiliser l'ensemble de la population et faire comprendre que rendre la ville accessible concerne bien d'autres personnes que les personnes handicapées.

3. LES ACTEURS DE LA POLITIQUE SOCIALE DANOISE EN FAVEUR DES PERSONNES HANDICAPEES

Comment s'organise, dans la réalité de tous les jours, le monde du handicap et la lutte pour l'accessibilité au Danemark ? Pratiquement, ce sont les autorités locales, et principalement les 14 Comtés, qui sont en charge des personnes handicapées. Outre cette gestion locale, le monde du handicap s'appuie sur 3 organisations.

3.1 - The Danish Council of Organisations of Disabled People

Né en 1934, The Danish Council of Organisations of Disabled People résulte de la fusion de 4 organismes de représentants de personnes handicapées. Aujourd'hui, il comprend 29 organisations nationales (ce qui représente 300 000 personnes avec des problèmes de handicap au Danemark).

Cette organisation non-gouvernementale n'est pas une organisation POUR les personnes handicapées mais une organisation constituée DE personnes handicapées et de leur famille. L'objectif pour lequel The Danish Council of Organisations of Disabled People a été formé est « de sauvegarder l'intérêt commun des organisations membres de la nation en travaillant à la prévention et à la réduction des incapacités mentales et physiques liées à une maladie héréditaire, à un accident ou à une maladie ». Le Danemark a en effet une vieille tradition d'associations d'usagers qui prennent part au débat politique pour faire valoir leurs intérêts et leur point de vue. Depuis 1934, The Danish Council of Organisations of Disabled People a donc participé à la mise en place de la politique en faveur des personnes handicapées en prenant part au dialogue avec le gouvernement et en sensibilisant l'opinion publique. Il joue également une part active dans le recueil des plaintes et problèmes rencontrés par les personnes handicapées.

The Danish Council of Organisations of Disabled People est organisé en différentes branches régionales et en 15 sections locales. Sur le plan national, régional et local, ces sections fournissent des représentants dans les différentes commissions, comités et conseil politiques. L'organisation comporte également 4 commissions permanentes : le comité pour la politique en matière de marché social et du travail ; le comité de la politique éducative ; le comité de la politique de santé ; le comité de la politique d'accessibilité et des dispositifs d'assistance. Ces 4 comités sont des comités consultatifs. Ils travaillent à l'impulsion des politiques auprès des organisations membres et de l'Etat. Ainsi, et pour exemple, aucun ministère ne peut impulser une politique sans avoir auparavant consulté un membre ou un comité de l'organisation. The Danish Council of Organisations of Disabled People a aussi nommé 7 membres qui siègent au sein du National Handicap Council, organisation fondée par le

gouvernement danois. Actuellement, le président de ce Conseil est Stig Langvad. The Danish Council of Organisations of Disabled People est membre du Conseil Nordique des Organisations du Handicap (forum de coopération) ; il représente également le Danemark au sein du Forum Européen sur le Handicap.

3.2 - The Danish Disability Council

L'objectif de ce conseil, fondé en 1980, est de renforcer la place du débat sur l'égalisation des chances pour les personnes handicapées au sein du gouvernement. Cet organisme, créé par le gouvernement, est composé d'un nombre égal de représentants des personnes handicapées (nommé par The Danish Council of Organisations of Disabled People) et par les autorités publiques. Le ministre des affaires sociales et de l'égalité[18] est le président du Conseil. La tâche du Conseil est de surveiller la situation des personnes handicapées dans la société. Le Conseil peut prendre des initiatives et proposer des changements concernant les conditions de vie des personnes handicapées. Les actions de ce Conseil s'appuient sur la section 87 de la législation danoise en matière de droit social et d'administration.

À ce jour, et pour accroître le professionnalisme du Conseil, un certain nombre d'experts y sont rattachés. The Danish Disability Council a également une close de coopération avec The Equal Opportunities Centre for Disabled Persons.

3.3 - The Equal Opportunities Centre for Disabled Persons

The Equal Opportunities Centre for Disabled Persons a été créé par la résolution parlementaire B 43 de 1993. Il est financé par l'Etat Danois et par le Ministère des Affaires Sociales et de l'Egalité. Selon cette résolution, le Centre a pour objectif de « collecter, initier et communiquer, nationalement et internationalement les informations et l'expertise sur la situation des personnes handicapées et les effets de certains handicaps particuliers ». Il s'agit également, pour ce centre, de prêter attention aux diverses discriminations contre lesquelles les personnes handicapées ont à lutter au quotidien. L'autonomie du Centre est garantie par un comité exécutif indépendant, composé d'un nombre égal de représentants des organisations de personnes handicapées et d'autorités publiques. Le Centre n'a pas de compétence légale formelle. Il exerce son influence en recueillant des témoignages sur le handicap, puis en sensibilisant le monde public et politique au problème de l'égalisation des chances. The Equal Opportunities Centre for Disabled Persons est en charge du secrétariat du Danish Disability Council.

Outre ces trois organisations, le monde du handicap au Danemark bénéficie du soutien conjoint du Parlement Danois et d'un comité de fonctionnaire affecté au domaine particulier du handicap. Le Parlement (The Folketing Ombudsman), créé en 1953, veille au respect du principe d'égalisation des chances et d'accessibilité des bâtiments publics. Le gouvernement danois a en outre nommé, en mars 2002, le Premier Ministre (qui est aussi le ministre de

[18] Il s'agit actuellement de Mme Henriette Kjær (Membre du Parti populaire conservateur).

l'économie et des affaires) Ministre de la coordination du domaine du handicap[19]. Ce ministère est aujourd'hui doté d'un comité de fonctionnaires et d'un forum en charge de la co-ordination des initiatives du gouvernement en matière de politique du handicap. Ce comité assure, de plus, la gestion des problèmes qui ne sont pas naturellement traités par le Ministre.

4. LA LEGISLATION DANOISE RELATIVE A L'ACCESSIBILITE DES TRANSPORTS PUBLICS URBAINS

Il n'existe pas de cadre législatif général sur l'accessibilité des services, des installations publiques et des moyens de transport au Danemark. Il existe, par contre, une volonté politique générale d'œuvrer pour que ceux-ci deviennent accessibles aux personnes à mobilité réduite. Cette volonté politique s'est manifestée, dès 1987, par la rédaction et l'approbation, par le Parlement Danois, d'une résolution concernant l'amélioration de l'accessibilité aux transports, à la voirie et à l'information des personnes handicapées. A travers ce texte, l'Etat s'engage à leur garantir des conditions de circulation égales à celles que connaissent les personnes non-handicapées. Cette résolution comporte notamment une mesure d'indemnisation des frais de déplacement supplémentaires occasionnés par le handicap et l'extension du système de télébus ou de transport spécialisé aux personnes qui ne peuvent pas utiliser le service de transport public ordinaire.

Outre cette résolution, un certain nombre de mesures réglementaires spécifiques existent (CEMT, 2000) :

- L'exemption, depuis 1987, de la taxe d'enregistrement du véhicule pour tout taxi équipé pour transporter au moins un usager en fauteuil roulant,
- Le vote, en 1990, d'un amendement sur les transports routiers de voyageurs stipulant que « pour tout itinéraire de plus de 100 km, au moins un départ par jour doit être assuré par un véhicule adapté pour l'accueil de deux usagers en fauteuil roulant,
- La mise en place, en 1991, par le Parlement, d'un programme d'action en faveur de l'amélioration des déplacements des personnes à mobilité fortement réduite. « Ce programme constitue un amendement de la législation sur les transports publics. Il exige des autorités régionales responsables des transports qu'elles mettent en place des services de transport individuel destinés aux personnes à mobilité fortement réduite qui ne peuvent prendre seule les transports publics » (CEMT, 2000),

Ces mesures se doublent depuis septembre 2000 de la mise en place d'une formation obligatoire à la question de l'accessibilité pour les étudiants et les futurs architectes et depuis 2001 de la création d'un corps spécial de consultants en accessibilité.

La responsabilité du transport public au Danemark est divisée entre l'Etat (le Ministère du Logement et de l'Urbanisme), les comtés et les autorités locales. Les autorités publiques externalisent un certain nombre de leurs prérogatives à des sociétés privées, qui ont alors le droit de gérer les services offerts par l'Etat.

[19] Il s'agit depuis novembre 2001 de M. Anders Fogh Rasmussen, membre du parti libéral

Concrètement, l'accessibilité aux transports publics urbains réfère à l'accès des bus et des gares de bus, des stations de train, du métro, des aéroports, des distributeurs de billets ou de tickets. L'accès à l'information concerne, entre autres choses, la possibilité d'avoir de l'information au sujet de l'heure d'arrivée ou de départ des véhicules, du prix des tickets, du délai d'attente entre deux véhicules.

5. ETAT DES LIEUX CONCRET DE L'ACCESSIBILITE DES TRANSPORTS PUBLICS URBAINS DANOIS

Selon les derniers rapports de la CEMT et du Danish Disability Council, le Danemark connaît, depuis quelques années, une amélioration sensible de l'accessibilité de ses transports publics urbains. Trois autorités gèrent le transport public danois : le HUR pour le réseau de bus, la Danish State Railway pour les chemins de fer, l'Orestad Development Corporation pour le métro. Détaillons les mesures, initiatives et modes de fonctionnement de chacun des secteurs :

5.1 - Le réseau de bus

Au Danemark, le réseau des transports de courte distance s'est considérablement amélioré avec la généralisation des bus à plancher surbaissé[20]. La rénovation du trafic de longue distance n'est, quant à elle, pas achevée ; la reconversion des équipements de transport coûte cher et prend du temps.

Bus à plancher bas et arrêt de bus avec « bateaux »
Copenhague – photos juin 2004

[20] Pour plus d'information sur ces bus à plancher surbaissé, lire : Approche système de l'autobus à plancher surbaissé in CDAT (2002). *Handicap et transport 1995-2002,* pp.216-223.

Dans la grande région de Copenhague[21], le réseau urbain de bus, et plus largement le domaine de la planification des transports publics, de sa connexion avec le trafic routier et cycliste, est géré par une autorité indépendante : le HUR (Hovedstadens Udviklingsrad). Depuis le 1er juillet 2000, le HUR remplace le HT (Copenhagen Transport) fondé en 1974 à la suite de la réunion de différentes compagnies municipales de bus. Le conseil du HUR est composé de 11 membres qui viennent des 2 villes et des 3 comtés. Un comité politique, le Comité transport, supervise la gestion du transport public. Au début de sa création en 1974, HT avait mis en place un système de ticket et d'information commun à tous les bus et tous les trains de la région. Ce système est encore valable aujourd'hui. Mieux encore, tous les services de bus urbains, locaux ou régionaux, sont connectés à un même service liant les petites et les grandes villes de la cité et au système de train qui forment tous deux les bases du service de transport de Copenhague.

Concernant le système de bus, HUR coordonne les opérations journalières de 1100 bus sur 270 routes. En 2000, HUR décomptait 244,9 millions de clients. Le prix d'un ticket de bus dépend de la distance parcourue et du système de découpage de la région en 95 zones. L'idée de base est que le client ne doit pas être pénalisé par le fait que plusieurs autorités du transport gèrent les transports publics de la région. Depuis 1979, les clients paient pour chaque zone qu'ils traversent. Les tickets peuvent êtres achetés dans les gares, dans des distributeurs ou auprès des conducteurs de bus[22]. Les tickets sont marqués de la date, de l'heure et de la zone de départ. Au minimum, le client paye pour 2 zones et au maximum pour 7 zones. Des carnets de 10 tickets sont en vente pour la journée avec 2,3,4,5,6 ou toutes les zones. En cas de non-paiement du ticket, l'amende est de 67 euros (500 DKK). La fraude est estimée à environ 0,3%.

L'intérêt du système de gestion du HUR réside dans la qualité de ses services et la prise en compte des demandes de la clientèle. La démarche-qualité du HUR est unique : chaque année, un certain nombre de sondage auprès des usagers est effectué. Ces sondages évaluent la satisfaction de la clientèle au sujet des horaires des différentes lignes de bus, du prix de la place, du service apporté et du design des véhicules. L'ensemble des informations relatives au dépouillement de ces sondages est ensuite répercuté au niveau de la direction, qui procède alors à des réajustements.

---

[21] La Grande Région de Copenhague est une métropole de 1,8 million d'habitants, répartis sur 3000 km2 dans le nord-est de l'île. Outre les 2 villes centrales (Copenhague avec 501 000 habitants au 1er janvier 2002 et Frederiksberg 91 000 habitants) la région comporte 3 comtés (Copenhague, Roskilde et Frederiksborg) et 46 municipalités. Le Comté de Copenhague représente 617 000 habitants, celui de Frederiskborg 371 000 habitants et le Comté de Roskilde 235 000 habitants.

[22] Les 3 autorités responsables du transport public ont comme prévision de remplacer le système de ticket existant par un système électronique pour 2005.

5.2 - Le réseau ferré

Les chemins de fer danois (Danish State Railway) ont mis en service, depuis 1982, deux rames accessibles aux personnes circulant en fauteuil roulant.

Ces rames, qui transportent environ 300 personnes handicapées par an, sont équipées :

- D'élévateurs hydrauliques de fauteuils roulants : ces élévateurs déplacent le fauteuil roulant jusqu'à l'entrée du train, grâce à une plate-forme montée sur vérins. L'assistance peut être commandée 48 H à l'avance et est offerte à certaines stations. Approximativement, 1/3 des stations de train utilisées par le train national est équipé de ce système d'élévateurs hydrauliques.
- De toilettes accessibles,
- De compartiments pouvant accueillir 2 fauteuils roulants

Ces rames circulent sur les grandes lignes, une fois par jour, entre Copenhague et Aalborg et entre Copenhague et Esberg. Sur toutes les lignes, des hauts-parleurs diffusent des informations (retard, prochain arrêt…) par le canal sonore.

Récemment, à l'initiative du Ministère du Logement, les chemins de fer danois ont mis en œuvre un programme de collaboration avec The Danish Center for Accessibility pour répertorier les stations de trains les plus accessibles aux personnes handicapées. Ce travail s'est appuyé sur la norme DS 3028, qui légifère l'accessibilité pour tous des bâtiments rénovés et en construction. À partir des critères de la norme, un certain nombre de situations et de critères propres au réseau ferré ont été répertoriés. Ce travail de répertoire devrait orienter la définition d'un label de l'accessibilité applicable aussi bien à la conception et à la rénovation des gares[23], des quais et des véhicules[24] qu'au secteur du tourisme, des services et des bâtiments. L'accessibilité des gares danoise est ainsi de plus en plus soignée : rampes d'accès, ascenseurs, toilettes aménagées, écran de télévision, bandes blanches sur les quais à destination des malvoyants se généralisent.

5.3 - Le métro

La philosophie des autorités-responsables du métro à Copenhague est explicite : le métro doit être utilisé par l'ensemble des citoyens. Les personnes handicapées doivent donc pouvoir utiliser facilement le métro, et ce avec le moins d'assistance extérieure possible.

---

[23] Celles de Nykobing, de Falster, de Niva et de Middelfart sont retenues par le gouvernement danois, qui devrait débloquer un budget global d'environ 25 millions de couronnes danoises pour leur rénovation

[24] Une nouvelle génération de trains accessibles, les S-trains, se généralisent au Danemark. Sur la ligne qui mène à Oresund, ce type de véhicules, nommé IC4 et IC2 offrent des facilités d'accès aux personnes à mobilité réduite, en proposant des stations plus larges et des plate-formes hautes de 55 cm qui diminuent les distances de franchissement vers les quais

Dans cette perspective, le métro de Copenhague (stations et wagons) a été conçu en concertation avec les associations de personnes handicapées. Les premiers essais ont été réalisés à l'échelle 1 d'un wagon de métro pour clarifier les conditions d'embarquement et de descente, pour déterminer les différents mouvements des rames lors de la circulation effective et ajuster le positionnement des rampes.

Il existe donc un certain nombre de dispositifs pour aider les personnes handicapées à s'informer et à voyager par métro :

Plan du métro de Copenhague
http://www.plan-de-metro.fr/plan/metro/Copenhague

Ainsi, outre la présence de bandes d'éveils de vigilance en amont des escaliers menant aux différentes stations (et aux quais), de signalisation visuelle et auditive claires à l'intérieur des stations (qui indiquent les directions des lignes et informent le voyageur sur le prix des tickets et le nombre de rotation des différentes rames), la plupart des stations de métro du centre-ville de Copenhague sont équipées d'ascenseurs qui permettent aux personnes circulant en fauteuil roulant (mais aussi aux nombreuses familles qui se déplacent avec des poussettes ou des landaus, aux personnes âgées qui utilisent des déambulateurs) d'accéder non seulement à la station mais aussi à ses différents niveaux :

Bande d'éveil de vigilance, à l'entrée des stations de métro
Copenhague – Photos juin 2004

Accès entre le métro et la place publique par ascenseur
Copenhague – Photos juin 2004

Ascenseur desservant les différents niveaux du métro
Copenhague – Photos juin 2004

Récapitulatif des dispositifs présents dans le métro de Copenhague, en fonction des types de handicap

	DANS LA STATION	DANS LE TRAIN
PERSONNES AVEUGLES ET MALVOYANTES	- Ascenseurs au niveau de la rue jusqu'au quai du métro - Surface au sol uniforme et bande de guidage - Retards annoncés par hauts-parleurs - Point-phone pour appels d'urgence - Système de surveillance des stations - Ilôts-refuge dans toutes les stations	- Pas de différence de niveau entre le quai et le wagon lors de l'embarquement - Augmentation du niveau sonore après la fermeture des portes - Zones d'assises protégées - Hôtesse ou steward à bord - Dispositif anti-trappe au niveau des portes - Espace pour les chiens-guides
PERSONNES SOURDES ET MALENTENDANTES	- Panneau d'affichage d'informations à l'entrée - Informations statiques dans la salle des pas perdus - Panneau d'information sur les quais - Système Telecoll	- Panneaux d'affichage - Système Telecoll aux points d'appel
PERSONNES CIRCULANT EN FAUTEUIL ROULANT	- Ascenseurs au niveau de la rue jusqu'au quai du métro - Composteur et distributeur de tickets à une hauteur maximale de 1200 mm - Dispositif d'information en hauteur - Ilôt-refuge à toutes les stations	- Pas de différence de niveau entre le quai et le wagon lors de l'embarquement - Zones électriques dans le train ? - Sièges pliants pour les accompagnateurs - Points d'appels à une hauteur maximale de 1200 mm - Dispositif anti-trappe au niveau des portes - Hôtesse ou steward à bord
ALLERGIQUES	- Station facile à nettoyer	- Wagons faciles à nettoyer - Wagons non-fumeurs - Compartiments réservés, à part pour les chiens

5.4 - La voiture individuelle

Les personnes handicapées qui ont un travail peuvent bénéficier d'une aide pour l'achat d'un véhicule. Cette aide est une aide à l'insertion sociale. Chaque cas est évalué par le Comté, qui regarde si ces personnes ne peuvent bénéficier du transport public. Lorsque le prêt pour l'achat de la voiture est obtenu, la personne obtient automatiquement une aide à des aménagements nécessaires (ex. mise en place d'embrayage automatique). Puis les autorités locales peuvent financer les leçons de conduite.

Une carte de stationnement est ensuite donnée à la personne, et non à la voiture. Elle donne le droit de stationner plus longtemps que les créneaux horaires stipulés dans les règlements généraux de stationnement

5.5 - Les transports spécialisés

Parallèlement à ces systèmes de transport public, les comtés et les autorité locales ont l'obligation de proposer des systèmes de transports individuels ou spécialisés. Le service HT offre ainsi un service de bus spécialisé pour les personnes les plus lourdement handicapées qui ne peuvent pas utiliser les transports en commun, la voiture ou le taxi. Il s'agit d'un système de porte-à-porte qui peut être utilisé pour des activités de loisir, des évènements sociaux, des visites de santé, des activités culturelles.

Service de bus spécialisé « porte à porte »
Copenhague – Photo juin 2004

Pour accéder à ce système de transport, des conditions (d'âge, de statut, de localisation…) sont à respecter et à faire valoir auprès des services sociaux. Lorsque ceux-ci acceptent la candidature, les personnes concernées peuvent alors acheter un billet saisonnier ordinaire à 100 couronnes danoises. Ce billet leur permet de faire 26 trajets simples en 3 mois (soit 1 trajet aller-retour par semaine), le transport de l'accompagnateur étant gratuit, en réservant sa place la veille avant midi. L'information au sujet de ces services de transport est publiée par HT dans les journaux destinés aux personnes handicapées. En 2003, HT recensait 37 000 utilisateurs de cette forme de transport.

5.6 - L'accès à l'information

A Copenhague, une structure particulière, appelée Trafik-Info, a pour objectif de thésauriser l'ensemble des informations du système de transport multimodal destiné aux voyageurs. Les membres de la structure sont propriétaires des informations, responsables de leur collecte et de leur transmission. Ils contribuent financièrement à la structure. L'objectif que s'est fixé Trafik-Info pour 2006 est de fournir toutes les informations sur les bus, le train et le trafic routier pour la région de Copenhague.

5.7 - Les tarifs concessionnaires

Les autorités régionales responsables du transport (c'est-à-dire les comtés et les municipalités) gèrent la mise en place de tarifs concessionnaires pour les autobus. Dans ce domaine, l'Etat n'intervient donc pas. Pour les déficients physiques ou mentaux graves, les autorités-responsables du transport doivent, selon la législation, offrir à ces personnes des services adaptés, dans des tarifs équivalents à ceux proposés par le transport en autobus. Les tarifs varient d'une région à l'autre.

Dans le domaine du réseau ferré, c'est le Ministère des Affaires Sociales qui gère la mise en place de tarifs concessionnaires pour les personnes à mobilité réduite. Ainsi, les personnes aveugles et mal-voyantes bénéficient d'une réduction moyenne de 50 % sur les titres de transport réguliers ou les abonnements. Cette réduction s'applique également aux accompagnateurs. Le transport est gratuit pour les chiens-guides.

III. L'ACCESSIBILITE DES TRANSPORTS PUBLICS URBAINS EN REPUBLIQUE TCHEQUE

La République Tchèque, comme ses confrères d'Europe de l'Est et d'Europe centrale, a récemment résolu un certain nombre de questions relatives au changement économique et à la politique des transports[25]. Depuis 1999, la législation dans le secteur des transports a ainsi été adaptée aux standards Européens dans l'objectif notamment d'accélérer l'accession de la République Tchèque à l'Union Européenne. Cette adaptation aux exigences de l'Europe, réalisée sans période de transition, reste aujourd'hui à mettre en pratique sur le terrain.

1. LA REPUBLIQUE TCHEQUE EN CHIFFRE[26]

Depuis janvier 1993, la République Tchèque est un état indépendant issu de la partition de la Tchécoslovaquie. Le 1er mai 2004, ce pays intègre les pays de l'Union Européenne après 6 années de négociations.

D'une superficie de 78 866 km2, la République Tchèque est entourée au nord et à l'est par la Pologne, au sud-est par la Slovaquie, au sud et à l'ouest par l'Autriche et à l'ouest par l'Allemagne. Sa population est aujourd'hui évaluée à 10,2 millions d'habitants (OST, 2003).

La République Tchèque est divisée en 7 régions administratives et dépend d'une démocratie parlementaire reposant sur la constitution de décembre 1992. Prague, sa capitale, avec une superficie de 496 km2 et une population qui s'élève à 1 187 000 habitants, est une unité territoriale autonome divisée en 57 quartiers et 112 territoires cadastral. Elle est administrée par les autorités de l'état. L'autorité urbaine se résume à l'assemblée de la ville, constituée de 70 représentants élus pour 4 ans et au Conseil composé de 11 membres élus parmi ces représentants. Le maire de la ville siège à la tête de ce Conseil.

---

[25] CEMT (2001). *Transport policies in the contries of central and eastern europe – a decade of integration : results and new challenges*. Rapport de M. Karel Steiner, CEMT/CM(2001)13, 5 p.

[26] L'essentiel des données que nous donnons ici provient du site internet élaboré par le Département des affaires étrangères praguois : Information server city of Prague http://www.praha-mesto.cz/fsts.aspx?1=2&n=0

2. LA POLITIQUE SOCIALE TCHEQUE ET LA PRISE EN COMPTE DU HANDICAP

2.1 – La définition officielle du handicap

Selon le Plan National de l'Egalisation des Chances pour les Personnes Handicapées[27], il existe 1 200 000 personnes handicapées en République Tchèque. Ce chiffre repose sur la définition du handicap donnée par le Conseil de l'Europe en 2003 : « il y a handicap lorsque les capacités d'une personne sont limitées en raison d'une déficience et que la société environnante n'est pas équipée pour faire face aux besoins et aux contraintes des personnes handicapées ». De fait, « la distinction entre les personnes handicapées s'effectue en fonction de leur degré d'incapacité, dont l'appréciation incombe aux autorités médicales. » (CEMT, 2000).

Suite au pronostic du corps médical, les personnes considérées comme handicapées se voient remettre une carte spéciale dont l'intitulé stipule « personne handicapée seulement » ou « personnes handicapées et accompagnateur ». Ces cartes permettent à leur détenteur de bénéficier de réduction sur les coûts des transports (nous détaillerons ce principe dans les paragraphes suivants). Le gouvernement Tchèque classe la population handicapée en 3 catégories, selon le degré du handicap :

- Les personnes souffrant d'un handicap physique. En tchèque, l'abréviation utilisée pour nommer cette catégorie de personnes handicapées est : TP,
- Les personnes souffrant d'un handicap physique grave : ZTP,
- Les personnes souffrant d'un handicap physique grave et nécessitant un accompagnement : ZTP/P

C'est cette classification qui permet ensuite au gouvernement tchèque de répartir les différents avantages et offres de services à destination des personnes handicapées.

2.2 – La notion d'égalisation des chances

La République Tchèque, comme beaucoup d'autres pays, a répondu au programme d'action mondial concernant les personnes handicapées. Ce programme, encourage les gouvernements à prendre des mesures concrètes pour assurer l'égalisation des chances des personnes handicapées. Dans le chapitre 5 de son plan national pour l'égalisation des chances des personnes handicapées, intitulé « suppression des barrières », la République Tchèque rend ainsi public son intention de lutter pour l'accessibilité de la ville. En effet, dans ce chapitre 5, le plan national souligne que le fait de pouvoir profiter des bâtiments et moyens de transports publics en toute liberté, sans qu'aucunes barrières architecturales, d'orientation et de communication ne viennent

[27] « National Plan of Equalization of Opportunities for Persons with Disabilities » : Secretariat of the government Board of People with Disabilities, Nàbr. E. Benese 4, 118 01 Praha 1, 1998, 45 p.

entraver cet usage, est une liberté première et essentielle de tout citoyen, y compris des personnes handicapées. En ce qui concerne plus précisément l'accessibilité de la ville, la volonté affichée est de veiller à ce que toute nouvelle construction publique (qu'il s'agisse de bâtiments ou de moyens de transport) s'affranchisse de toutes barrières architecturales et que les barrières déjà existantes soient peu à peu supprimées.

En complément d'un système d'assurance maladie et sociale avantageux (dont nous détaillerons les principes dans le paragraphe 4), les mesures relatives à la mise en accessibilité des moyens de transport sont les suivantes :

- La première mesure, datant du 31 décembre 1998, vise à ajuster les spécifications techniques des moyens de transport aux conditions de leurs usages et à en accroître l'accessibilité pour les personnes avec des capacités de mouvement et d'orientation affaiblies,
- La seconde mesure vise à créer les conditions d'une mise en accessibilité graduelle de tous les types de transports pour les personnes avec des capacités de mouvement et d'orientation affaiblies,
- La troisième mesure concerne les dispositions financières à prendre pour favoriser la mise en accessibilité des moyens de transports :
    - Dans la traction-électrique des transports municipaux, une augmentation d'environ 50 % d'achat de véhicules à plancher bas,
    - Dans le transport par bus municipal et suburbain, une augmentation d'environ 40 % d'achat de bus à plancher bas,
    - Une augmentation de l'infrastructure de transport de 2,5 à 3%,
    - Dans les transports de passagers et autres types de transports, une augmentation de coût d'environ 4 à 5 %.
    - La prise en charge financière de la rénovation des véhicules de transports publics urbains par les autorités de région et du conseil local ou par des subventions spécifiques,
- La quatrième mesure évoque les conditions pour créer l'introduction graduelle d'une signalisation lumineuse et d'un système d'information pour les sourds dans les moyens de transports publics. Environ 10 millions de couronnes sont allouées à ce projet[28],
- La cinquième mesure concerne les conditions d'introduction graduelle dans les moyens de transports publics d'une signalisation acoustique et d'un système d'information pour la vision affaiblie. Là encore, le montant alloué s'élève à 10 millions de couronnes,

Les technologies modernes rendent possible l'accès à l'information et la communication. En effet, elles permettent d'éliminer de nombreuses barrières pour l'information des aveugles et des sourds, et les techniques modernes didactiques permettent d'agrandir substantiellement l'accès à l'information pour les personnes sans langage et handicapées mentales.

[28] Pour information, un euro = 29,8761 couronnes.

2.3 – Les principes fondamentaux de la politique sociale tchèque en faveur des personnes handicapées

Trois documents fondamentaux, élaborés par le Comité gouvernemental des personnes handicapées, dessinent les contours de la politique gouvernementale tchèque en faveur des personnes handicapées :

- Le Plan National d'actions pour les Personnes Handicapées, édité en juin 1992 et mis à jour en 1993, amorce une nouvelle politique concernant les personnes handicapées avant l'adoption des règles standards européennes par le gouvernement Tchèque,
- Le Plan National des mesures (NPO) pour réduire l'impact négatif du handicap, édité en septembre 1993,
- Le Plan National de l'égalisation des chances pour les personnes handicapées (NPVP), datant d'avril 1998

Bien que ces documents n'aient pas encore été mis en œuvre dans leur intégralité, ils ont sans aucun doute contribué de manière significative à la préservation d'un consensus social pour la population handicapée. Ils représentent une référence sûre pour l'élaboration des politiques du handicap aussi bien à l'échelle nationale qu'à l'échelle régionale et communale, ces deux dernières devant formuler des objectifs en adéquation avec les principes adoptés. Selon le rapport sur la République Tchèque transmis par la mission permanente aux nations unies le 26 mars 1996[29], la politique du handicap en République Tchèque s'exprime aussi bien dans les lois que dans les directives adoptées par le gouvernement. L'accent est mis sur la réhabilitation, la prévention, le soutien individuel, les mesures d'accessibilité et les lois contre la discrimination.

2.4 – La politique économique en matière de handicap

La politique économique du gouvernement relative au handicap est née en République Tchèque en 1990. Les projets proposés par les associations de personnes handicapées opérant à une échelle nationale sont financés sur la base de règles définies clairement et sous forme de subventions délivrées par le ministère du travail et des affaires sociales, le ministère de la santé et le ministère de la culture. Le ministère des finances accorde, lui, un soutien financier aux entrepreneurs donnant un emploi à des personnes aux capacités de travail réduites.

Ainsi, à l'échelle régionale, le niveau de financement des projets pour favoriser l'égalité des chances des personnes handicapés reste encore difficile à détailler. A l'échelle locale, le ministère pour le développement local subventionne deux associations de handicapés et finance des projets dont l'objectif est l'égalité des chances des personnes handicapées. Mais le fait que les fonds de subvention des associations venant des budgets du gouvernement ont depuis des années stagné (malgré la hausse du taux d'inflation) pose un

[29] ONU(1996). *Czech Republic*. New York, Permanent Mission to the United Nations.
.

réel probléme. Concrètement, le co-financement des ressources des associations reste difficile.

3. LES ACTEURS DE LA POLITIQUE SOCIALE TCHEQUE EN FAVEUR DES PERSONNES HANDICAPEES

3.1 - Le Comité gouvernemental des personnes handicapées (VVZPO)

Ce comité est une coordination et un corps consultatif du gouvernement qui a toujours compté parmi ses membres des personnes handicapées ou des parents d'enfants handicapés.

En 1991, le secrétariat du VVZPO est créé par deux employés du ministère de la santé, en accord avec la résolution gouvernementale N°151 du 8 mai 1991 du gouvernement de la République Tchèque. Puis étant donné la masse de travail qui leur incombe, l'effectif de l'équipe s'agrandit et le Comité compte 5 personnes, les trois nouvelles travaillant au bureau du gouvernement. Le fait que les membres de l'équipe travaillent dans deux endroits différents pose d'importants problèmes d'organisations. Aussi en 1993, le VVZPO se réduit à 4 membres, chacun travaillant au bureau du gouvernement. Puis en mars 1998, sur l'initiative des organisations de personnes handicapées, le comité s'agrandit pour inclure 2 membres supplémentaires élus représentants des personnes handicapées.

Le travail du VVZPO est aussi remarquable en matière de sensibilisation de la population aux questions du handicap. Cette sensibilisation opère à diverses échelles. Tout d'abord, le comité, les représentants des organisations des personnes handicapées et les organisations individuelles ont élaboré diverses publications destinées à informer le public à propos du handicap et à informer les handicapées eux-mêmes. De plus, le VVZPO incite la presse à alimenter les informations à propos du handicap en attribuant, chaque année, un prix aux meilleurs travaux de presse, de télévision ou de radio consacré à ce thème. Ce prix a été décerné pour la première fois en 1994 et continue de l'être aujourd'hui. Depuis la création de ce prix, 470 travaux ont été recensés et analysés. De son côté, le ministère de la Santé décerne aussi une distinction annuelle pour les travaux liés au handicap.

3.2 - Le secrétariat du VVZPO et le milieu associatif

Parce que le secrétariat du VVZPO compte à la fois des personnes du service public et des personnes handicapées, il favorise les échanges entre le service public et les associations de personnes handicapées. Il conserve un regard critique sur la place accordée aux personnes handicapées dans les textes de lois et favorise la prise en compte de leur parole. Ainsi, les organisations sont toujours consultées lors de l'élaboration de lois concernant les problèmes d'incapacité d'une partie de la population. Les départements compétents du gouvernement mandatent alors les représentants des personnes handicapées

pour participer à l'élaboration de la politique et travailler avec les institutions gouvernementales.

Le secrétariat du VVZPO reste ainsi en contact avec les 120 organisations de et pour les personnes handicapées ou leurs parents qui conseillent les élus et participent à l'élaboration des lois, préconisent certains services[30], mobilisent les personnes handicapées, identifient leurs besoins spécifiques, participent à la mise en place et à l'évaluation des services, contribuent à la sensibilisation du public. Depuis l'existence de ce comité, et durant la transformation de la totalité du système législatif tchèque, chaque vote et chaque loi ont ainsi été soumis au regard de la population handicapée.

À un autre niveau, le secrétariat du VVZPO a élaboré et publié des documents d'une grande importance. Parmi eux, on peut retenir le Plan national d'actions pour les personnes handicapées, le Plan national des mesures pour réduire l'impact négatif du handicap, le Plan national d'égalisation des chances pour les personnes handicapées, une révision des déclarations des droits des personnes handicapées, la mise à jour de la liste des aides techniques subventionnées par le budget national et contenue dans le décret N°182/1991. Le Comité s'est aussi occupé d'introduire des aides techniques étrangères pour les personnes handicapées, comme par exemple des voitures équipées pour les personnes souffrant d'incapacités spécifiques.

4. LA LEGISLATION TCHEQUE RELATIVE A L'ACCESSIBILITE DES TRANSPORTS PUBLICS URBAINS

Selon le Ministère du Travail et des Affaires Sociales, les documents principaux réglementant, en République Tchèque, l'accessibilité des transports publics pour les personnes handicapées sont les suivants :

- « Le Plan national d'égalisation des chances des personnes handicapées »[31] approuvé par le gouvernement Tchèque dans la résolution N°259 de 1998, qui fera l'objet d'une mise à jour en 2005. Nous l'avons déjà dit, ce document traite, dans son chapitre 5 « Barrier-free living » du problème de l'accessibilité des transports,
- Le « Medium-term Strategy on State Disabilitiy Policy »[32] approuvé par le gouvernement Tchèque dans la résolution N°605 de 2004 aborde également, dans son chapitre VIII "Accessible environment", le thème de l'accessibilité des transports,

[30] Ecoles, institutions, services de soins communautaires, services d'assistance personnelle, équipements pour l'assistance psychologique et l'éducation, réhabilitation sociale...

[31] « National Plan on Equalization of Opportunities for Persons with Disabilities »: Secretariat of the government Board of People with Disabilities, Nàbr. E. Benese 4, 118 01 Praha 1, 1998, 45 p.

[32] « Medium-term Strategy on State Disabilitiy Policy » : Praha, 2004.

- Le « Programme de développement national de mobilité pour tout le monde »[33] approuvé par le gouvernement Tchèque dans la résolution N°706 de 2004

Nous avons localisé et nous nous sommes procuré l'ensemble de ces documents. Mais le fait que ces textes soient essentiellement disponibles en langue Tchèque nous limite dans cette première note intermédiaire. La traduction de ces textes semble aujourd'hui indispensable pour mieux définir le cadre législatif dans lequel opèrent les services de transports et les autorités de la ville de Prague.

Ainsi, le Plan national d'égalisation des chances des personnes handicapées est pour l'instant le seul document auquel nous avons pu accéder en anglais. Ce plan national se compose de 21 chapitres, traitant chacun d'un thème de la vie quotidienne des citoyens : l'éducation publique, les soins médicaux, les services… Pour chaque thème, une brève description des problèmes à résoudre, des objectifs à atteindre et des mesures mises en place par le gouvernement est exposée. Le cinquième chapitre est au cœur de nos préoccupations : la suppression des barrières architecturales. Il se divise en deux sous-parties : l'accessibilité environnementale et l'accès à l'information et à la communication. Selon ce document, trois principes guident la législation tchèque en matière de handicap et d'accessibilité à la ville :

- L'adoption de lois spéciales traitant exclusivement des problèmes de handicap,
- L'incorporation du problème du handicap aux lois spécifiques existantes,
- La combinaison des deux principes précédents,

Mais concrètement, la République Tchèque se préoccupe principalement du deuxième point. Si cette application partielle des principes semble insuffisante pour assurer la protection des droits de certaines personnes handicapées (notamment les personnes sourdes ou malentendantes, les malades et les personnes handicapées mentales) et si des manques se perpétuent au niveau législatif en matière de protection des personnes handicapées contre la discrimination, la législation Tchèque connaît de grandes évolutions. Depuis l'adoption des normes standards, toutes les lois et toutes les réglementations comporte un volet sur le handicap des personnes.

5. ETAT DES LIEUX CONCRET DE L'ACCESSIBILITE DES TRANSPORTS PUBLICS URBAINS DE PRAGUE

Le réseau des transports publics de Prague se développe depuis maintenant 125 années. Lorsqu'on se réfère à l'historique des transports urbains de la ville, on remarque que la question de l'accessibilité des transports connaissait déjà des prémices dans les années 50. En effet, le « Code des transports des usagers des transports publics » du 1er janvier 1954 imposait aux conducteurs l'obligation de « mettre un siège vacant à disposition d'une personne âgée, d'un handicapé, d'une personne visiblement malade ou d'une femme enceinte». Puis le Code de 1964 soulignait que toutes les voitures de transports publics devaient avoir au moins un siège réservé, visible et désigné pour les

[33] « Program mobility – Narodni rozvojovy program mobility pro vechny – National Development Programme of Mobility for Everybody » : Ministère du travail et des affaires sociales, Praha, cervenec 2004.

handicapés, les passagers étant priés de libérer le siège si nécessaire. Les tramways de la ville de Prague, eux, se sont équipés entre 1930 et 1974 d'une « remorque », dénuée de sièges, dont le plancher était surbaissé sur toute la partie centrale (soit 390 mm au-dessus des rails) afin de faciliter la montée des voyageurs. Mais c'est depuis 1990 que les transports prennent systématiquement en compte les besoins des personnes handicapées et s'y adaptent afin d'assurer accessibilité, confort, sécurité et information des usagers.

5.1 - Un réseau de transport entièrement public

Le réseau de transport de la ville de Prague est très important. On compte près de 1 milliard de passagers par an. Près de 2000 métros, bus et trams circulent chaque jour dans la ville et sa banlieue[34].

Depuis 1991, tout le réseau est entièrement géré par l'entreprise de transports publics de la ville de Prague (Prague Public Transit CO. Inc.) placée sous l'autorité urbaine. La ville exerce sur l'entreprise des transports un pouvoir décisionnel et financier puisque les coûts d'exploitation du réseau repose à 70 % sur des fonds de l'état et à 30 % sur les recettes de l'entreprise. L'état verse ainsi des aides financières aux autorités de la ville, puis c'est l'entreprise des transports qui dépose une demande de subvention auprès de la ville. Cette entreprise des transports élabore les projets, la politique et la planification du réseau et des services. Chaque proposition est ensuite soumise au Conseil d'administration de l'entreprise des transports dont font partie des représentants de la ville. Après approbation, ces propositions sont présentées à l'autorité de la ville. Si celle-ci donne son accord et si les enveloppes budgétaires de la ville le permettent, ces propositions sont prises en compte dans les plans d'urbanisme de la ville et mises en œuvre. Ainsi chaque décision concernant les transports publics est le résultat d'une concertation étroite entre la ville et l'entreprise des transports.

Un rapport de la CEMT[35] évalue très bien cette concertation et met à jour deux raisons essentielles à son bon fonctionnement : l'allègement des procédures du fait de l'intervention de seulement deux interlocuteurs lors de la prise de décision ; l'absence d'appel d'offre au niveau des services des transports de la ville de Prague qui semble garantir leur qualité. C'est à partir de cette concertation qu'a été établie, jusqu'en 2010, la planification concernant les perspectives de mise en accessibilité des réseaux de transports publics urbains praguois.

---

[34] Ces informations viennent, pour la majorité d'entre elles, du site du Ministère des transports : http://www.dpp.cz/en/index.htm

[35] Rapport de la CEMT (2003). *Rapport CEMT-IUTP sur l'amélioration de l'accessibilité dans les transports publics*. Conseil des ministres, rapport CEMT/CM(2003)11, 41 p.

5.2 - Les pratiques tchèques de mises en accessibilité favorisent les personnes aveugles et malvoyantes

Depuis 1990, la mise en accessibilité des transports pour les personnes handicapées est au centre des politiques et des projets de l'entreprise des transports publics. Cependant, ce sont les pratiques en faveur des personnes aveugles et malvoyantes qui semblent les plus remarquables à Prague. Le poids des associations d'aveugles et de malvoyants, et l'entente entre ces associations et l'entreprise des transports, en sont à l'origine. Elles permettent une concertation fertile et garantit aussi bien la qualité des projets que celle de leur mise en œuvre au niveau des services et des infrastructures.

La société APEX, en collaboration avec l'association Tchèque des aveugles, a élaboré un jeu de commande pour les personnes handicapées visuelles afin de leur rendre accessibles les transports publics urbains et d'en sécuriser leur accès. Ce jeu de commande se constitue d'un transmetteur-récepteur qui permet de renseigner les handicapés visuels sur le numéro de bus ou du tramway et sur leur destination. Il permet aussi d'avertir le chauffeur qu'une personne handicapée visuelle désire monter dans son véhicule.
Ce jeu de commande est doublé, à l'intérieur des tramways et des bus, d'une annonce sonore automatique informant chaque voyageur des différents points d'arrêt du véhicule lors de son parcours. Un signal sonore de guidage, activé par les passagers à l'aide d'un transmetteur, leur permet aussi de localiser des endroits précis (le plus souvent un point de repérage important) et de circuler plus facilement dans les gares de chemin de fer ou d'autobus et dans les stations de métros. Dans 40 de ces stations, pour exemple, l'orientation des personnes aveugles et malvoyantes est facilitée grâce à l'existence d'alarmes acoustiques placées dans les souterrains et les vestibules d'entrée.

La mise en œuvre de ce système d'information pour personnes aveugles et malvoyantes dans les transports publics de Prague a fait l'objet d'une période d'essai. Durant cette période, divers véhicules (tramways et bus principalement) ont été équipés de jeux de commande. Après trois mois d'essai, l'opérationnalité et la fiabilité du système se sont confirmées, y compris pour des systèmes de transport complexes. Aussi depuis 1996 et 1997, l'ensemble du réseau de tramways et de bus est équipé. Un employé est chargé avant chaque départ de véhicules de vérifier le bon fonctionnement du système.

Le montant d'un transmetteur attribué aux usagers handicapés s'élève environ à 60 euros et est remboursé par le service Tchèque des affaires sociales. Les usagers ont le choix entre un transmetteur de commande manuel de poche avec 6 boutons (46 x 21 x 85 mm, 60g avec au moins 30 m de portée) et un transmetteur de commande installé sur la canne d'aveugle avec seulement 3 boutons (30 m de portée). Ces deux transmetteurs remplissent trois fonctions communes :

- La fonction de déclenchement d'une alarme sonore pour l'orientation de la personne handicapée visuelle,
- La fonction d'appel d'une information vocale concernant le numéro de la ligne de transport, la destination du véhicule,

- La fonction de confirmation de l'usager, de son intention de monter dans le véhicule et la possibilité d'ouvrir la porte.

Seul le transmetteur à 6 boutons propose trois fonctions supplémentaires : celle d'appel d'une information supplémentaire de l'alarme sonore ; celle d'activation du signal acoustique des feux tricolores et enfin celle de mettre l'appareil en pause.

Ces deux transmetteurs sont alimentés par deux batteries de 1,5V, dont l'état est vérifié à l'aide d'un indicateur sonore. L'usager peut obtenir cette vérification en pressant un des boutons de la commande : deux bips sonores indiquent une opération correcte et des batteries opérationnelles tandis qu'un seul bip sonore indique une baisse du débit transmis et la nécessité de remplacer les batteries le plus rapidement possible. Le montant de la commande destinée aux autobus, trains et tramways s'élève à 965 euros, tandis que l'émetteur d'annonce vocale qui permet de retransmettre en temps réel toutes les informations dispensées par l'affichage électronique de l'autobus ou du tramway coûte 388 euros.

En République Tchèque, d'autres villes que Prague vont mettre en place le système APEX afin de rendre accessibles les transports publics urbains aux personnes handicapées visuelles. En complément de ce dispositif technique, une attention particulière est accordée :

- Dans les bus et dans les tramways à l'utilisation de couleurs contrastées, à la mise en œuvre de poignées appropriées et à l'implantation de dispositifs visuels et sonores d'informations,
- Dans les stations de métros récemment construites (particulièrement les stations de la ligne B) à l'installation de bandes de guidages au sol (facilitant l'orientation des personnes handicapées visuelles) et à la mise en place d'informations en braille sur les rampes des stations

5.3 - Le réseau de bus

On compte plus de 200 lignes d'autobus dans la ville de Prague (dont 19 lignes de transport scolaire) et 22 dans sa périphérie. Le réseau est long de 800 kms. 153 lignes de bus circulent en journée et 12 la nuit. Aujourd'hui près d'un quart des lignes du réseau d'autobus de la ville est parfaitement accessible.

Au cours des dix dernières années, les transports de bus ont fait de gros progrès dans le champ des services accessibles aux passagers handicapés. Trois bus à planchers-bas de type « Neoplan N 4014 » et quatre bus de ville de type « Karosa-Renault » sont mis en service en 1994, 1995 et 1996. La hauteur du plancher des deux types de bus par rapport au sol est de 320 mm à l'intérieur des 2/3 de la totalité du plancher du véhicule. De plus, les bus « Korosa-Renault » sont équipés depuis 1999 d'une rampe d'accès se retirant de la porte centrale pour un accès plus simple des fauteuils roulant. En 2000, l'unité des bus acquiert 80 bus à planchers-bas supplémentaires et agrandit le parc des bus : 175 bus à planchers-bas au total. Fin 2000, 123 bus à planchers-bas sont mis en service les jours de travail, 72 les samedis et 75 les dimanches. Avant la fin 2001, les transports publics de Prague ont acquis 30

bus de type Karosa-Renault à plancher-bas et 3 bus articulés de type Karosa-Renault à plancher-bas.

Les bus de Prague
Photos Prague juin 2005

En coopération avec l'Union Environnementale du Handicap de la République Tchèque et l'Organisateur Régional des transports publics de Prague (ROPID), l'entreprise des transports de Prague dessine le plan de l'opération de bus à plancher-bas sur 21 lignes sélectionnées ; 9 de celles-ci sont couvertes par des bus à plancher-bas et 5 sont couvertes par des bus à plancher-bas les samedis et dimanches. Des horaires déterminés permettent aux passagers handicapés de prévoir leur trajet sur les lignes de bus fonctionnant avec des plancher-bas. Début 2000, plus de 90% des bus en service pour le transport public sont équipés du système d'information APEX pour les aveugles, incluant le signalement automatique des arrêts comme détaillé précédemment.

En définitive, à Prague, les autobus accessibles se généralisent et se caractérisent par un accès de plain-pied, un plancher bas et une zone réservée prioritairement aux usagers en fauteuil roulant. Ce qu'on trouve de remarquable à Prague dans les bus accessibles, ce sont les ceintures de sécurité qui assurent une bonne stabilité au fauteuil et par conséquent sécurisent leur trajet.

Par comparaison, cette mesure ne fait pas partie des priorités de la mise en accessibilité des autobus Français (CEMT, 2003).

5.4 - Le tramway

Le réseau de tramways praguois, long de 137 kms, compte plus de 20 lignes.
Les rames les plus anciennes, que l'on trouve encore dans le centre-ville ancien de Prague, ne sont pas accessibles aux personnes circulant en fauteuil roulant. Compte tenu de la taille de la lacune entre la rampe et le trottoir, elles sont également difficiles d'accès pour les personnes âgées, voire pour celles circulant avec des poussettes et des landaus.

Le tramway de Prague
Photo Prague juin 2005

Comme les autobus, les tramways accessibles se généralisent et sont équipés de planchers bas permettant un accès de plain-pied et des espaces réservés aux usagers de fauteuil roulant. Depuis 2004, chaque nouveau tramway mis en place est accessible.

Le réseau de tramways de Prague a connu des progrès très significatifs, particulièrement pour le transport des personnes aveugles et malvoyantes. De 1996 à 1998, toutes les voitures de tramways étaient équipées du système APEX pour les personnes aveugles et malvoyantes. Entre 1996 et 1999, les tramways à plancher bas de type RT6-N1 sont testés pour la première fois avec des passagers. La hauteur du plancher depuis les rails est de 350 mm. Ces tramways sont également équipés d'une rampe d'accès sous le plancher, au niveau de la deuxième porte, permettant un accès simplifié aux personnes circulant en fauteuil roulant. Ces derniers disposent d'une position réservée à bord du véhicule et ils peuvent êtres attachés par une ceinture de sécurité. Cependant, les tests sont suspendus en 1999 à cause de pannes techniques et l'achat de véhicules supplémentaires de ce type n'est pas planifié dans le futur proche. Depuis 1995, les tramways modernes de type T6 A5 sont également en service dans Prague. Depuis le début de l'année 2001, 24 tramways équipés circulent en journée et 8 en soirée.

5.5 - Le métro

Prague compte 3 lignes de métro, 50 stations et un réseau de 50 kms.

Plan du métro de Prague
http://www.plan-de-metro.fr/plan/metro/Prague

Comme dans la grande majorité des villes d'Europe, le problème majeur dans la mise en accessibilité du métro n'est pas l'accès aux trains mais bien l'accès au sous-sol et aux différents quais. En effet, les terrains ne permettent pas toujours d'installer des monte-charge et des ascenseurs.

En outre, l'accès aux quais, dans de nombreuses stations du centre-ville, confronte le citadin à des degrés de pente au niveau des escalators très importants :

Le degré de pente des escalators dans le métro praguois
Photo Prague juin 2005

Les stations de métros de Prague, antérieures à 1990, ne sont pas adaptées pour le transport des personnes handicapées. Les passagers circulant en fauteuil roulant bénéficient, le plus souvent, de l'assistance des personnes valides utilisant les escalators qui, à plusieurs, les portent avec grande difficulté. Les stations superficielles (peu enterrées), équipées seulement d'escaliers fixes, constituent un obstacle insurmontable. Lorsque les contraintes techniques le permettent, elles sont petit à petit réaménagées et rendues accessibles grâce à la mise en place de monte-charge, d'ascenseur, de rampe d'accès, de guidage acoustique et de signalisations tactile de guidage au sol.

La présence de monte-charge dans le métro pour l'accès aux différents niveaux de la station
Photo Prague juin 2005

Seules les nouvelles extensions du métro, développées depuis 1990, ont des stations équipées d'ascenseurs. Des ascenseurs supplémentaires ont été mis en place dans 4 stations. Dans 8 autres stations, les personnes circulant en fauteuil roulant peuvent utiliser les ascenseurs pour marchandises qui ont été

modifiés par l'équipe du métro. Au final, sur 50 stations, 22 possèdent un accès facile aux plateformes. Il est prévu que ce service s'étende et s'applique à un plus grand nombre de stations dans le futur. La dernière des stations de métro de Prague, « Rajskà zahrada », a été réalisée avec des quais à différentes hauteurs pour chaque direction.

Station de métro Rajskà zahrada - Prague
Photo Prague juin 2005

5.6 - Les chemins de fer

Le réseau de chemin de fer de la République Tchèque prend, lui aussi, des mesures en faveur des personnes handicapées. En effet, grâce à l'accord conclu avec l'Union des handicapés, les gares ferroviaires s'équipent d'élévateurs spécialement conçus pour faciliter l'accès aux quais et aux voitures des personnes circulant en fauteuil roulant. Ainsi, à Prague, les gares de chemins de fer construites après 1990 sont accessibles. Les stations antérieures à cette date bénéficient des mêmes réaménagements que les stations de métro antérieures à 1990.

5.7 - Les transports spécialisés

Même si aujourd'hui l'accessibilité pour tous est une préoccupation générale des transports publics urbains tchèques, des services spécialisés dans le transport des personnes handicapées persistent. D'après la CEMT[36], ces derniers existent depuis environ 25 ans et permettent de répondre précisément aux problèmes spécifiques que rencontre la population des personnes handicapées.

À Prague, depuis 2001, il existe ainsi deux lignes d'autobus spéciales réservées aux personnes handicapées et leur accompagnateur. Ces lignes permettent de se déplacer librement, et sans changement, entre le centre-ville et les logements spécialisés. Les autobus qui assurent ce service disposent de 18 places assises, de 7 emplacements et d'élévateurs pour fauteuil roulant.

[36] CEMT (2003). *Rapport CEMT-IUTP sur l'amélioration de l'accessibilité dans les transports publics*.. Conseil des Ministres, rapport CEMT/CM(2003)11, 41p.

Dans ces véhicules, le chauffeur est systématiquement assisté d'une personne chargée de mettre en place la rampe d'accès et de s'assurer du bon embarquement des passagers. La fréquence de passage de ces autobus est régulière (un autobus toutes les heures) et les modifications d'horaires sont automatiquement planifiées avec les associations de personnes handicapées. Un service de transport subventionné, spécialisé et individuel, est aussi proposé à toutes personnes souffrant d'une quelconque incapacité pour se rendre où bon lui semble.

La ligne 1 spécialisée – station Chodov
Photos Prague juin 2005

5.8 - L'accès à l'information

La ville de Prague délivre des plans localisant les lignes de métro et les arrêts accessibles aux personnes handicapées, ainsi que les horaires du service spécialisé d'autobus accessible aux personnes circulant en fauteuil roulant. Aux arrêts de tramways et de bus, les voyageurs sont informés de l'accessibilité aux personnes handicapées par un symbole généralisé : un fauteuil roulant, inscrit sur les panneaux d'horaires des lignes accessibles. A Prague, les personnes handicapées visuelles peuvent accéder aux horaires des bus grâce à l'implantation de panneaux en braille dans près de 40 arrêts d'autobus.

Enfin, la ville édite un fascicule détaillant les travaux en cours de réalisation pour la mise en accessibilité du réseau de métro, de tramway et d'autobus.

5.9 - Les tarifs concessionnaires

La réduction des billets de transports publics à Prague date de la première guerre mondiale. En effet, ce sont les invalides de guerre qui bénéficient, les premiers, d'un tarif réduit sur les abonnements mensuels. Ce n'est que 20 ans plus tard que les « handicapés civils » pourront, à leur tour, profiter de cette réduction.

Toutes les réductions accordées aux personnes handicapées (à l'exception des personnes aveugles qui bénéficient de la gratuité) ont été annulées avec l'introduction d'un tarif unique le 31 décembre 1951. Depuis 1957, les cartes appelées ZTP (personnes handicapées) et ZTP-P (personnes handicapées lourdes) permettent à leurs détenteurs de circuler gratuitement, seul ou avec leur accompagnateur (qu'il s'agisse d'une personnes ou d'un animal) dans les transports urbains. Ces cartes spéciales leurs permettent, en outre, de bénéficier d'une réduction de 62 % lors de l'utilisation d'autobus interurbains et suburbains et d'une réduction de 75 % pour les chemins de fer. Des réductions sur les trains et les autobus sont aussi accordées aux parents rendant visite à leur enfant pris en charge dans un établissement spécialisé.

Les personnes handicapées ne disposant pas de ces cartes et les personnes âgées bénéficient, elles, de tickets de transports réduits : le tarif de l'abonnement mensuel est divisé par deux et leur revient à 210 CZK (soit environ 7 euros) au lieu de 420 CZK.

5.10 - Les infrastructures annexes

L'entreprise des transports publics et le plan d'urbanisme de Prague se sont accordés sur un principe : rendre accessible l'ensemble des infrastructures liées aux services de transports. Ces deux organismes sont en effet conscients qu'une rupture dans la chaîne de déplacement rend inutilisables des transports qui, dans leur conception, permettent leur usage par les personnes handicapées.

À Prague, nous ne savons pas si les normes de conception des arrêts d'autobus sont systématiquement respectées. En revanche, les lignes annoncées comme accessibles bénéficient de la totale accessibilité des aménagements annexes pour les personnes circulant en fauteuil roulant. Comme dans bon nombre de villes d'Europe, le problème majeur reste, au niveau des arrêts d'autobus, le stationnement sauvage des véhicules.

Nous récapitulons, dans le tableau page suivante, les différents dispositifs utilisés en République Tchèque pour faciliter l'accès des transports publics urbains aux différentes catégories de personnes handicapées. Cette présentation nous permet de souligner la grande attention apportée, dans ce pays, à la résolution des problèmes de mobilité et d'orientation liés au handicap visuel et par conséquent le bon état d'avancement des dispositifs de mise en accessibilité en faveur de ce handicap. À l'inverse, ce tableau fait valoir le retard accumulé dans la mise en place de dispositifs à destination des personnes sourdes, aux malentendantes, handicapées mentales.

Récapitulatif des dispositifs existants dans les transports publics urbains De Prague, en fonction des type d'usagers

	Dans les infrastructures annexes	A l'intérieur des véhicules de transports
PERS. HANDICA-PEES VISUELLES	- Rampe d'accès, ascenseur, monte-charge reliant la rue aux quais d'embarquement pour les stations de métros, les gares récentes et dans les plus anciennes lorsque la mise en œuvre est possible. - Bande de guidage dans les stations de métros récentes et les plus anciennes lorsque la mise en œuvre est possible. - Dispositif sonore d'aide à l'orientation (système APEX) dans les stations de métros, les halls de gares… - Quais à différentes hauteurs pour chaque direction dans la dernière station de métro de Prague. - Dispositif sonore d'information (système APEX) pour les trams et les bus. - Horaires des transports indiqués en braille aux arrêts de bus. -	- Pas de différence de niveau entre le quai d'embarquement et le véhicule de transport, quel que soit de type de transport. - Dispositif sonore d'information quel que soit le type de transport. - Utilisation de couleurs contrastées, de poignées adaptées dans les trams et les bus.
PERS. CIRCULANT EN FAUTEUIL ROULANT	- Rampe d'accès, ascenseur, monte-charge reliant la rue aux quais d'embarquement pour les stations de métros récentes et dans les plus anciennes lorsque la mise en œuvre est possible. - Elévateur pour fauteuils dans les gares ferroviaires et les transports spécialisés. - Symbole du fauteuil roulant annoté sur les horaires des lignes accessibles pour trams et les bus.	- Pas de différence de niveau entre le quai d'embarquement et le véhicule de transport, quel que soit de type de transport. - Accompagnant dans les transports spécialisés. - Zone réservée aux fauteuils et ceintures de sécurité dans les trams et les bus. - Zone réservée aux fauteuils dans le métro.
PERS. SOURDES	- Dispositif visuel d'information quel que soit le type de transport.	- Dispositif visuel d'information quel que soit le type de transport.

IV. L'ACCESSIBILITE DES TRANSPORTS PUBLICS URBAINS EN GRECE

1. LA GRECE ET ATHENES EN CHIFFRES[37]

La Grèce est un pays de l'Europe du Sud, d'une superficie de 131 957 km^2. Le pays a des frontières communes au nord avec l'Albanie, l'ancienne République Yougoslave de Macédoine (ARYM) et la Bulgarie et, à l'est, avec la Turquie sur une longueur totale de 1228 km. La Grèce, à l'extrémité sud de la péninsule des Balkans, est un pays montagneux dont les côtes sont extrêmement découpées. Plus des deux tiers du pays ont une morphologie accidentée et montagneuse[38]. La chaîne du Pinde traverse le pays du nord-ouest au sud-est. La côte continentale est longue de 4.000 km à laquelle il faut ajouter 11.000 km de côtes des 9.841 îles.

La capitale de la Grèce est Athènes. La Grèce est composée de 52 préfectures et est divisée en 13 régions dont la plus grande est celle de Macédoine avec 34.177 km et une population de 2.263.099 habitants. Le système législatif de la république hellénique est une démocratie parlementaire. Le pouvoir législatif est exercé conjointement par le Président de la république (Carolos Papoulias) et le Parlement - le Vouli. Actuellement le Premier ministre est Costas Karamanlis du parti Nea Democratia (droite républicaine). 288 des 300 membres du Vouli sont élus par le peuple selon un système de représentation proportionnelle "renforcée". 12 des membres du Vouli - les députés d'Etat - sont désignés par les partis politiques en proportion du nombre de voix recueillies par chaque parti. Le pouvoir exécutif est exercé conjointement par le président et le gouvernement. Le Président de la république est élu par le Vouli pour une durée de 5 ans. Il nomme le Premier ministre et, sur les recommandations de ce dernier, les autres ministres.

La plus grande agglomération urbaine est Athènes, la capitale, avec 3 206 280 habitants. Thessalonique, la capitale de la Macédoine, est, par sa population de près d'un million d'habitants, la deuxième ville grecque. Le Pirée est le port le plus important du pays. On estime à 4 millions les Grecs vivant à l'étranger, dont 2 millions aux U.S.A. et 35.000 en France. La population sur le continent se répartit en zone urbaine pour 58,8%, en zones semi urbaines pour 12,8% et

---

[37] D'après le site de l'ambassade de la Grèce en France : http://www.amb-grece.fr/grece/grece.htm

[38] Selon un mythe grec, lorsque Dieu créa le monde, il distribua toute la terre disponible à l'aide d'un tamis ; quand tous les pays furent suffisamment pourvus, il jeta par-dessus son épaule les cailloux restés dans le tamis, et créa ainsi la Grèce.

pour 28,4% en zones rurales. Pour ce qui est de la capitale Athènes, elle concentre sur une surface équivalant au tiers de la surface de Paris le tiers de la population de son pays. Sur une population totale de 10 964 080 habitants, la Grèce comptait 959 400 personnes handicapées soit 9,3% de la population[39] en 2000.

La Grèce accueillait en 2004 les 28ième jeux olympiques (du 13 au 29 août 2004) et les 12ième jeux paralympiques (du 17 au 28 septembre 2004). Le pays, et surtout la ville d'Athènes, se devait alors de relever le défi de l'accessibilité et de renforcer ses offres en la matière dans tous les domaines de la vie publique.

2. LA POLITIQUE SOCIALE DE LA GRECE ET LA PRISE EN COMPTE DU HANDICAP

2.1 – La définition officielle du handicap

La classification du handicap selon l'Organisation Mondiale de la Santé n'est pas encore en usage dans les services publics grecs. Ceux-ci utilisent encore le code grec de l'assurance. Actuellement, une commission a été formée ; elle travaille sur le rapport entre la classification de l'OMS et la réalité grecque.

2.2 – La notion d'accessibilité pour tous dans le contexte de l'organisation des jeux olympiques et paralympiques d'août et septembre 2004

La politique sociale de la Grèce sur la prise en compte du handicap se fonde sur le concept d'une accessibilité pour tous. Les interventions sur l'environnement bâti ou physique pour améliorer l'accessibilité doivent faciliter la vie de tous les citoyens et pas seulement celle des personnes handicapées. Il y a quelques années, une enquête au Ministère de l'Environnement et des Travaux Publics (YPEXODE[40]) avait montré que les améliorations de l'accessibilité des infrastructures concernaient à peu près 40 à 50% de la population totale : personnes âgées, personnes handicapées, enfants, femmes enceintes, accidentés temporaires, etc…

Le contexte des jeux olympiques et paralympiques d'août et septembre 2004 a joué un rôle catalyseur. Pour les acteurs de l'accessibilité en Grèce, comme pour les organisateurs des jeux (Athens2004 – www.athens2004.com), les jeux paralympiques représentaient l'occasion unique pour rendre plus accessible aux personnes handicapées, et à l'ensemble de la population, l'environnement construit et les infrastructures. L'ensemble des acteurs de l'accessibilité voyait, en effet, dans ce rendez-vous, l'occasion de rendre visibles les personnes handicapées et leurs difficultés d'accès à l'espace public urbain ou aux

[39] In brochure « Recherche pour les personnes avec des problèmes de santé ou d'handicaps », Athènes : Institut National des Statistiques de la Grèce, 2000. http://www.statistics.gr/

[40] YPEXODE [prononcez ipérodé]

transports en commun à Athènes[41]. L'ambition était de renouveler l'image des personnes handicapées auprès du public et de montrer que cette population aspire à une vie tout à fait normale en ville. La médiatisation des performances d'athlètes en fauteuil roulant ou souffrant de handicap visuel, comme la rencontre avec des milliers de jeunes personnes handicapées venus assister aux jeux et visiter la ville d'Athènes, devait permettre à la population grecque une meilleure prise de conscience de la réalité du handicap au quotidien.

La Grèce, et plus exactement la ville d'Athènes, s'est ainsi retrouvée face à un défi majeur : améliorer son accessibilité pour tous dans les contraintes de programme qu'imposait l'organisation des jeux olympiques et paralympiques. Les lignes de métro modernes (ligne 2 et 3), certaines lignes de bus, une grande partie des bâtiments publics (les bâtiments des postes), ainsi que les trottoirs des grandes avenues étaient accessibles, notamment aux personnes souffrant de handicap moteur, avant l'accueil des jeux olympiques et paralympiques. Les efforts des autorités grecques se sont alors concentrés sur la mise en accessibilité des constructions neuves et sur la résorption des ruptures de la chaîne de l'accessibilité avec les priorités territoriales suivantes :

- Les stades et le village olympique
- Les espaces autour des complexes sportifs comme les circulations piétonnes et les stations de transports en communs
- Les espaces de la ville où était attendue la majorité des visiteurs, soit les musées, les monuments historiques, les sites archéologiques, les principales places de la ville (le Parthénon, le quartier historique de Plaka, les places Syndargma, Omonia, Kolonaki, le musée archéologique, etc.).

2.3 – Les principes fondamentaux de la politique sociale grecque en faveur des personnes handicapées

L'ensemble de ces priorités a été géré par le gouvernement, les municipalités concernées par les aménagements et Athènes2004. Ces instances semblent avoir collaboré fructueusement en respectant au maximum la ligne de conduite suivante :

- Privilégier des interventions pérennes,
- Favoriser des installations avec des budgets de maintenance faible,
- Créer des axes accessibles au centre ville, autour des pôles sportifs et touristiques,
- S'assurer de la mise en réseau de ces pôles (sportifs et touristiques) en améliorant ou en créant l'accessibilité sur l'ensemble des transports, des stations de tramways, de métro et de bus,
- Rendre accessibles aux personnes à mobilité réduite et aux personnes aveugles ou malvoyantes les circulations piétonnes,
- Rendre accessible toute nouvelle construction.

[41] Seule la ville d'Athènes accueillait les jeux paralympiques. Volos, Thessalonique, Patras et Heraclion étaient les 4 autres villes olympiques.

3. LES ACTEURS DE LA POLITIQUE SOCIALE GRECQUE EN FAVEUR DES PERSONNES HANDICAPEES

A ce stade de l'étude, il nous apparaît que la Grèce montre une relative centralisation[42] des décisions en termes d'accessibilité à travers le Ministère grec de l'Environnement, de l'Aménagement et des Travaux Publics (YPEXODE).

3.1 - Le Ministère grec de l'Environnement, de l'Aménagement et des Travaux Publics (YPEXODE)

Le Ministère des Transports et le Ministère de l'Intérieur, de l'Administration Publique et de la Décentralisation possèdent leurs instances de concertation dans lesquelles YPEXODE siège. YPEXODE est donc en charge de concevoir les lignes directrices, de préparer la législation, d'organiser la formation des maîtres d'œuvre et maîtres d'ouvrage, de consulter des ingénieurs et des concepteurs sur les questions de l'accessibilité du milieu bâti.

Actuellement, la question de l'accessibilité se gère à toutes les échelles à travers les instances concernées : à l'échelle de l'état pour la mise en œuvre des politiques nationales et européennes, à l'échelle des agglomérations pour les bâtiments, les espaces publics et les transports ainsi qu'à l'échelle des projets privés[43]. Ces différentes échelles d'intervention ont chacune leur commission. Il existe aussi des commissions inter-services, et ce pour toutes les échelles du territoire, éventuellement en coordination avec d'autres ministères. Un comité central existe dont la fonction est de coordonner l'ensemble de ces commissions. Dans le cas d'Athènes, il semble que la municipalité reste l'unique décideur. Nous devons préciser ici que ce mode de fonctionnement concerne principalement une vingtaine de villes en Grèce, Athènes et les grandes villes de province. Dans les îles, dans l'espace rural, cette législation semble beaucoup plus difficilement appliquée et applicable.

3.2 - Attiki Metro

Concernant le domaine des transports publics urbains, les sociétés concessionnaires de l'agglomération d'Athènes comme ATTIKI METRO (métro) ou OASA[44] (bus et tramway) ont leurs services accessibilités propres et se coordonnent avec YPEXODE.

---

[42] Dans le cas où la question se pose sur des sites archéologiques, le ministère de la culture est associé au processus de décision.

[43] Etablissements semi public ou privés recevant du public, par exemple.

[44] Attiki Metro et Oasa réunis serait l'équivalent de la RATP à Paris. OASA est responsable de la planification, de la coordination et de la gestion du système de transports en commun de la capitale, à savoir le réseau des autobus (ETHEL), le trolley (ILPAP) ainsi que la ligne 1 (la plus ancienne) du métro (ISAP).

3.3 - Les associations d'usagers handicapés

Le rôle des associations n'a pas pu, à ce jour, être clairement cerné. Il existe bien évidemment des associations qui gèrent les difficultés des personnes, en fonction de leur handicap (moteur, visuel, auditif, mental).
La Grèce a aussi une association regroupant toutes les autres associations, coordonnant les actions de chacune (Association Tout Handicap, dirigée actuellement par Monsieur BARDAKASIANIS). Les rôles explicites de leurs représentants, les coordinations mises en œuvre, les places et les influences respectives dans les différentes commissions auxquelles ils participent restent à éclaircir et sont bien évidemment différents en fonction des projets.

3.4 - Le Ministère de la Culture

Une particularité de la Grèce réside peut-être dans les rapports qu'entretiennent les acteurs de l'accessibilité avec le Ministère de la Culture. Ce dernier est en charge de la protection et de la conservation des sites archéologiques, des musées et de tout bâtiment à caractère patrimonial. La politique de conservation de ces sites semble être extrêmement stricte. Ainsi, la construction de rampes, d'ascenseurs, le changement des sols semblent êtres systématiquement refusés. Les accords sont uniquement trouvés lorsque les "appendices architecturales de l'accessibilité" sont cachés à l'œil des visiteurs. Ces stratégies sont alors très coûteuses (nécessité de démonter et remonter le bâtiment[45]). De dures négociations prennent alors place entre YPEXODE, les représentants du Ministère de la culture et les responsables d'associations. À titre d'exemple, l'accès au Parthénon pour les personnes à mobilité réduite a longuement été discuté dans ces termes et ce serait sous la menace de manifestations des associations handicapées en Juillet 2004 que le projet aurait finalement trouvé une résolution.

4. LA LEGISLATION GRECQUE RELATIVE A L'ACCESSIBILITE DES TRANSPORTS PUBLICS URBAINS

En Grèce, la législation concernant l'accessibilité des personnes handicapées aux espaces publics date de 1985. Les directives européennes ont été importées dans le droit grec depuis cette date, mais elles ne sont rentrées en vigueur que depuis 2000. Les lois sont alors devenues effectives et se sont améliorées grâce à des décrets plus précis. Deux décisions du Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement et des Travaux Publics (YPEXODE) pendant la même année ont complété la loi en ce qui concerne l'accessibilité des bâtiments existants et des espaces publics. Pour la première fois, sur les circulations piétonnes, la présence d'une bande de guidage pour les personnes malvoyantes devenait obligatoire. L'ensemble des recommandations pratiques de ces lois est résumé dans un document technique du nom de "Sxediazontas gia olous" (Aménagement pour tous) distribué par le ministère de l'Environnement et des Travaux Publics (YPEXODE – www.minenv.gr).

[45] Comme le musée archéologique d'Athènes.

Iconographie utilisée pour le guide le 'l'aménagement pour tous" et copie d'une planche extraite du guide, YPEXODE, Sept 2005.

Actuellement, les types de handicaps gérés par cette réglementation sont principalement le handicap moteur et le handicap moteur ("jusqu'aux" paraplégiques qui ne peuvent bouger que 2 doigts). Pour les malentendants, le ministère YPEXODE serait en désaccord avec le seul institut de traduction en braille du pays. C'est pourquoi les instructions lies à l'accessibilité ne sont ni traduites ni complètement implantées dans l'espace public[46].

Cette mise en œuvre de l'accessibilité s'inspire des directives européennes. La Grèce aurait influencé les réglementations hispaniques et portugaises. Ces pays ont repris les textes grecques tout en développant des démarches personnelles. Le contexte d'application des réglementations reste difficile. Les responsables d'YPEXODE doivent toujours rappeler aux différents acteurs les spécificités d'une conception pour tous[47]. De plus, que ce soit les responsables du Ministère de l'Environnement et des Travaux Publics ou les acteurs de l'accessibilité d'Athenes2004, tous évoquent l'absence d'instances de contrôle. Ni les lois ni les décisions ne parlent de « pénalités » dans les cas où la loi ne serait pas appliquée. Aucun gouvernement, jusqu'à présent, n'aurait donné les

[46] À titre d'exemple, dans les transports en communs, les annonces sonores sont parfois doublées d'un message visuel. Ce n'est pas systématique. Pour les passages piétons, certains feux sonores existants ont été démontés par les riverains pour des raisons de gêne sonore.

[47] "On organise des séminaires, des formations … tous les participants nous disent que c'est formidable, ils sont tous intéressés le jour même … mais le lendemain tout est oublié ! ", Kostas Kirakopoulos, YPEXODE, entretien du 22 septembre 2005.

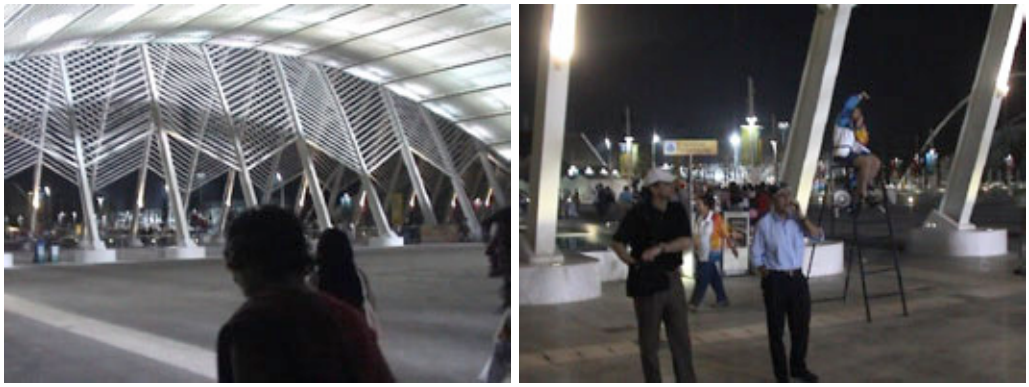
moyens de contrôle aux services concernés au Ministère. Le contexte des jeux olympiques et paralympiques semble cependant avoir modifié temporairement ce contexte. On aurait imposé pour la première fois des « pénalités » aux services publics des cinq villes olympiques : Athènes, Thessalonique, Patras, Volos, Heraclion si celles-ci n'étaient pas accessibles aux personnes handicapées avant la fin de l'année 2003[48].

5) ETAT DES LIEUX CONCRET DE L'ACCESSIBILITE DES TRANSPORTS PUBLICS URBAINS GRECS

Profitant de ce contexte spécifique, nous avons ouvert ce premier état des lieux à l'ensemble des infrastructures liés aux jeux olympiques, qu'elles soient de transport ou non. Pour l'amélioration de l'accessibilité, les concepts ci-dessus régissaient les choix d'aménagements :

5.1 - Dans les complexes sportifs

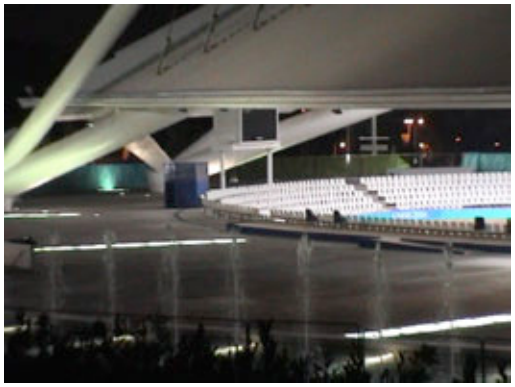
L'ensemble des visiteurs (personne handicapée ou non) était accueilli et informé aux mêmes endroits recevant des services du même niveau et de même qualité. A titre d'exemple, il fallait que tous les représentants de presse aient accès aux mêmes endroits, qu'ils puissent utiliser les mêmes lieux de travail ou de repos, puissent regarder les jeux par le même coté du stade.



Accueil du complexe olympique d'OAKA et personnels d'accueil (sur la chaise d'arbitre)
Photos septembre 2004

[48] Le détail des contrôles ne nous ait pas connu : service en charge, un contrôle sur quel territoire, avec quels objectifs ? A-t-il eu lieu et a-t-il donné lieu à des sanctions ? lesquelles ?

Différents revêtements de sol sur le site d'OAKA
Photos septembre 2004



Plateformes pour la presse – vélodrome et Accès aux terrains de tennis - OAKA
(extraits photographiques de vidéogrammes réalisés lors des JO Paralympiques d' Athènes 2004 – sept. 04)

Les toilettes et autres facilités étaient accessibles aux mêmes endroits prévus pour personnes non-handicapées. Des rampes d'une inclination de 5 à 8% étaient utilisées pour les groupes de visiteurs plus nombreux tandis que les ascenseurs étaient utilisés pour des groupes moins nombreux (à cause de leur petite faible vitesse et de leur petite capacité).

L'accès aux transports (de type bus) ou au réseau piéton a été systématiquement réalisé par surélévation du niveau des trottoirs, mise en place de bandes d'éveil de vigilance et bandes de guidage, réalisation de plateformes et de rampes pour faciliter le « kneeling »[49] des bus (lorsque les trottoirs sont inexistants par exemple).

[49] Terme utilisé par les responsables d'Athènes 2004 qui désigne le montage de fauteuils roulants dans l'habitacle du bus.

5.2 - Les transports publics

Même si les rénovations sont récentes, l'objectif était le suivant :

- L'accessibilité complète du réseau de métro et de tramway : pour le métro, l'accès au stations peut se faire systématiquement par ascenseurs et par escalators pour l'ensemble des trois lignes,

Plan du métro d'Athènes
http://www.plan-de-metro.fr/plan/metro/Athenes

Une bande d'éveil de vigilance est présente en bordure du quai. Son existence est repérable par contraste de texture, par contraste de couleur et/ou par un jeu de lumière clignotant au sol au moment des départs et des arrivées de la rame. Des pictogrammes simples sont employés. Ils sont recommandés par

YPEXODE et décrits dans le cahier de prescriptions « Aménagement pour tous »,

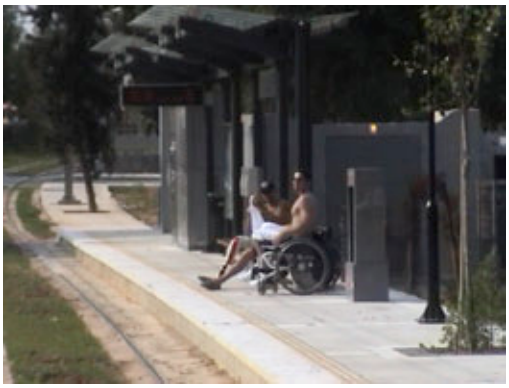
Vues du métro d'Athènes - sept 2004

Exemples de signalétiques au sol et au plafond, métro d'Athènes, sept 2004

Le vieux réseau de métro (ligne rouge – Daphni – Cepolia) a été rendu accessible par la réhabilitation de toutes les stations. De la même manière, les accès peuvent s'effectuer avec des rampes, des escalators ou des ascenseurs. Une bande d'éveil de vigilance a été rajoutée sur les quais et la signalétique harmonisée avec les autres lignes de métro,

Accès au métro, place Syndargma – Athènes, sept 04

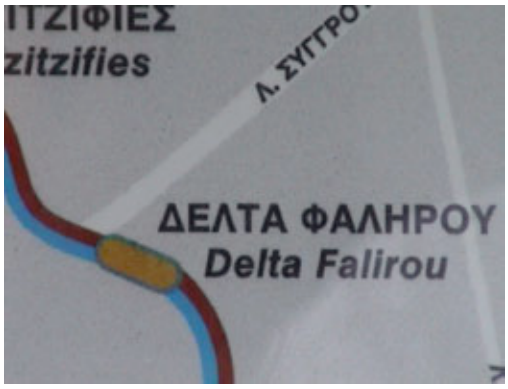
- Le tramway bénéficie des mêmes principes d'aménagements : rampes, bandes de guidage et d'éveil de vigilance pour les déficients visuels



Tramway d'Athènes
(extraits photographiques de vidéogrammes réalisés
lors des JO Paralympiques Athènes sept 2004)

Que ce soit dans le métro ou dans le tramway, les annonces sonores et la signalétique sont bilingues grec et anglais. Un signal sonore précise aussi la fermeture des portes.

Journée sans voiture à Athènes : "de 5h00 à 17h00 allons au travail sans voiture"
Photos septembre 2004



Signalétique grecque-anglais dans les stations de tramway
(extraits photographiques de vidéogrammes réalisés
lors des JO Paralympiques Athènes sept 2004)

- Pour les bus enfin, les stations ont été en grande majorité surélevées sur des plateformes de même hauteur que le trottoir et l'entrée du bus. Certaines lignes de trolley ont ainsi des systèmes d'élévateurs pour les fauteuils roulants. Ainsi, pour assurer l'espace libre pour descendre la rampe, la plateforme est située dans la rue devant la station qui se situe sur les trottoirs. Dans ces configurations, les voitures ne peuvent pas stationner devant la station et empêcher l'usage normal de la plateforme.

Terminus de bus – station sur la place Elefteria
Athènes – sept 04

5.3 - L'espace public

Les trottoirs de la ville ont été équipés de bateaux en face des passages piétons et de bandes de guidage.

Abaissement des trottoirs et bandes de guidage – Place Omonia
Athènes, sept. 04

En septembre 2005, La ville d'Athènes comptabilisait 180 km d'aménagement de trottoirs : abaissement du niveau du trottoir (plus d'un millier) et mise en place d'un guidage pour les personnes malvoyantes. La moitié de ces kilomètres de trottoir a été réalisée par la communauté des communes d'Athènes, l'autre moitié par YPOXEDE. La réalisation de ces bandes est basée sur le principe suivant. Quatre types de carreaux en ciment d'un format de 40X40cm ou 50X50cm compose une bande de guidage. Un premier motif est utilisé pour indiquer la direction aux personnes malvoyantes, un deuxième pour le changement de direction, un troisième pour signaler un danger et le quatrième pour indiquer un service (par exemple l'existence d'un téléphone, d'un banc etc.).

Ces actions d'envergure doivent tout de même êtres relativisées :

- Premièrement les chiffres annoncés restent malheureusement faibles face à l'envergure de la tâche encore à fournir. Sur l'ensemble de

l'agglomération d'Athènes, l'ensemble des trottoirs devant être mis en conformité correspondrait à 8000 kms,

- De plus, d'après un responsable d'YPEXODE[50], le choix des dalles a été aussi contraint par des raisons budgétaires. Le ministère voulait des dalles en céramique[51], mais aucun fournisseur ne les proposait en Grèce et elle restait hors de prix à l'importation. Ainsi, leur mise en œuvre reste parfois problématique : dalle cassée (sous-couche instable, bande qui finit sur un mur ou passe sous un kiosque),

- Malgré la communication réalisée lors des jeux paralympiques, la population doit encore être informée du rôle de ces aménagements. Les personnes malvoyantes doivent aussi apprendre à l'utiliser. Il existe encore un déficit d'informations à ce sujet.

Cependant, les différents acteurs de l'accessibilité se félicitent tout de même de l'effet de ces aménagements d'envergure sur les représentations ordinaires. Les citoyens ont compris leurs rôles, ils s'habituent à voir des personnes handicapées autonomes en ville. Ainsi, toute action future sera plus facile à mettre en œuvre.

La municipalité d'Athènes reste cependant encore confronté au problème du stationnement sauvage des voitures et des deux roues sur les trottoirs, sur les bateaux et plus généralement sur tous les aménagements dédiés aux personnes à mobilité réduite. La Municipalité d'Athènes a commencé à poser des potelets, mais cela n'a pas résolu le problème des 2 roues. Puis elle a décidé de peindre la surface de la rue entre les deux trottoirs avec une peinture de couleur bleu phosphorescente. Un grand symbole de fauteuil roulant a été dessiné afin de rappeler aux chauffeurs la fonction principale de ces aménagements[52].

Stationnement de motos, derrière la place Omonia
Athènes – Sept 04

[50] M. Kostas Kiriakopoulos, YPEXODE – entretien réalisé le 22 septembre 2004.

[51] La céramique offrait un meilleur confort pour le pied.

[52] Cette action devait être évaluée dans les mois à venir.

5.4 - Les services et commerces

La Municipalité d'Athènes a installé 26 toilettes auto-nettoyantes accessibles pour usage public, pour palier au manque d'accessibilité de certains restaurants[53]. Ces toilettes sont payantes et sont situées dans les places centrales de la ville (Syndargma, Kolonaki, Monastiraki, etc.).

Nous avons aussi pu observer que toutes les boutiques de Plaka avaient, à leur manière, relevé le défi de l'accessibilité :

Mise en accessibilité des commerces à Plaka – Athènes sept.2004

5.5 - Les sites archéologiques

Enfin, il faut aussi citer deux opérations majeures dans la mise en accessibilité des monuments historiques : la réunification des sites archéologiques d'Athènes et l'accès au site du Parthénon pour les personnes à mobilité réduite.

La réunification des sites archéologiques d'Athènes s'est construite autour d'une "Grande promenade" c'est à dire une artère piétonne entre les rues Dionysou Areopagitou, Apostolou, Pavlou, Adrianou, et Ermou.

[53] La municipalité a considéré que les salles des restaurants étaient en grande majorité accessibles. Par contre les toilettes ne l'étaient pas.

Réunification des sites archélogiques d'Athènes – rue Pavlou
Athènes - sept 04

Dans le cadre de la réunification des sites archéologiques d'Athènes, l'ensemble des acteurs de l'accessibilité à Athènes (ministères publics, associations) ont aussi réalisé la mis en accessibilité du site du Parthénon. Ce site était certainement un des sites mondiaux les plus connus au monde tout en étant le moins accessible. Concrètement, l'ensemble des visiteurs rentre par le même portail. Les personnes à mobilité réduite doivent alors emprunter un sentier particulier[54] pour accéder à l'ascenseur extérieur accroché à la paroi (cf. clichés ci-dessous). Un premier dénivelé d'une vingtaine de marches est franchi grâce à une plate-forme élévatrice. Elle permet d'accéder au départ de l'ascenseur qui peut embarquer 2 fauteuils à la fois. Cet ascenseur nécessite la présence d'aides techniques pour les personnes à mobilité réduite et d'un électricien pour changer les batteries de la plate-forme élévatrice. La plate-forme a une vitesse réglementée (vitesse maximum ne pouvant pas rendre malades les personnes embarquées). Le débit du nombre de personnes à l'heure pouvant effectuer un trajet est actuellement faible, mais les responsables ont pu répondre à la demande lors des jeux paralympiques.

Au sommet, une promenade a été aménagée pour profiter de l'ensemble des bâtiments (bande de terre-plein dure). L'accès au musée de l'Acropole est lui aussi accessible grâce à la présence d'un ascenseur (le musée est en contrebas de 4 mètres).

[54] D'après le personnel aidant, certaines personnes refusent de prendre ces accès différenciés. Ils se font alors aider par leurs proches sur l'accès traditionnel.

Ce dispositif est expérimental et devait faire l'objet d'un bilan après la saison touristique. S'il s'avérait efficace, un concours d'architecture pourrait être lancé pour rendre pérenne cette installation.

Mise en accessibilité du site du Parthénon
Athènes – sept 04

Conclusions partielles et remarques générales sur Athènes et la Grèce

Etat et maîtrise d'ouvrage : comparativement à la France, Athènes et la Grèce semblent souffrir d'un manque d'investissement de l'Etat en termes d'accessibilité. Rapidement, on pourrait dire que l'Etat Français construit beaucoup même s'il revend par la suite. Ce n'est pas le cas en Grèce. Ce sont les privés qui construisent le plus et ils se soustraient très souvent aux questions de l'accessibilité. Quand l'Etat construit en Grèce, il n'y a aucun problème.

Les pentes et la densité : autres chiffres caractéristiques, ce sont les pourcentages des pentes des rues principales qui rendent les aménagements pour l'accessibilité particulièrement difficile. À titre d'exemple, la rue Panapestimiou (artère traversant d'Est en Ouest le centre d'Athènes) a une pente de 10%.

PARTIE 2

UN SITE WEB PEDAGOGIQUE

CONCLUSIONS ET PROSPECTIVES

CONCLUSION ET PROSPECTIVES

Les conditions dans lesquelles cette recherche a été menée n'ont malheureusement pas été favorables à sa réussite. Comme nous l'annoncions dans l'introduction de ce rapport, la phase d'analyse transversale des données empiriques, issues à la fois du dépouillement des recherches bibliographiques et du travail d'immersion réalisé en Grèce et en République Tchèque, n'a ainsi pas pu être réalisée. De la même manière, l'enquête ethnographique prévue à Copenhague au Danemark reste aujourd'hui à l'état de programmation. Toutefois, malgré cet état de fait, un certain nombre d'enseignements et de pistes de travail peuvent êtres dégagés.

1. LA COMPLEXITE DE L'APPROCHE CULTURELLE DE L'ACCESSIBILITE

Le premier concerne directement le parti pris initial de cette recherche et les difficultés de sa mise en œuvre. **Aborder l'accessibilité des transports publics urbains à travers le prisme des cultures urbaines constitue un angle d'approche** particulièrement intéressant, mais aussi particulièrement **complexe de la question**.

Trop de travaux aujourd'hui se limitent encore à une approche technique de l'accessibilité des transports publics urbains. Si des progrès sont certes à réaliser dans la mise en œuvre de dispositifs et de matériel roulant adaptés, si des problèmes récurrents d'aménagement ou de construction sont désormais à résoudre dans des délais brefs (réduction des lacunes, qualité des messages visuels et sonores, rupture dans la chaîne du déplacement…), la thématique de l'accessibilité doit également être abordée dans ses dimensions sociales, sensibles et culturelles. Or, à ce sujet, outre la discussion autour de la nécessaire égalité des conditions d'accès du public handicapé et/ou âgé aux services urbains, la question du poids des cultures urbaines dans les choix mis en œuvre, celle de la réception de ces choix par les personnes handicapées elles-mêmes et la question des modalités d'usage des transports publics urbains ne sont encore pas suffisamment traitées. Or, dans des sociétés comme les nôtres où le cosmopolitisme se généralise, il serait temps de s'interroger sur le poids de ces pluralités culturelles dans les modes d'accès et d'usage des citadins aux transports publics en particulier et aux services urbains en général.

Prenons deux exemples. Dans la société québécoise, où l'hétérogénéité culturelle est importante, l'accès des personnes handicapées aux services de taxis urbains, pourtant techniquement accessibles, n'est pas sans poser de problèmes majeurs. Ces problèmes naissent, pour une bonne part, de la confrontation entre elles d'approches et de représentations contrastées de la figure de la personne handicapée. Ainsi, un certain nombre de conducteurs, de confession juive ou musulmane, refusent fréquemment l'accès de leur véhicule aux usagers aveugles accompagnés de chien guide ou aux usagers handicapés moteurs, en raison de préceptes culturels propres : l'impureté du chien dans un cas, l'absence de reconnaissance sociale de la personne handicapée dans l'autre. De la même manière, dans les pays de l'Est, l'accueil et l'accompagnement des personnes handicapées de culture tsigane ou rom n'est pas sans susciter de réactions parfois problématiques. Dans ce cas, l'histoire de ces pays, et celle de ces minorités, refait surface et vient bousculer les conditions d'accueil et d'accès de ces personnes aux services publics.

Des exemples du même type sont légion dans nombre de nos pays. Pour autant, cet aspect de l'accessibilité ne constitue encore qu'une partie plus que mineure des réflexions menées jusqu'à présent. L'anthropologie et la psychologie environnementale nous apprennent pourtant, depuis de nombreuses années, que la culture interfère dans la manière dont chaque usager perçoit et se déplace au sein de son environnement. C'est à partir de ce point de vue particulier que cette recherche s'est construite. C'est aussi en partant de l'hypothèse selon laquelle la culture est un moyen pour rendre compte du rapport de l'homme à son environnement que des choix méthodologiques ont été mis en oeuvre. Pour autant, la démarche entreprise demeure plus que partielle dans ses résultats. Devant l'abstraction et la multiplicité des acceptations de la notion de « culture », nous n'avons pas su choisir. De la même manière, nous n'avons pas su déjouer les pièges de cette abstraction et avons probablement adopté un point de vue beaucoup trop généraliste sur la question pour déboucher sur des pistes de réflexion constructives à moyen terme. « La culture en tant que telle ne peut être utile ni à la recherche, ni au projet (…). Il est impossible de l'utiliser, ni pour tenter de comprendre comment naissent et sont utilisés les environnements, ni pour concevoir des environnements. (…) La culture est un concept de définition, une étiquette en quelque sorte, qui couvre une large gamme de phénomènes humains. De ce fait, elle est à la fois trop abstraite et trop générale (ou globale) pour être utile » (Rapoport, 2001).

Il semblerait nécessaire alors, dans l'avenir, de réduire nos ambitions et l'angle de questionnement à travers lequel nous souhaitons aborder cette thématique de l'accessibilité des transports publics urbains. Une piste de recherche intéressante pourrait être la suivante : mettre à jour une histoire des sensibilités urbaines et s'interroger davantage sur la manière dont les codes culturels induisent des rapports et des modes d'accès différenciés à l'environnement.

2) LES FONDEMENTS NORMATIFS D'UNE REFERENCE DANS LE DOMAINE DE L'ACCESSIBILITE

Le constat est plus nuancé concernant la réflexion sur la notion de pratiques « référentes » ou de « bests practices » dans le domaine de l'accessibilité des transports publics urbains. À ce sujet, la recherche met en avant un certain nombre de pistes de réflexions dont nous espérons qu'elles seront prises en compte à l'avenir. La première remarque, transversale à toutes les autres, est qu'**il est nécessaire de nuancer à la fois l'usage et la définition de l'expression « pratiques référentes »** (ou bests practices ») dans le domaine de l'accessibilité. Diverses raisons peuvent êtres avancées.

La première est que, telle qu'elle est employée et comprise aujourd'hui, la référence dans le domaine de l'accessibilité des transports publics urbains, ne relève, une fois encore, que d'une acceptation technique (voire techniciste) du sujet. Sont ainsi communément désignés comme « référents » des aménagements ou des dispositifs qui, techniquement, résolvent ou diminuent les difficultés d'accès pratique et physique d'une personne handicapée et/ ou âgée à un mode de transport particulier. Le système APEX par exemple, utilisé dans les transports publics praguois pour faciliter l'orientation et l'autonomie de la personne handicapée visuelle, est ainsi présenté comme un outil référent dans la mesure où sa qualité technique lui permet de résoudre une difficulté pratique récurrente au sein de la population aveugle : celle de l'orientation dans un espace sans la vue.
Pour autant, en désignant ce système comme un système référent, on oublie de signaler que son usage est parfois rendu difficile par sa haute technicité et que son acquisition est parfois trop onéreuse pour les personnes handicapées les moins aisées. Cette remarque relance bien sur le débat autour de la généralisation de l'emploi des nouvelles technologies de l'information et de la communication dans la mise sur le marché de dispositifs de mise en accessibilité des transports publics urbains. Elle pose aussi le problème des coûts financiers de ces produits. Elle interroge enfin les fondements normatifs de la « référence » et notamment de la référence dans le domaine de l'accessibilité. « Identifier ce qui est bon, évaluer des situations et des pratiques ne saurait se réduire à une connaissance objective des faits, à la neutralité d'une technologie, aussi précise soit-elle, mais appelle une réflexion sur les fondements normatifs » (Zimmermann, 2004). Quelle culture de l'accessibilité propage-t-on à travers l'évaluation positive de ces dispositifs techniques ? En quoi et comment cette culture technique de l'accessibilité influence-t-elle les cultures constructives ?

La seconde raison pour laquelle il nous semble nécessaire de nuancer l'usage de cette expression est que, jusqu'à présent, les dispositifs ou aménagements désignés comme « référents » s'adressent à un type de handicap spécifique et singulier : le handicap moteur, ou le handicap visuel, ou le handicap auditif. Peu de ces « bests practices » s'adressent à des handicaps croisés. En outre, à notre connaissance, aucun des dispositifs désignés comme référents ne prend en compte le cas du handicap mental ou cognitif. Autrement dit, malgré un discours centré sur la nécessaire prise en compte de tous les handicaps,

malgré l'inscription de ce discours dans des textes réglementaires, les réflexions et les pratiques mises en œuvre continuent aujourd'hui encore à procéder par catégorisation des types de handicap. Or, la référence dans le domaine de l'accessibilité des transports publics, et des services urbains dans leur totalité, n'est-elle pas davantage la qualité d'un dispositif ou d'une pratique qui procèderait non par catégorisation mais par transversalité ?

Enfin, cette notion de « référence » doit être mis au regard des contextes environnementaux et des situations dans lesquels un dispositif ou un aménagement est mis en place. Cette dernière remarque redouble celle faîte à propos des fondements normatifs de la référence. Comment passer aujourd'hui d'une réflexion sur la valeur ajoutée des dispositifs technologiques à une réflexion sur la multiplicité des situations d'accès aux transports publics urbains, et donc à la multiplicité des facteurs (environnementaux, sociaux, culturels, sensibles…) qui les composent ?
L'étude, et notamment les différents exemples présentés dans le site Web joint à ce document, révèle l'homogénéisation des types de dispositifs mis en place dans les pays européens : dit rapidement, au nord, comme au sud et à l'est, les technologies de l'accessibilité sont largement diffusées et des outils similaires sont employées pour réduire les difficultés d'accès des personnes handicapées (moteurs et visuels essentiellement) aux transports publics urbains. Les mêmes défauts ou difficultés sont aussi à relever dans chaque capitale :

- Défaut dans la mise en œuvre des dispositifs,
- Qualité souvent inégale de leur facture,
- Obstacles à la mise en œuvre de ces dispositifs : dans les pôles multimodaux, et notamment dans ceux proposant une connexion entre le rail et la route (bus – métro, bus – tramway) ; dans les environnements à fort dénivelé ; dans les environnements à forte densité de population

L'étude montre également en quoi un dispositif peut être référent dans un contexte culturel et d'usage particulier et inopérant dans un autre. Ainsi, si les réseaux de tramway et de métro grecs présentent un règlement de l'accessibilité proche de la référence d'un point de vue technique, leur usage par les personnes handicapées semble encore sporadique. Dans ce contexte culturel, l'autonomie de la personne handicapée et/ou âgée, si elle est recherchée, ne constitue pas une condition *sine qua non* de leur déplacement. C'est la possibilité du recours à un accompagnement humain qui est davantage recherché.

De la même manière, le travail d'immersion mené en Grèce et en République Tchèque nous a confronté à un certain nombre de singularités d'usage et de conception, qui questionne la définition même d'une « référence » dans le domaine de l'accessibilité.
Prenons un exemple. À Athènes, lors des jeux olympiques et paralympiques de 2004, la municipalité a fait le pari de rendre les sites archéologiques majeurs de la ville, dont le Parthénon, accessibles aux personnes circulant en fauteuil roulant. Dans ce dessein, et avec l'accord des services ministériels en charge des monuments historiques, un monte-charge a été provisoirement installé sur une des parois d'accès au site :

L'accès au Parthénon – Implantation d'un monte-charge
Photos Athènes sept. 2004

Ce monte-charge ne répond pas, techniquement, à la définition que l'on donne communément d'un dispositif référent. Si les conditions de sécurité du déplacement semblent être respectées, le degré de pente (très important) du monte-charge peut causer des troubles chez les personnes les plus fragiles. Son usage nécessite, en outre, la présence constante d'un technicien. Pour autant, on peut se demander si ce dispositif ne procède pas d'une forme de référence notable en permettant un accès jusqu'à présent interdit des personnes handicapées à un des joyaux de l'histoire de la civilisation grecque. Ce monte-charge était encore en service en janvier 2007, lorsque nous avons procédé au travail d'immersion.

3) LES ENJEUX DE L'APPROCHE CULTURELLE DE L'ACCESSIBILITE POUR LA CONCEPTION

Le travail mené nécessite enfin que l'on s'interroge sur ses apports dans le domaine de l'architecture, de l'urbanisme et de l'aménagement urbain. **Quelles sont, autrement dit, les nouveaux enjeux que posent l'approche culturelle de l'accessibilité pour la conception ?**

La prise en compte de la thématique de l'accessibilité dans les projets architecturaux ou urbains n'est encore pas systématisée dans le milieu de la conception. Malgré l'évolution des mentalités et l'effort récent des autorités publiques pour former les étudiants des écoles nationales supérieures d'architecture à ces questions, des blocages perdurent. En effet, si projets architecturaux et contraintes spatiales liées au traitement de l'accessibilité fusionnent de plus en plus, les réglementations relatives à la prise en compte du handicap et de la mobilité réduite, telles qu'elles sont définies et présentées actuellement, sont souvent vécues, dans le milieu de la conception, comme des contraintes supplémentaires au projet. Dit rapidement, ce sont deux visions de l'aménagement et du projet urbain, voire deux cultures professionnelles particulières, qui s'opposent depuis de nombreuses années et qui créent cette inertie durable : une vision esthétique d'une part, celle de l'architecte et de l'urbaniste ; une vision fonctionnelle d'autre part, celle du législateur et des représentants d'usagers handicapés.

Comment remédier aujourd'hui à ces blocages persistants ? Comment concilier d'une part, les exigences qu'imposent en matière de conception la réglementation dans le domaine de l'accessibilité et d'autre part, la volonté de l'architecte ou de l'urbaniste de « mettre de l'esthétique » dans le projet ?
À l'issue du travail mené, une première piste semble se dessiner : la prise en compte de la question de l'accessibilité, et notamment celle de la pluralité de ses déclinaisons, constitue une opportunité pour renouveler les modes de production de l'espace urbain. Si l'on part de l'hypothèse selon laquelle l'intérêt de l'architecte se situe dans la possibilité qu'on lui offre de réinterpréter, pour son projet, un certain nombre de données techniques (y compris donc les normes réglementaires), il est alors souhaitable d'envisager une réflexion sur la capacité des normes actuelles à générer des solutions architecturales innovantes. Ainsi, et pour exemple, plutôt que de s'astreindre à respecter une largeur réglementaire des bandes d'éveil de vigilance, n'est-il pas plus créatif pour l'architecte (et à long terme pertinent pour l'usager) de s'interroger sur la largeur au-delà de laquelle (ou en-deça de laquelle) ce dispositif d'alerte perd de son efficace pour la personne aveugle ? De la même manière, et même si nous sommes conscients qu'un certain nombre de contraintes techniques et réglementaires ne peuvent êtres réinterprétés, ne peut-on envisager que les nouveaux dispositifs créés tirent davantage parti des compétences perceptives des usagers (et notamment des systèmes de compensation sensorielle qu'ils mettent parfois en œuvre) ? Autrement dit, comment impulser davantage de souplesse dans la création architecturale sans remettre en cause ni le bien-fondé des normes actuelles en matière d'accessibilité, ni la liberté de création de l'architecte ?

BIBLIOGRAPHIE

BIBLIOGRAPHIE

AMAR, G (1993). Pour une écologie urbaine des transports in *Les Annales de la Recherche Urbaine,* juin-sept., n°59/60, pp.140-151

AMPHOUX P., CHELKOFF G., THIBAUD JP. (2004). *Ambiances en débat.* Bernin, Ed. A la Croisée, Coll. Ambiances, ambiance.

BILLIARD, I (1988). *Espaces Publics.* Groupe de travail sous la présidence de M.A Louisy, Plan Urbain, Ministère de l'Equipement et du Logement, Paris, La Documentation Française, 132 p.

BVG (2003). *The accessibility of urban transport to people with reduced mobility*. Final report, DG Energy and Transport European Commission, 63 p.

BRIAUX-TROUVERIE, C. (2000). *Les personnes handicapées et les transports : évolution de l'accessibilité dans les transports et analyse du rôle du Colitrah durant ces 20 dernières années.* Paris, Coliac, 70 p.

CARRÉ JR., MIGNOT C. (2003). *Ecomobilité : les déplacements non motorisés : marche, vélo, roller…, éléments clés pour une alternative en matière de mobilité urbaine.* Rapport Inrets – Prédit 2, 148 p.

CEMT (1981). *Résolution d'ensemble n°45 sur le transport des personnes handicapées tributaires du fauteuil roulant,* CEMT, 2 p

CEMT (1986). *Transport des personnes à mobilité réduite. Comparaisons internationales des pratiques et des politiques. Recommandations.* Paris, 168 p.

CEMT (1999). *Charte sur l'accès aux services et infrastructures de transport*. Conseil des Ministres, Varsovie, 19 et 20 mai

CEMT (2000). *Les transports dans les années 2000. Questions-clés.* Actes du 15e symposium sur la théorie et la pratique dans l'économie des transports, Grèce, 7-9 juin 2000, 723 p.

CEMT (2000). *Législation pour améliorer les moyens d'accès.* Groupe sur les transports à mobilité réduite, rapport CEMT/CS/TPH(2000)7/REV1, 68 p.

CEMT (2000). *Mesures consultatives. .* Comité des suppléants, Groupe sur les transports pour les personnes à mobilité réduite, rapport CEMT/CS/TPH(2000)8/REVI, 25 p.

CEMT (2000). *Signalisations tactiles et auditives : considérations intéressant l'action des pouvoirs publics.* Comité des suppléants, Groupe sur les transports pour les personnes à mobilité réduite, rapport CEMT/CS/TPH(2000)10/FINAL, 19 p.

CEMT (2000). *Tarifs concessionnaires.* Comité des suppléants, Groupe sur les transports pour les personnes à mobilité réduite, rapport CEMT/CS/TPH(2000)/REVI, 14 p.

CEMT (2001). *Résolution d'ensemble n°2001/3 sur les transports accessibles.* CEMT/CM(2001)15/FINAL/CORR1, 8 p.

CEMT (2001). *Transport policies in the contries of central and eastern europe – a decade of integration : results and new challenges*. Rapport de M. Karel Steiner, CEMT(2001)13, 5 p.

CEMT (2002). *Transport et vieillissement de la population,* Groupe sur les transports pour les personnes à mobilité réduite,Groupe sur la sécurité routière, rapport, 30 p.

CEMT (2003). *Conclusions et recommandations sur l'amélioration de l'accessibilité dans les transports publics*. Conseil des ministres, rapport CEMT/CM(2003)6/FINAL, 7 p.

CEMT (2003). *Rapport CEMT-IUTP sur l'amélioration de l'accessibilité dans les transports publics.* Conseil des ministres, rapport CEMT/CM(2003)11, 41 p.

CEMT (2003). *Prix CEMT-FEPH pour l'accessibilité et l'intégration dans les services et infrastructures de transport – Rapport du jury*. Comité des suppléants, rapport CEMT/CS(2003)21/FINAL, 11 p.

CEMT (2004). *Améliorer l'accessibilité des transports. Rapport sur la mise en œuvre au niveau national des mesures visant à améliorer l'accessibilité des transports.* Groupe de travail accès et inclusion, rapport CEMT/CM(2004)27, 33 p.

CEMT (2004). *Politiques spatiales et transports : le rôle des incitations réglementaires et fiscales.* Table ronde 124, rapport CEMT, 196 p.

CEMT (2005). *Evolution des transports 1970-2003.* CEMT/OECD, 68 p.

CERTU (2000). *Guide d'aménagement de voirie pour les transports collectifs. Contraintes techniques liées aux PMR*

CERTU (2001). *Les bus et leurs points d'arrêt accessibles à tous. Guide méthodologique.* Certu, août.

CERTU (2005). *Villes accessibles à tous : quels outils de diagnostic ?.* Actes de la journée d'échanges du 16 juin 2005, novembre, 62 p. (disponible uniquement en téléchargement)

CERTU (2005). *Personnes âgées et transports collectifs.* Dossier, avril, 74 p.

CERTU (2005). *Handicaps et ville.* Ouvrage de Technicités, juin.

CHELKOFF G., THIBAUD JP. (1997). *Ambiances sous la ville.* Cresson, 304 p.

Collectif (2004). *Athènes*. La pensée de Midi, éditions Actes Sud : Arles,n°11, hiver 2003-2004, 174 p. [http://www.lapenseedemidi.org/accueil.html]

COMMISSION EUROPEENNE (1996). *Un réseau pour les citoyens. Comment tirer parti du potentiel des transports publics de passagers en Europe.* Livre vert, 60 p.

COMMISSION EUROPEENNE (2003). *L'accessibilité des transports urbains pour les personnes à mobilité réduite. Commission Européenne (D6-TREN)*

CONSEIL DE L'EUROPE (2003). *Réadaptation et intégration des personnes handicapées. Politique et législation.* Strasbourg, Rapport du conseil, 7e édition, 410 p.

CR GOVERNMENT BOARD FOR PEOPLE WITH DISABILITIES (1998). *National Plan on Equalization of Opportunities for Persons with Disabilities.* Prague, rapport du VVZPO, 45 p.

DANISH DISABILITY COUNCIL (2002). *Danish disability policy. Equal opportunities through dialogue*. Copenhague, The equal opportunities center for disabled persons, 63 p.

DEFOUG H., DE VINCENTI J.C (2000). *La disponibilité effective des équipements réalisés pour assurer l'accessibilité des personnes handicapées aux transports publics*. Rapport d'audit pour le Ministère de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer, 246 p.

DELEGATION MINISTERIELLE A L'ACCESSIBILITE (2006). *Évolution de l'accessibilité. Bilan 2005 et perspectives.* Ministère de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer, 159 p.

DELEGATION MINISTERIELLE A L'ACCESSIBILITE (2005). *Évolution de l'accessibilité. Bilan 2004 et perspectives.* Ministère de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer, 140 p.

DELEGATION MINISTERIELLE A L'ACCESSIBILITE (2004). *Qualité d'usage pour tous de la cité, des produits e des services.* Actes des premières assises nationales de l'accessibilité, 272 p.

DELEGATION MINISTERIELLE A L'ACCESSIBILITE (2004). *Évolution de l'accessibilité. Bilan 2003 et perspectives.* Ministère de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer, 184 p.

DELEGATION MINISTERIELLE A L'ACCESSIBILITE (2003). *Transports et accessibilité : allons plus loin.* Actes du colloque européen du 2 décembre 2003, Ministère de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer, 79 p.

DESSAIGNE M.F, LEQUATRE F. (2005). *Accessibilité de l'information aux usagers déficients sensoriels dans les transports collectifs urbains. Phase 1 : état de l'art.* Rapport Ergonomos provisoire pour le Certu, 76 p.

DIRECTION DES AFFAIRES ECONOMIQUES ET INTERNATIONALES (2002). *Handicap et transport.* Dossiers du CDAT, Ministère de l'équipement, des transports et du logement, 273 p.

Ecologies des transports urbains. Paris, Département du Développement Prospective RATP, n°85 de novembre 1993 et n° 102 de juin 1995

GALLO, E. (2000). *L'intégration des personnes handicapées dans les pays de l'union européenne.* Université Paris 8, Diplôme « nouvelles technologies et handicaps physiques et sensoriels », Programme Socrate, 124 p.

GRENIER, A (1998). La prise en compte des personnes à mobilité réduite dans la production des espaces publics urbains in *La ville des vieux. Recherche sur une cité à humaniser.* Paris, Ed. de l'Aube, INRETS, pp.409-415

GROSBOIS, LP (1993). *Handicap physique et construction.* Paris, Le Moniteur, 327 p.

HARNE, N.J (2004). *Background paper for the European conference Design for All in public transport.* Stockholm, Nordic council on Disability policy's network on public transport, 7 p.

HEYRMAN, E. (2003). *Entre normes centrales et contextes locaux : la mise en accessibilité des systèmes de transport. Les exemples des tramways et métro lyonnais et grenoblois* : *rapport de stage de DEA.* D.E.A Politiques publiques et gouvernements comparés. Lyon II : I.E.P, 133 p.

HOSNEDLOVA M. (2001). Desserte des centres commerciaux et de loisirs par les lignes du métro de Prague in *Transport public international,* vol. 50, n° 1, pp. 22-23

HOSNEDLOVA M., SCHEIDEGGER P. (2003). L'impact des récentes inondations sur le réseau de transport pragois in *Public Transport International,* vol. 52, n° 3, pp. 48-50

HUGUES, JF (1989). *Déficience visuelle et urbanisme*. *L'accessibilité des villes aux aveugles et mal-voyants*. Paris, Ed. J. Lanore, 159 p.

IUTP (2003). Faire de la multimodalité une mobilité sans contrainte : le défi de l'intégration in *Transport public international,* n°4, pp.14-17.

IUTP (2002). L'accès au transport public in *Transport public international,* n°4, pp.32-34.

JOSEPH I, BOULLIER D, GUILLAUDEUX V, LEVY E, LACOSTE M, BAYARD D, BORZEIX A (1995). *Gare du Nord : mode d'emploi*. Programme de recherches concertées, Plan Urbain-RATP-SNCF, Paris, Ed. Recherches, 443 p.

JOUVE, B. (sous la dir.de)(2003). *Les politiques de déplacements urbains en Europe. L'innovation en question dans cinq villes européennes.* Paris, l'Harmattan, 186 p.

La ville des vieux. Recherche sur une cité à humaniser. Paris, Ed. de l'Aube, INRETS, 1998, 501 p.

LECLERC, S. (2001). Les transports publics à Prague : extension, intégration et accessibilité au plus grand nombre in *Transport environnement, circulation, n°167, pp. 40-43*

LEVY, G. (2003). *L'accessibilité des transports aux personnes handicapées et à mobilité réduite*. Rapport remis au Premier Ministre, 132 p.

LOW, S. (1988). Les aspects culturels de l'aménagement de l'environnement : une introduction in *Architecture et comportement,* vol.4, n°3, pp. 191-195.

MARIN-LAMELLET C., HEYRMAN E., SOULAS C., ALAUZET A. (2006). *Entre demande sociétale, volonté politique, contraintes techniques et culture locale : la mise en accessibilité des réseaux de transports collectifs de Lyon et de Stuttgart.* Rapport de Recherche, Inrets-LESCOT, Prédit 3, Groupe opérationnel n°10, 140 p.

MATHIEU, Y. (2002). *État des lieux des services innovants de mobilité en Europe.* Rapport final, Prédit, 100 p.

MICHAILAKIS, D (1997). *Government action on disability policy. A global survey.* Rapport de la commission au développement social des Nations Unies, 201 p.

NOURY D., SEGAL P., AUBIN C. (2003). *Etude d'administration comparée sur les dispositifs de compensation du handicap en Europe : rapport de synthèse.* Paris, Ministère des affaires sociales, du travail et de la solidarité, 41 p.

ONU(1996). *Czech Republic*. New York, Permanent Mission to the United Nations.

OST (observatoire des sciences et des techniques), MJENR (Délégation aux relations internationales et à la coopération), MAE (Direction générale de la coopération internationale et du développement) (2003). *La République Tchèque – Les systèmes nationaux de recherche et d'innovation du monde et leurs relations avec la France*. OST, 31 p.

PAPE J., CHARBONNEAU J.P (2006). Copenhague. Un plan d'action pour les espaces urbains in *Voies publiques. Histoires et pratiques de l'espace public à Paris,* Paris, Editions du Pavillon de l'Arsenal, pp. 230-233.

PIERRON, J (1988). *L'accessibilité, clé de la communication pour les handicapés dans la vie quotidienne*. Paris, Thiers, 441 p.

PUCHER, J. (1999). The transformation of urban transport in the Czech Republic 1988-1998 in *Transport Policy,* n° 6, pp.225-236

RAPOPORT, A. (2003). *Culture, Architecture et design*. Paris, Editions In Folio, 160 p.

ROSENBLOOM, S. (2002). *Intergovernemantal interactions as barriers to accessibilité.* Den Bosch, Pays-Bas, octobre

SANCHEZ J, VELCHE D (1996). Vécus et usages de la gare de Lyon par des personnes handicapées in *Mobilités réduites : les épreuves de l'accessibilité,* actes de la journée du 16 février 1996, pp.9-65

(1994) Accessibilité et handicap in *Le courrier du CNRS,* n°81, pp.159-161

(1992) Accessibilités, mobilités et handicaps in *les Annales de la Recherche Urbaine,* dec-mars, n°57/58, pp.126-134

THOMAS, R. (2005). *Les trajectoires de l'accessibilité.* Grenoble, A la Croisée, collection Ambiances, Ambiance, 183 p.

THOMAS, R. (2004). Le piéton dans l'espace public. Figures de l'accessibilité. In Amphoux Pascal, Thibaud Jean-Paul et Chelkoff Grégoire (Ed). *Ambiances en débat*. Grenoble: A la Croisée, pp.162-169

THOMAS, R. (2000). *Ambiances publiques, mobilité, sociabilité. Approche interdisciplinaire de l'accessibilité piétonnière des villes.* Thèse de Doctorat en sciences pour l'ingénieur, Filière doctorale Ambiances Architecturales et Urbaines : Université de Nantes, Ecole polytechnique, Laboratoire Cresson, 330 p.

THORNTON P., LUNT N. (1997). *Employment policies for disabled people : a review.*

WHITE, M. (2006). *Une philosophie de la culture.* Paris, Vrin, 188 p.

ZIMMERMANN, B. (sous la dir.de)(2004). *Les sciences socials à l'épreuve de l'action.* Paris, Editions de la Maison des Sciences de l'Homme, 331 p.

SITES WEB CONSULTES

DANEMARK
http://www.m.dk/en/disabled
Site officiel du métro de Copenhague

http://www.hur.dk
Site de l'autorité responsable des transports pour la région du Grand Copenhague, le HUR
http://www.nndr.dk
Site du Nordic Network Disability Research

REPUBLIQUE TCHEQUE
Dopravni podnik hl. M. Prahy, akciova spolecnost.
Information for persons with impaired mobility.
http://www.dpp.cz/en/index.htm

Dopravni podnik hl. M. Prahy, akciova spolecnost.
Important dates.
http://www.dpp.cz/en/index.htm

Dopravni podnik hl. M. Prahy, akciova spolecnost.
Information for persons with impaired mobility.
http://www.dpp.cz/en/index.htm

Dopravni podnik hl. M. Prahy, akciova spolecnost.
Fares.
http://www.dpp.cz/en/index.htm

Dopravni podnik hl. M. Prahy, akciova spolecnost.
Profile.
http://www.dpp.cz/en/index.htm

Information server city of Prague
http://www.praha-mesto.cz/fsts.aspx?1=2&n=0

Introduction of active acoustic information system for the blind in Prague public transport.
http://www.eltis.org/studies/prague.htm

The office of the CR government
Assets of the Government Board for people with Disabilities
http://www.vlada.cz/1250/eng/vrk/vybory/vvzpo/sekretar.eng.htm

The office of the CR government
Secretariat of the Government for People with Disabilities.

http://www.vlada.cz/1250/eng/vrk/vybory/vvzpo/sekretar.eng.htm

The office of the CR government
Publications by members of the Board Secretariat staff.
http://www.vlada.cz/1250/eng/vrk/vybory/vvzpo/priloha2.eng.htm

Wikipédia, l'encyclopédie libre et gratuite.
Prague
http://fr.wikipedia.org/wiki/Prague

Rapport du secrétaire général concernant la mise en œuvre du programme d'action mondial concernant les personnes handicapées",
http://www.un.org/esa/socdev/enable/disA56169f1.htm2001

GRECE

Athens2004 : site présentant l'ensemble des réalisations et des activités liées aux jeux olympiques et paralympiques d'Athènes en août et en septembre 2004
htttp://www.athens2004.com

YPEXODE : Ministère grec de l'environnement, de la planification et des travaux publics
pages en grec : http://www.minenv.gr
pages en anglais : http://www.minenv.gr/4/41/e4100.html

Programme joint de réunification des sites archéologiques entre le ministère de l'environnement et des travaux publics (YPEXODE) et le ministère de la culture
http://www.astynet.gr/
http://www.astynet.gr/index.asp

Attiki Métro
http://www.ametro.gr/

OASA :Athens Urban Transport Organisations (bus, trams, trolleys)
http://www.oasa.gr/uk/index_gr.asp
ISAP (ligne 1 du métro) : http://www.isap.gr/index.asp
OSE (trains électriques) : http://www.ose.gr

ANNEXE

Intégrer ici la réponse que nous avions faite à l'ESF