



**CHARTRE D'ENGAGEMENT DES AUTORITES RESPONSABLES
DES TRANSPORTS DANS LES METROPOLES EUROPEENNES
SUR L'ACCESSIBILITE DES RESEAUX DE TRANSPORTS PUBLICS
AUX PERSONNES A MOBILITE REDUITE**

2003

ASSOCIATION OF EUROPEAN METROPOLITAN TRANSPORT AUTHORITIES

c/o S.T.I.F. 11, avenue de Villars F - 75007 Paris

T : + 33 (0) 1 47 53 28 98 - F : + 33 (0) 1 47 53 28 47 - e-mail : emta@emta.com

<http://www.emta.com>

Préambule

L'association des autorités responsables des transports des métropoles européennes (EMTA) a été fondée en 1998 pour favoriser l'échange d'informations et de bonnes pratiques entre les autorités responsables des systèmes de transports publics dans les métropoles européennes. Elle rassemble aujourd'hui quelque 30 organismes, responsables de la planification, de l'amélioration, de la coordination et du financement des services de transports de plus de 70 millions d'Européens.

On estime actuellement que 12 %¹ de la population européenne est handicapée. Le nombre cumulé des personnes âgées et handicapées représente 24 % de la population totale, et les chiffres prenant en compte les individus subissant un handicap temporaire (personnes avec bagages, landaus, etc.) atteignent 30%² de la population européenne globale, c'est-à-dire plus de 100 millions de personnes dans l'UE à 25. En raison du vieillissement attendu de la population, ce chiffre devrait encore augmenter de manière significative au cours des prochaines années.

La problématique de l'accessibilité de tous les citoyens aux services de transport public est un objectif social majeur. Tous les citoyens, quels que soient leurs éventuels handicaps ou leur âge, doivent avoir la possibilité de mener une vie autonome. Des transports publics accessibles contribuent de manière déterminante à cet objectif. Ils améliorent en effet les possibilités de formation, d'emploi et de loisir et permettent de réduire le coût pour la collectivité des dispositifs d'aide sociale et d'assistance. De plus, il faut noter que des transports publics accessibles bénéficient à l'ensemble de la population.

Les services de transports publics doivent offrir une mobilité aisée à chacun. Mais dans la plupart des cas, la réalité ne correspond pas à cette attente. Les réseaux de métro anciens avec leurs escaliers, les autobus à plancher haut, le matériel roulant dépourvu d'espace pour les fauteuils roulants, des informations insuffisantes ou mal conçues, etc. : les liste des obstacles rencontrés

par les personnes à mobilité réduite est longue. Des progrès ont été accomplis au cours des dix dernières années, principalement du fait des pressions de la réglementation³. La conférence européenne des ministres des transports (CEMT) a œuvré activement à la sensibilisation des gouvernements nationaux à ce problème. La Commission européenne a conduit plusieurs programmes de recherche sur les aspects techniques⁴ et les organisations internationales actives dans le secteur des transports publics (UITP notamment) se sont impliquées à la fois dans l'échange d'informations sur les meilleures pratiques et dans la définition de normes. Toutes ces initiatives ont bénéficié des conseils des organisations représentant les intérêts des personnes à mobilité réduite, comme le Forum européen des personnes handicapées.

Mais en dépit de ces initiatives positives, beaucoup reste à faire. L'amélioration de l'accessibilité des services de transport est un défi complexe, qui exige non seulement un engagement politique, mais aussi du temps et une expertise technique poussée et peut, au premier abord, paraître coûteux. C'est pourquoi la majorité des véhicules de transport public et des stations ne sont toujours pas accessibles aux personnes à mobilité réduite dans les aires métropolitaines d'Europe⁵.

L'amélioration de l'accessibilité des services de transport public a, dans le passé, été essentiellement la responsabilité des opérateurs. Les entreprises de transport ont bien sûr un rôle fondamental dans la gestion des systèmes qui doivent chaque jour offrir un service accessible, et, habituellement, elles disposent des compétences techniques nécessaires à l'établissement des normes du matériel roulant et de l'infrastructure.

Il est probable qu'il en ira de même à l'avenir. Cependant, les autorités des transports publics devront s'engager davantage et elles pourraient jouer un rôle plus important dans l'amélioration de l'accessibilité aux services de transport, et cela pour plusieurs raisons :

¹ Source : COST 335

² Source : CEMT

³ Source : Rapport de la CEMT sur la législation visant à améliorer l'accès (2000)

⁴ COST 322 sur les bus à plancher surbaissé, COST 335 sur les systèmes ferroviaires lourds, COST 349 sur les cars

⁵ Source : Baromètre de l'EMTA sur le transport public dans les métropoles européennes (2000)

- **Les autorités responsables des transports publics sont engagées dans la planification des services de transport dès les phases initiales**, et il est évident qu'il est plus facile de mettre en œuvre l'accessibilité à moindre coût et plus facilement si elle est prise en compte dès le début du processus ;
 - **L'amélioration de l'accessibilité des services de transport est une tâche complexe qui implique d'intervenir non seulement sur les systèmes de transports publics, mais aussi sur leur environnement physique, social et légal**, et les autorités publiques sont les mieux placées pour mener cette approche intégrée. Ainsi, l'amélioration de l'accessibilité des itinéraires de bus implique souvent un aménagement spécial des arrêts de bus et du trottoir adjacent, et seules les autorités publiques peuvent avoir une approche aussi large ;
 - **Les autorités publiques contribuent pour une très large part au financement des systèmes de transports publics et de leurs coûts de fonctionnement**. Dans de nombreuses villes d'Europe, elles sont mêmes les principaux financeurs⁶. De ce fait elles ont une responsabilité essentielle, mais aussi un véritable pouvoir dans la conception des services de transport. Une Charte, adoptée par les ministres des transports (CEMT) en 1999 recommande ainsi que l'apport de fonds publics aux transports soit conditionné à leur accessibilité aux personnes à mobilité réduite⁷ ;
 - **La plupart des autorités des transports publics sont aujourd'hui liées aux opérateurs de transport par contrat**, qu'il s'agisse de contrats accordés dans la cadre de démarches concurrentielles ou non⁸. Ces contrats comportent fréquemment des exigences de qualité du service, tels que le pourcentage du matériel roulant devant être accessible ou la disponibilité des ascenseurs dans les stations. Il s'agit donc d'instruments puissants pour engager les opérateurs à prêter une grande attention à cet aspect de leur activité qui doit se conformer aux besoins de tous les passagers et donc permettre d'atteindre une meilleure accessibilité ;
 - **La généralisation de la concurrence dans l'octroi des contrats aux opérateurs aboutit souvent à ce que ce soient les autorités publiques qui possèdent l'infrastructure et le matériel roulant**, et les louent ou les prêtent aux opérateurs pour la durée des contrats. Cet aspect donne aux autorités publiques une nouvelle responsabilité dans la définition des caractéristiques physiques de l'infrastructure et du matériel roulant, et les incite à conclure des contrats directement avec les fabricants. Les autorités publiques doivent dès lors développer leurs propres compétences en ce domaine et s'assurer que cette dimension soit bien prise en compte au cours de la conception et de l'achat du matériel roulant ;
 - **La fourniture de services de transports porte-à-porte à la demande dans de nombreuses villes pour certaines catégories de passagers handicapés devrait être à la fois coordonnée et complémentaire avec les efforts visant à améliorer l'accessibilité des services réguliers de transports publics**. L'information aux voyageurs devrait tenir compte de ces deux types de services et conseiller ceux qui répondent le mieux aux besoins de chaque personne. Il s'agit encore une fois d'une mission des autorités publiques ;
 - Enfin, comme il existe de grandes différences dans les niveaux d'accessibilité des réseaux de transports publics entre les pays européens, l'étude des pays les plus avancés (les pays scandinaves vraisemblablement) pourrait aider les autorités publiques des autres pays à apprendre de ces exemples de bonnes pratiques. Dès lors, **les démarches de comparaison (« benchmarking ») entre les autorités des transports publics devraient être considérées comme un processus de progrès permanent**.
- Dans ce contexte, les autorités des transports publics regroupées au sein de l'association EMTA s'engagent, à la fois individuellement et collectivement, à améliorer l'accessibilité des services de transports publics dont elles sont responsables aux personnes à mobilité réduite.

⁶ Source : Etude comparative du financement des transports publics dans les métropoles européennes (étude ATM/EMTA, 2001) et Baromètre de l'EMTA sur le transport public dans les métropoles européennes (2000)

⁷ Source : Charte de la CEMT sur l'accès aux services de transports et à l'infrastructure (1999)

⁸ Source : Quelles autorités des transports publics pour les régions métropolitaines européennes ? (S. Lecter/EMTA, 2001)

Résolutions

Les autorités responsables des transports publics des régions métropolitaines européennes rassemblées au sein de l'association EMTA s'engagent à :

- 1 - **Considérer l'amélioration de l'accessibilité de leurs réseaux de transport comme un objectif social majeur**, qui doit bénéficier à tous les passagers et qui ne peut être laissé à la seule responsabilité des entreprises exploitantes ;
- 2 - **Coordonner leur action avec les autres autorités publiques afin de traiter la problématique de l'accessibilité des systèmes de transport sous tous ses aspects**, notamment sous l'angle de l'organisation physique des stations et des arrêts de bus ;
- 3 - **Tenir compte des besoins des personnes à mobilité réduite dans chacune de leurs actions**, afin de s'assurer qu'aucune décision ne puisse avoir pour conséquence une dégradation des conditions de mobilité des personnes à mobilité réduite ;
- 4 - **Elaborer des plans directeurs d'amélioration de l'accessibilité des systèmes de transports publics placés sous leur responsabilité**, avec, pour objectif ultime, d'offrir un système de transport sans obstacles et totalement accessible ;
- 5 - **S'assurer que les personnes qui ne peuvent avoir accès aux services de transports publics ont à leur disposition sur le territoire concerné un service de transport porte-à-porte accessible**, à la fois de haute qualité et abordable financièrement ;
- 6 - **S'assurer que l'information sur les réseaux de transport public est claire, compréhensible, à jour et accessible à tous**, y compris aux personnes ayant des difficultés d'apprentissage. Ce principe concerne à la fois l'information avant le déplacement et au cours du trajet. L'information accessible est une information fournie par des canaux redondants (visuels et vocaux, par exemple) ;
- 7 - **Développer leur propre expertise en matière d'accessibilité**, aussi bien pour les questions liées à l'infrastructure, au matériel roulant qu'à l'information ;
- 8 - **Consulter régulièrement des experts et des membres d'organisations représentatives de personnes à mobilité réduite**, et notamment avant toute prise de décisions concernant l'accessibilité aux services de transports publics, afin de s'assurer que les solutions retenues répondent réellement aux besoins du public visé ;
- 9 - **Suivre attentivement les résultats obtenus par toute mesure visant à améliorer l'accessibilité des réseaux de transports publics pour les personnes à mobilité réduite**. Ceci comprend les performances techniques du matériel, et la satisfaction des usagers ;
- 10 - **Définir et mesurer, à intervalles réguliers, des indicateurs reflétant le niveau d'accessibilité de leurs réseaux** (nombre des stations de métro accessibles, nombre de bus à plancher surbaissé, nombre d'itinéraires dotés d'informations visuelles ou vocales, etc.) ;
- 11 - **Identifier au sein de leurs organisations des agents de haut niveau responsables de la coordination des questions d'accessibilité**, puisqu'il s'agit d'aspects transversaux concernant les différents volets de l'action des autorités (nouvelles infrastructures, contrats avec les opérateurs, communication, etc.) ;
- 12 - **Examiner régulièrement les politiques mises en œuvre dans d'autres villes afin d'identifier les meilleures pratiques et de tenir compte des expériences réussies**. L'analyse comparative (« benchmarking ») est un outil utile pour progresser plus rapidement et à moindre coût ;
- 13 - **Veiller à ce que les entreprises exploitant les services de transport accordent une grande attention à l'accessibilité de leurs réseaux**. L'accessibilité devrait être une exigence fondamentale dans les procédures d'appels d'offre, et lorsque des contrats entre autorités et opérateurs contiennent des incitations à la qualité du service, l'accessibilité doit en faire partie ;
- 14 - **Communiquer sur les efforts consentis pour améliorer l'accessibilité** et s'assurer que les réalisations bénéficient d'une large publicité localement ;
- 15 - **Contribuer à l'adoption de normes relatives aux caractéristiques techniques du matériel destiné aux services de transports publics accessibles**, qui devraient être harmonisées au niveau européen.