



HAL
open science

La prise en compte des personnes en situation de handicap et de leurs déplacements dans l'espace urbain. Cas d'étude sur Marseille-centre et Cassis, Ceyreste, La Ciotat

Caroline Bouchart

► To cite this version:

Caroline Bouchart. La prise en compte des personnes en situation de handicap et de leurs déplacements dans l'espace urbain. Cas d'étude sur Marseille-centre et Cassis, Ceyreste, La Ciotat. Sciences de l'Homme et Société. 2023. dumas-04886800

HAL Id: dumas-04886800

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-04886800v1>

Submitted on 14 Jan 2025

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 - NonCommercial - NoDerivatives 4.0 International License

MASTER 2

TRANSITION DES METROPOLES ET
COOPERATION EN MEDITERRANEE

LA PRISE EN COMPTE DES PERSONNES EN SITUATION DE HANDICAP ET DE LEURS DEPLACEMENTS DANS L'ESPACE URBAIN.

CAS D'ÉTUDE SUR
MARSEILLE-CENTRE ET
CASSIS, CEYRESTE, LA CIOTAT.

SEPTEMBRE 2023

Caroline Bouchart

Réalisé sous la direction de
Monsieur Emmanuel Matteudi.



AVANT-PROPOS

Le sujet de recherche présenté dans ce mémoire est le fruit de deux expériences distinctes. Tout d'abord, mon stage de recherche de trois mois réalisé à la fin de ma première année de master et commandité par l'Agence Nationale de Recherche (ANR) en 2022, qui portait sur l'accidentologie des Personnes en Situation de Handicap (PSH)¹ m'a permis de découvrir l'importance de l'accessibilité dans les politiques de mobilité durable. Ensuite, mon poste de chargée de l'élaboration des plans locaux de mobilité au sein de la Métropole d'Aix-Marseille-Provence m'a offert l'opportunité de poursuivre mes travaux de recherche sur le terrain.

Faisant le lien entre les recherches effectuées durant mon stage et la manière dont je pouvais les allier à mon apprentissage, la prise en compte des personnes en situation de handicap dans l'élaboration des Plans Locaux de Mobilité de Marseille-Centre et de Cassis, Ceyreste, La Ciotat, communes sur lesquelles se portent mes missions, me sont apparus comme nécessaires. Puisque le thème de l'accessibilité me tient à cœur et qu'il est légalement obligatoire, l'incorporer à mon poste au sein de la Métropole semblait faisable et compatible à la fois.

Le sujet de ce mémoire s'inscrit ainsi dans la continuité de ce stage et dans un projet de recherche ANR engagé en 2022 portant sur « la mobilité à faible impact environnemental ». Trois études, s'inscrivant sur ce même projet de recherche ont débutées de manières simultanées :

- La place et le traitement des enjeux de mobilité sûre et durable dans les agglomérations françaises. Zoom sur les outils juridiques utilisés.
- La place et le traitement des enjeux de mobilité sûre et durable dans les agglomérations françaises. Zoom sur les priorités politiques annoncées lors des élections municipales de 2020.
- La place et le traitement des enjeux de mobilité sûre et durable dans les agglomérations françaises. Zoom sur les nouvelles formes d'accidentologie et les représentations des Personnes en Situation de Handicap (PSH) à l'égard des mobilités douces (conflits potentiels d'usage et évolution du sentiment d'insécurité sur l'espace public).

Ces trois thématiques ont donc été traitées par des étudiantes de l'Institut d'Urbanisme et d'Aménagement Régionale (IUAR), le dernier thème étant celui sur lequel mes recherches se sont portées. J'ai ainsi pu réaliser l'ébauche d'un premier carnet d'adresse avec des acteurs, principalement du handicap, et de la mobilité. Ce dernier s'est constitué grâce à des entretiens, à la fois avec des membres d'associations pour les PSH, des ergothérapeutes et une élue à la mairie de Marseille. Je me suis également rendue sur le terrain : la ville de Marseille afin d'en prendre connaissance et de l'analyser. Inclure cette thématique du handicap et de l'accessibilité à mes missions au sein de la Métropole me semblait obligatoire mais aussi, pertinent. En effet, l'accessibilité entre en résonance avec

¹ Annexe 1

la mobilité et l'aménagement urbain. Dès lors, en accord avec mon maître d'apprentissage et l'équipe du service Stratégie et Planification de la Mobilité Durable, des problématiques sur l'accessibilité se sont greffées aux missions m'ayant déjà été attribuées.

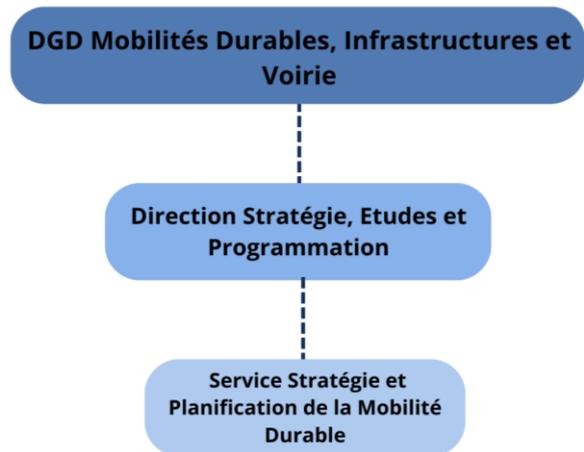


Figure 1 : organigramme synthétique de la direction dans laquelle mon alternance s'est déroulée.

C'est donc à travers ces expériences que j'ai développé mon intérêt pour la question de l'accessibilité, et notamment pour les enjeux de mobilité durable des PSH. Ce mémoire a pour ambition de contribuer à la réflexion sur l'importance de la prise en compte des PSH dans les politiques de mobilité durable, en prenant les exemples de Marseille-Centre et de Cassis, Ceyreste, La Ciotat, ces trois villes constituant le plan local de mobilité Littoral-Sud-Est (PLM LSE).

Le handicap et l'accessibilité sont des sujets qui touchent de près ou de loin une grande partie de la population, que ce soit directement ou à travers les proches ou les connaissances concernées. Pourtant, écrire sur ces sujets en tant que personne dite « valide » peut être perçu comme délicat, voire difficilement légitime. C'est pourquoi il a été important pour moi de prendre le temps de réfléchir à ma position en tant que chercheuse sur ce sujet.

En effet, je suis consciente qu'en tant que personne non handicapée, il m'est difficile de comprendre pleinement les défis quotidiens auxquels font face les personnes en situation de handicap. Néanmoins, j'ai choisi de réaliser ce mémoire car je suis convaincue de l'importance de l'accessibilité pour la qualité de vie de tous les citoyens et je souhaite contribuer à sensibiliser l'opinion publique et les décideurs locaux à cette problématique.

J'ai donc cherché à trouver de la légitimité pour écrire sur ce sujet en m'appuyant sur des travaux de recherche existants, des témoignages de personnes en situation de handicap ainsi que sur des échanges avec des professionnels et des associations impliqués dans la promotion de l'accessibilité à Marseille et sur le périmètre PLM LSE. Ces échanges m'ont permis de mieux comprendre les enjeux spécifiques liés à ces villes, ainsi que les avancées et les limites des politiques publiques en matière d'accessibilité.

Je suis consciente que ce travail ne pourra pas prétendre à l'exhaustivité sur une question aussi complexe et importante, mais j'espère qu'il pourra contribuer à nourrir le débat public et à sensibiliser les lecteurs.

REMERCIEMENTS

J'adresse mes plus sincères remerciements à tout.e.s les personnes qui ont contribué à la réalisation de ce mémoire. En premier lieu, j'exprime toute ma gratitude à mon directeur de mémoire, Monsieur Emmanuel Matteudi, pour ses conseils précieux et son accompagnement. Votre disponibilité et votre expertise m'ont permis d'avancer et de progresser dans mes recherches.

Je souhaite également faire part de toute ma reconnaissance à Patrice Fournier, Sylvie Ferrarin, Fabrice Lopez, toute l'équipe du service Stratégie et Planification de la Mobilité Durable et mes collègues du 5e étage de la Tour La Marseillaise pour leur soutien et leurs encouragements tout au long de cette expérience. Vos remarques constructives, vos conseils avisés et vos échanges riches ont été pour moi moteur et source d'enrichissement.

Je tiens également à adresser une pensée particulière à mes ami.e.s et à ma famille, qui ont été à mes côtés tout au long de mon parcours scolaire et universitaire. Votre soutien moral et votre écoute attentive ont été pour moi une véritable bouffée d'air frais et m'ont aidé à surmonter les moments de doute.

Enfin, je remercie tous les acteurs qui ont accepté de participer à cette étude et qui ont pris le temps de répondre à mes questions, parmi eux particulièrement Bruno Vandevelde, Dorrine Pigeon, Gérard Marras, Isabelle Laussine, Mélanie Foubert, Patrice Busseuil, Pierre-Jean Pillonnet, Tanguy Bozec et les associations et institutions qu'ils représentent.

Chacun de vos témoignages ont été précieux pour nourrir mes réflexions et ont contribué à donner de la valeur à ce travail.

Pour les rendre fièr.e.s, pour me rendre fière.

Caroline. Bouchart.

SOMMAIRE

INTRODUCTION	9
MÉTHODE	13
GLOSSAIRE	15
I. LE HANDICAP EN FRANCE : UNE REALITE PLURIELLE ET COMPLEXE.....	19
I.A. ORIGINES ET DÉFINITIONS DU HANDICAP	19
I.B. LE HANDICAP À TRAVERS LE TEMPS.....	21
I.C. LES DIFFÉRENTES FAMILLES DE HANDICAPS	24
I.D. LE CAS DES PERSONNES FRAGILES	30
II. L'ACCESSIBILITE EN FRANCE : UNE EXIGENCE POUR UNE SOCIETE INCLUSIVE	35
II. A. ORIGINES ET DÉFINITION DE L'ACCESSIBILITÉ	35
II. B. LES POLITIQUES D'ACCESSIBILITÉ EN FRANCE	35
II. C. LES DOMAINES CLÉS DE L'ACCESSIBILITÉ	43
II. D. LES MESURES D'ACCOMPAGNEMENT ET LES ENJEUX FUTURS	47
III. L'ACCESSIBILITE A L'ECHELLE METROPOLITAINE : LES ENJEUX DES GRANDES VILLES FRANCAISES ET DANS LE MONDE	53
III. A. LES ENJEUX DE L'ACCESSIBILITÉ DANS LES MÉTROPOLIS FRANÇAISES ..	53
III. B. CAS DE LA MÉTROPOLIS EUROPÉENNE DE LILLE (MEL)	54
III. C. CAS DE LA MÉTROPOLIS DE LYON	59
III. D. ET AILLEURS... L'EXEMPLE DE SINGAPOUR.....	64
IV. L'ACCESSIBILITE A MARSEILLE ET CASSIS, CEYRESTE, LA CIOTAT : DES INITIATIVES LOCALES POUR UNE INCLUSION NAISSANTE	71
IV. A. LE PLAN DE MOBILITÉ, DOCUMENT MÉTROPOLITAIN VISANT À ASSURER UNE MOBILITÉ GLOBALE.....	71
IV. B. L'INTÉGRATION DES QUESTIONS D'ACCESSIBILITÉ ET DES PERSONNES EN SITUATION DE HANDICAP DANS LES PLANS LOCAUX DE MOBILITÉ	74
IV. C. LE SERVICE STRATÉGIE ET PLANIFICATION DE LA MOBILITÉ DURABLE ET LA PRISE EN COMPTE DE LA THÉMATIQUE DES PERSONNES EN SITUATIONS DE HANDICAP ET DE L'ACCESSIBILITÉ	83
IV. D. LES LIMITES DE LA PRISE EN COMPTE DES PSH DANS LES PLANS LOCAUX DE MOBILITÉ MARSEILLE-CENTRE ET DU BASSIN DE PROXIMITÉ LITTORAL SUD- EST	85
CONCLUSION	89
BIBLIOGRAPHIE	91
SITOGRAPHIE :	93
ANNEXES.....	100

INTRODUCTION

« Une ville véritablement accessible est celle où tous les individus peuvent vivre, travailler et jouer librement, sans obstacle ni exclusion."(**Commission économique pour l'Europe des Nations Unies, 2006.**) Ces propos figurent dans la Convention relative aux droits des personnes handicapées, adoptée par l'Assemblée générale des Nations Unies en 2006. Cette assertion met en évidence la nécessité cruciale de garantir l'accessibilité et l'inclusion au sein des environnements urbains, afin d'assurer la participation pleine et entière de tous les individus, quels que soient leur âge, leur condition physique, leur mobilité ou leur position sociale, à la vie en ville. Pour cela, il est nécessaire de supprimer les obstacles physiques, sociaux et culturels qui limitent l'accès aux espaces publics, aux transports, aux bâtiments, aux services et aux activités. En effet, en France, en 2021, une proportion de 13 %, soit 6,8 millions de personnes âgées de 15 ans et plus vivant à leur domicile, rapportent être confrontées à au moins une limitation sévère dans une fonction physique, sensorielle ou cognitive. De plus, 6 % de ces individus, ce qui équivaut à 3,4 millions de personnes, signalent être considérablement restreints dans leurs activités habituelles en raison de problèmes de santé². Selon les critères³ GALI (Global Activity Limitation Indicator)⁴, En France, le nombre de personnes atteintes d'un handicap vivant en logement ordinaire varie de 2.6 à 7.6 millions contre 2,8 à 9,0 millions en 2019, alors qu'elles sont, plus de 140 000 personnes à résider dans des établissements pour enfants ou adultes en situation de handicap⁵.

Ainsi, depuis plusieurs années, l'accessibilité et le handicap sont devenus des enjeux majeurs dans les politiques publiques, notamment dans le domaine de la mobilité urbaine. En effet, la mobilité est un droit fondamental pour tous les citoyens, quels que soient leur âge, leur sexe, leur condition sociale ou leur handicap. Cependant, l'accès aux transports et à la ville reste souvent difficile pour les personnes en situation de handicap (PSH), à mobilité réduite (PMR), les personnes âgées ou les personnes dites "fragiles" comprenant, entre autres, les enfants. Dès lors, les politiques de mobilité doivent impérativement prendre en compte ces enjeux d'accessibilité et de handicap.

Dans ce contexte, le Plan Local de Mobilité (PLM), anciennement Plan de Déplacement Urbain (PDU), est devenu un outil essentiel pour améliorer la qualité de vie des habitants en favorisant une mobilité durable, inclusive et équitable. Le PLM est un document qui fixe les orientations et les objectifs de la politique de mobilité d'une collectivité territoriale, en prenant en compte les spécificités locales et les besoins des usagers. Le PLM doit notamment permettre d'assurer une accessibilité optimale des déplacements pour tous, notamment pour les personnes à mobilité réduite.

Les PLM de Marseille-Centre et du Littoral-Sud-Est constituent des exemples intéressants pour étudier la prise en compte de l'accessibilité et du handicap dans la politique de mobilité urbaine. En effet, le bassin de proximité de Marseille-Centre est un territoire

² Le Handicap en chiffres, DREES, 21/04/2023, sur le site santé.gouv.fr

³ Au moins une limitation fonctionnelle sévère (Critère 1) et Une forte restriction dans les activités que les gens font habituellement (Critère 2) avec possibilité de croiser ces critères.)

⁴ Source : DREES. Il s'agit de l'indicateur global de restriction d'activité, permettant de repérer les personnes handicapées et établir des statistiques sur leurs conditions de vie.

⁵ Source : L'aide et l'action sociale en France, DREES, décembre 2022, sur le site santé.gouv.fr.

complexe avec des enjeux particuliers en matière de mobilité. Il regroupe les 8 premiers arrondissements de la ville et concentre 300 000 habitants, ainsi que des infrastructures de transport variées. Le Plan Local de Mobilité approuvé en 2021, de ce périmètre a établi des objectifs prioritaires encourageant le développement de cette zone. Le PLM LSE quant à lui, est un bassin aux enjeux différents qui seront développés dans la dernière partie de ce mémoire.

Dans cette perspective, il est pertinent de poser la problématique suivante :

La fabrique de la ville et les mobilités, nouveau paradigme ou faux-semblant dans la prise en compte des enjeux d'accessibilité ?

Étude de cas avec l'élaboration des Plans Locaux de Mobilité Marseille-Centre et Littoral-Sud-Est.

En outre, la fabrique de la ville fait référence à l'urbanisme, l'aménagement urbain. Il s'agit de la manière dont la ville se construit, se développe et s'adapte. Les mobilités, faisant partie intégrante de la ville, se réfèrent aux déplacements de manière globale, que ce soit avec les modes actifs tels que la marche à pied ou le vélo, l'automobile ou les transports en communs comme les bus, trains, tram, métro.

L'accessibilité se rapporte ainsi aux personnes en situation de handicap, concentrant toutes les familles de handicap et la façon dont ils perçoivent le territoire. La problématique met alors un point d'honneur sur ces différentes familles de handicaps afin de pouvoir, dans ce mémoire, développer la manière dont ces personnes appréhendent les villes de manière générale avec un zoom sur celles de Marseille et de Cassis, Ceyreste, La Ciotat. Les moyens de transports existants sur ces périmètres, les espaces où les usagers se déplacent, leur rapport aux autres dans ce même espace. L'accessibilité sera un terme développé dans ce mémoire puisqu'il est intrinsèquement lié aux PSH.

Cette problématique aborde également l'angle des collectivités publiques et des territoires, plus précisément la manière dont ces derniers intègrent, ou non, le sujet de l'inclusion dans la fabrique urbaine et dans les transports. L'élaboration des plans locaux de mobilité de Marseille-centre et Littoral-Sud-Est permettra d'illustrer à échelle locale cette situation. Il repose sur des documents métropolitains propres au territoire d'Aix-Marseille-Provence. L'objectif ici est de donner un aperçu de la manière dont se mettent en place ces plans locaux de mobilité ; les discussions et concertations autour de ces derniers, les bureaux d'études sélectionnés et leur rôle, les actions mises en place et leur hiérarchisation, comment les élus et techniciens collaborent, le rôle des associations...

Enfin la conclusion à cette problématique correspond à la manière dont ces axes se coordonnent. Il permet de coupler la thématique des PSH et celle des territoires avec les deux plans locaux de mobilité afin de développer dans le texte, la manière dont ils s'allient.

Il me faut ensuite définir ce que signifie le terme « paradigme ».

« Cette notion, popularisée par les travaux de l'historien de sciences Thomas Kuhn sur l'évolution des sciences physiques, est d'usage courant en sciences sociales. Elle est employée pour désigner les structures théoriques générales (explicites et implicites) ou les courants de pensée au sein desquels prennent place des recherches, des enquêtes ou des analyses des phénomènes sociaux. Il est par exemple courant de parler du paradigme holiste (qui défend l'idée que la société ne se réduit pas à la somme de ses membres et qu'elle possède une force ou des propriétés qui s'imposent aux individus) ou du paradigme atomistique (qui défend l'idée que les interactions et les actions humaines concourent à elles seules, par leur multitude, à faire la société). »⁶

Ainsi, ce terme renvoie à une vision du monde, à un modèle. Induire que ce paradigme change, sous-entend alors une autre manière de percevoir le monde ou un modèle. Dans le cas de ce mémoire, ce changement de paradigme renvoie à un modèle de ville où prône le « tout-voiture » avec de larges voies routières, des lieux inaccessibles par un autre moyen de transport que celui-ci... Ce modèle changerait pour une ville où le piéton, valide ou non, occuperait une place centrale. La voiture ne serait plus le moyen de locomotion privilégié puisque son utilisation s'en trouverait complexifiée a contrario des modes doux tels que la marche, le vélo, les transports en communs...

⁶ Olivier Martin, « Paradigme », in Paugam Serge (dir.), Les 100 mots de la sociologie, Paris, Presses universitaires de France, coll. « Que Sais-Je ? », p. 18-19.

HYPOTHÈSES

Nous pouvons alors supposer que :

- Les actions mises en œuvre pour l'accessibilité, et plus précisément celle des mobilités, et les personnes en situation de handicap par les territoires se veulent adaptées.
- Les actions mises en œuvre pour l'accessibilité et les personnes en situation de handicap dans l'élaboration du Plan Local de Mobilité de Marseille-Centre et Littoral-Sud-Est se veulent adaptées.
- Les personnes en situation de handicap, les associations les représentants et leurs paroles sont pris en compte dans l'élaboration de la fabrique urbaine et dans les documents métropolitains.
- La position et la priorisation quant à la question des personnes en situation de handicap dans le Plan de Mobilité et ces PLM est plus importante qu'elle ne l'était dans l'ex PDU.
- Des changements positifs sont constatés sur cette thématique de la mobilité et de l'accessibilité en France et à Marseille, Cassis, Ceyreste, La Ciotat...
- ... mais une marge de progression persiste et prendre exemple sur ce qui est fait ailleurs est pertinent.

Afin de répondre à la problématique : "La fabrique de la ville et les mobilités, nouveau paradigme ou faux-semblant dans la prise en compte des enjeux d'accessibilité ? Étude de cas avec l'élaboration des Plans Locaux de Mobilité Marseille-Centre et Littoral-Sud-Est" et de valider ou invalider ces hypothèses, la structure de ce mémoire sera la suivante :

Nous allons d'abord présenter la réalité plurielle et complexe du handicap en France. Ensuite, nous étudierons le fait que l'accessibilité sur le territoire français est une exigence menant à une société inclusive. Nous analyserons alors les enjeux en termes d'accessibilité dans les métropoles du pays. Enfin, nous traiterons de l'accessibilité et du handicap dans le centre de Marseille et à Cassis, Ceyreste, La Ciotat.

Cette étude s'inscrit dans une démarche d'analyse critique des politiques publiques de mobilité et vise à contribuer à l'amélioration de l'accessibilité et de la qualité de vie des citoyens.

MÉTHODE

8 entretiens



- Entretien avec la conseillère municipale déléguée aux personnes en situation de handicap, à l'inclusion et à l'accessibilité, aujourd'hui adjointe au maire de Marseille, Isabelle Laussine⁷.
- Entretiens avec trois ergothérapeutes : Bruno Vandevelde, et Thibaud (membres du CREEDAT) et Tanguy Bozec (membre d'AFTC 13)⁸.
- Entretien avec un étudiant en thèse sur les thématiques de déplacements et de sécurité à vélo à AMPM et Lyon Métropole : Pierre-Jean Pillonet⁹.
- Entretien avec la Chargée Accessibilité - Tourisme & Handicap à Provence Tourisme : Mélanie Foubert¹⁰.
- Entretien avec le cofondateur et administrateur de l'association Sensibilisation et Action pour les Personnes Handicapées, leur Intégration et leur Reconnaissance (SAPHIR 13) : Patrice Busseuil¹¹.
- Entretien avec une membre de l'association Valentin Haüy (AVH) : Dorinne Pingeon¹².



Des données quantitatives

- Base de données de la Métropole Aix-Marseille-Provence
- Données nationales



Des lectures

- Littérature grise
- Articles scientifiques
- Ouvrages spécialisés
- Conférences

Autres



- Formations dispensées par le CEREMA
- Discussions informelles avec des personnes en situation de handicap et aidants
- Arpentages de terrain

⁷ Annexe n°2

⁸ Annexes n°3 et 4

⁹ Annexe n°5

¹⁰ Annexe n°6

¹¹ Annexe n°7

¹² Annexe n°8

CONTEXTE

Les villes de Marseille et de Cassis, Ceyreste, La Ciotat sont les espaces sur lesquels mon étude s'est portée. Le périmètre de Marseille-Centre est une délimitation extraite du PDM de la Métropole qui découpe le territoire métropolitain en 6 bassins de mobilités eux-mêmes découpés en 25 bassins de proximité. Marseille-Centre est donc un bassin de proximité regroupant les 1^{er}, 2^e, 3^e, 4^e, 5^e, 6^e, 7^e et le 8^e arrondissements de la ville. Ce bassin de proximité concentre à lui seul 300 000 habitants et constitue le premier pôle d'emploi de la métropole. La part modale (définir) des résidents s'élève à 28% pour la voiture et la moto, 17% pour les transports en communs (TC) et 55% pour la marche et le vélo.¹³

Il s'agit d'un périmètre où des aménagements de grande envergure ont eu lieu tels que les trois lignes de tramway et la refonte complète du Vieux-Port. D'autres parts, en raison de la pollution affectant les grandes villes françaises et le décret sur le non-respect de manière régulière des normes de qualité de l'air, une zone à faible émission (ZFE_m) y a également été mise en place.

La ville de Marseille ne fait pas partie du classement des 10 villes les plus accessibles de France¹⁴ et doit fournir de nombreux efforts pour améliorer cette situation. Ceux-ci sont d'autant plus difficiles à produire que les rues connaissent dans certains quartiers du centre-ville de forts dénivelés et un état de dégradation parfois avancé, qui les rendent difficilement praticables en fauteuils roulants. A cet état topographique s'ajoute l'encombrement de l'espace public par la voiture, omniprésente à Marseille, qu'il s'agisse de la circulation automobile ou du stationnement qui se fait également sur les trottoirs. La conjonction de ces phénomènes complique les circulations piétonnes et cyclables.

Le périmètre du Plan Local de Mobilité Littoral-Sud-Est est constitué des communes de Cassis, Ceyreste et La Ciotat. Ce périmètre vallonné en bordure du littoral méditerranéen a pour premier bassin d'emploi Marseille-Centre avec 16 000 emplois. Les questions d'accessibilité y sont moins mises en valeur et sont moins connues par le public aux vues des statuts de ces villes, moins connues et denses que Marseille. Le bassin de proximité dont j'ai le plus étroitement suivi les évolutions au sein de la Métropole et du service Stratégie et Planification de la Mobilité durable est celui-ci. Même si ce bassin bénéficie de moins de couverture médiatique que le secteur central de Marseille, en raison des différences d'influence entre ces deux zones, il représente néanmoins le premier PLM à être initié. Par conséquent, il constitue un exemple potentiel d'initiatives à soit reproduire soit ne pas reproduire.

Afin de comprendre la question des personnes en situation de handicap, l'accessibilité et l'inclusion, ce mémoire s'articulera de manière multiscalaire. En effet, ces thématiques seront traitées à échelle nationale, métropolitaine et locale afin d'en saisir toutes les spécificités.

¹³ Page 26 du Plan de Mobilité Aix-Marseille-Provence Métropole, 2017

¹⁴ Source : *Handicap, ça rame dans le métro marseillais*, La Provence (mars 2022)

GLOSSAIRE

A

AD'AP : Agenda D'Accessibilité Programmée

ANR : Agence Nationale de Recherche

B

BHNS : Bus à Haut Niveau de Service

C

CIQ: Comité d'Intérêt de Quartier

CIDPH : La Convention internationale sur les droits des personnes handicapées

D

DGDmob : la direction générale déléguée mobilités durables, infrastructures et voiries

E

ERP : Etablissement Recevant du Public

I

ITA: Impossibilité Technique Avérée

IUAR : Institut d'Urbanisme et d'Aménagement Régional

L

LOTI: la loi d'orientation sur les transports intérieurs, adoptée en 1982

P

PAVE : Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des aménagements des Espaces publics

PDM : Plan de Mobilité (ex PDU)

PDU : Plan de Déplacement Urbain

PLM MC : Plan local de mobilité Marseille-Centre

PMR : Personne à Mobilité Réduite

PPA : Projet Partenarial d'Aménagement

PSH : Personne en situation de handicap

R

RTM : Régie des Transports Métropolitains

S

SCoT : Schéma de Cohérence Territorial

SD'AP : Schéma Directeur d'Accessibilité Programmée

T

TAD: Transport à la Demande

TC : transports en commun

THNS : Transports à Hauts Niveaux de Service

U

UFR : utilisateur de fauteuil roulant

Z

ZFEm : Zone à Faible Émissions



I. LE HANDICAP EN FRANCE : UNE REALITE PLURIELLE ET COMPLEXE

I.A. ORIGINES ET DÉFINITIONS DU HANDICAP

Le mot, "handicap", vient de l'expression anglaise *hand in cap* qui désignait un jeu d'échange d'objets personnels, où un arbitre surveillait l'équivalence des lots déposés dans un chapeau. Par la suite, le terme a été défini dans les dictionnaires classiques comme "une épreuve sportive où l'inégalité des chances des concurrents est compensée au départ", et par extension, comme un désavantage imposé à un concurrent pour que les chances soient égales (en 1930). Plus tard, le mot handicap a été utilisé dans le contexte des courses hippiques pour égaliser les chances de gagner une course en imposant un poids plus important ou une distance plus longue pour les meilleurs chevaux. Ainsi, dans ce contexte, le handicap est considéré comme une contrainte physique pour équilibrer les chances de succès.

Au fil du temps, le terme "handicap" a été associé aux capacités des êtres humains et le terme "handicapé" a remplacé des termes jugés péjoratifs tels que "invalidé", "infirmes" ou "paralytique". En 1980, le Britannique Philip Wood a redéfini le handicap comme un désavantage subi par une personne dans l'accomplissement d'un rôle social normal en raison de sa déficience ou de son incapacité.

Par ailleurs, le handicap a longtemps été considéré comme relevant exclusivement des services sociaux à l'échelle nationale, jusqu'aux années 90. Ce n'est qu'à partir de 1995 et durant les années 2000 que les services urbanistiques ont commencé à s'intéresser à cette problématique. Toutefois, c'est la loi du 11 février 2005 qui a marqué un véritable tournant dans la prise en compte de l'accessibilité pour tous, poussant les communes à considérer la question de manière plus concrète.

Que dit la loi ?

Au 12 février 2015, échéance fixée par la loi du 11 février 2005 « pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées ». Selon cette loi, les transports en commun doivent être adaptés aux besoins des personnes à mobilité réduite, incluant celles en fauteuil roulant, les malvoyants et les malentendants. Les entreprises de transport doivent fournir des équipements spécifiques, tels que des rampes d'accès, des ascenseurs, des espaces dédiés aux fauteuils roulants et des dispositifs d'annonce sonore et visuelle. La loi stipule également que les informations concernant les horaires, les itinéraires et les services doivent être disponibles dans des formats accessibles à tous, y compris en braille et en gros caractères, ainsi que sous forme électronique pour les personnes utilisant des dispositifs d'assistance technologique.

En cas de non-respect de ces normes d'accessibilité, des sanctions peuvent être appliquées aux entreprises de transport. Cette loi vise à favoriser l'inclusion des personnes en situation de handicap dans la société et à leur permettre de se déplacer de manière autonome et sécurisée.

De façon à poursuivre les actions en faveur de l'accessibilité de l'espace public après le 12 février 2015, l'ordonnance n° 2014-1090 du 26 septembre 2014 a mis en place le schéma directeur d'accessibilité – agenda d'accessibilité programmée dit « Sd'AP ». Ce nouvel outil de programmation instauré dans le prolongement du schéma directeur d'accessibilité, définit les actions à engager en faveur de l'accessibilité pour une durée de 3 ans dans le cas d'un réseau urbain.



Figure 2 : Rappel de la loi. Source : Article L114 - code de l'action sociale des familles.

L'accessibilité est en effet une condition primordiale pour l'exercice des actes de la vie quotidienne et constitue une composante essentielle de la qualité et des performances de l'environnement. Elle doit permettre à toute personne d'utiliser les logements, transports et espaces publics en toute autonomie, en s'adaptant aux capacités et difficultés de chacun.

Cette évolution législative témoigne d'une reconnaissance progressive des personnes en situation de handicap (PSH), à l'instar de la loi de 1975 qui leur garantit le droit à l'éducation, au travail, à l'intégration sociale, ainsi qu'un accès aux soins et aux loisirs. En outre, la Convention internationale sur les droits des personnes handicapées (CIDPH) de 2006 a également participé à cette reconnaissance en établissant un cadre de protection juridique pour les droits fondamentaux des PSH.

Or, l'approche actuelle du handicap effectue un passage du domaine médical au domaine social. On met davantage l'accent sur les conséquences plutôt que les causes, en considérant que la restriction d'activités ou de participation à la vie en société est liée à l'environnement dans lequel vit la personne plutôt qu'à ses seules caractéristiques individuelles. Ainsi, on parle désormais de "situation de handicap" pour souligner le rôle de l'environnement dans la création du handicap et le fait que certaines activités peuvent être restreintes sans être totalement empêchées. Cette approche pratique met en avant les notions

de compensation et d'aptitude, en se concentrant sur le potentiel plutôt que sur les incapacités.

Créer des environnements fiables et favorables aux PSH leur permettra de s'épanouir, au même titre que tous les individus. En considérant la santé comme un état de bien-être mental, physique et social permettant à une personne de fonctionner de manière optimale dans son environnement, chacun d'entre nous peut contribuer à la santé des personnes en situation de handicap sans qu'il soit nécessaire d'être un spécialiste sur le sujet. Enfin, pour mieux comprendre nos propres représentations individuelles du handicap, il est utile de s'intéresser aux représentations collectives et culturelles qui ont évolué au fil du temps dans les différentes sociétés.

I.B. LE HANDICAP À TRAVERS LE TEMPS

Depuis toujours, les sociétés ont développé des théories afin d'expliquer le handicap, les déficiences et les différences. Ces croyances populaires et culturelles ont une influence sur la manière dont les personnes handicapées sont considérées et traitées, souvent en fonction de l'origine présumée de leur déficience. Nous sommes tous imprégnés inconsciemment de ces représentations.

A titre d'exemple, pendant l'antiquité, la difformité était considérée comme le résultat de la colère divine envers les humains. Pour se protéger, les gens ont adopté une solution consistant à rejeter, abandonner ou exposer les enfants atteints de difformité, afin que les dieux puissent les reprendre et éviter des catastrophes. L'exposition était une pratique courante consistant à laisser un enfant abandonné dans la nature. Les infirmités étaient également considérées comme le résultat d'une faute. À cette époque, les personnes malades et difformes étaient classées en fonction de leur condition : la difformité congénitale était exposée et rendue aux dieux, la maladie mentale était cachée mais parfois considérée comme divine, et les maladies et infirmités acquises étaient traitées et prises en charge par la communauté publique.

De plus, pendant la période où Hitler était au pouvoir en Allemagne, à partir de 1934, les malades mentaux ont subi la stérilisation puis l'assassinat, car ils étaient considérés comme une menace pour la pureté de la race, considérée comme le modèle et l'idéal à atteindre, une norme qui excluait toutes les différences. Lorsqu'une société définit la normalité en termes d'identité, de similitude avec un individu prototypique qui représente un idéal de société, les conséquences sont eugéniques et inhumaines.

Par ailleurs, en France au XXe siècle, les premières préoccupations médicales et de rééducation pour les personnes atteintes d'une déficience permanente se sont tournées vers les victimes de la guerre de 14-18. Les deux guerres ont engendré des handicapés-héros que la nation devait dédommager. Les premiers centres de rééducation sont apparus à la fin de la Seconde Guerre mondiale, qui a causé de nombreuses invalidités. La médecine de réadaptation visait à rétablir les personnes handicapées, à adapter leurs postes de travail et à les réintégrer dans la société. Parallèlement, une épidémie de poliomyélite a conduit à la création de structures spécialisées de prise en charge.

Les centres de rééducation ont remplacé les centres sanitaires et se sont installés dans leurs propres locaux. Toutefois, cela a conduit à un phénomène de marginalisation car ces centres étaient souvent éloignés des agglomérations et des centres de vie à une époque

où la présence des usagers en ville était conséquente. À cette époque, les personnes atteintes d'un handicap étaient souvent considérées comme incapables de subvenir à leurs besoins et étaient prises en charge dans des hôpitaux, des hospices ou des asiles. Les mesures prises pour les personnes incapables de travailler étaient basées sur la charité et réservées aux pauvres et aux exclus.

Les personnes en situation de handicap depuis la naissance ont historiquement mis du temps à bénéficier de soins appropriés et de soutien pour leur développement. Les personnes atteintes de déficience intellectuelle, de surdité ou de troubles mentaux étaient considérées comme inéducables et étaient souvent prises en charge dans des hôpitaux psychiatriques, qui étaient des lieux de soins mais pas d'éducation, et qui n'avaient pas pour objectif de favoriser la participation à la vie de la société. Les personnes atteintes de handicap étaient enfermées pour protéger la société et étaient prises en charge dans des structures spéciales pour garantir leur sécurité et leur bien-être, car elles étaient considérées comme incapables de se débrouiller seules.

En 1975, un changement majeur a eu lieu dans la politique en faveur des personnes handicapées avec l'adoption de la loi d'orientation présentée par Simone Veil¹⁵. Cette loi a imposé l'obligation de l'insertion des personnes handicapées dans tous les domaines de la société, ce qui a impliqué la participation de chaque citoyen, organisme privé ou public. Les associations de personnes handicapées et de leurs familles ont été considérées comme des partenaires de l'État, contribuant ainsi à développer une approche sectorisée du handicap en créant des établissements spécialisés pour chaque type de handicap, qu'elles ont gérés.

En 1982, la France a adopté la loi d'orientation sur les transports intérieurs, dit loi LOTI, une étape importante dans l'établissement de politiques visant à rendre les transports accessibles à tous. Cette loi a été élaborée dans le but de garantir le droit à la mobilité pour l'ensemble de la population, y compris les personnes en situation de handicap. La loi de 1982 a introduit des mesures spécifiques pour améliorer l'accessibilité des transports en commun. Elle a exigé que les nouveaux équipements de transport soient conçus de manière à faciliter l'accès aux personnes en situation de handicap. Cela a conduit à l'introduction de rampes d'accès, d'ascenseurs et d'autres dispositifs permettant aux personnes en fauteuil roulant de se déplacer facilement dans les bus, les métros et les trains. De plus, cette loi a encouragé la coordination entre les différents acteurs impliqués dans les transports, tels que les autorités locales, les opérateurs de transport et les associations de personnes handicapées. Cette coordination était essentielle pour garantir une mise en œuvre cohérente des mesures d'accessibilité et pour répondre aux besoins spécifiques des personnes en situation de handicap. Grâce à la loi d'orientation sur les transports intérieurs de 1982, la France a pris des mesures concrètes pour garantir l'accessibilité des transports en commun. Cela a permis aux personnes en situation de handicap de bénéficier d'une plus grande autonomie dans leurs déplacements, de participer pleinement à la vie sociale et d'accéder plus facilement aux services et aux opportunités offerts par les transports publics.

A cela s'ajoute la loi sur l'accessibilité aux établissements recevant du public (ERP) en 1991. Cette loi avait pour objectif de garantir l'accessibilité des ERP pour les personnes en situation de handicap. Elle imposait des normes et des critères d'accessibilité à respecter lors

¹⁵ Source : *Simone Veil, celle par qui le handicap est devenu une politique*, L'édition Législative, 2017.

de la construction ou de la rénovation des bâtiments destinés à accueillir du public, tels que les hôpitaux, les écoles, les commerces, etc. La loi de 1991 a établi des règles concernant l'accès physique aux bâtiments, en exigeant par exemple la présence de rampes d'accès, d'ascenseurs adaptés, de toilettes accessibles, etc. Elle a également encouragé l'installation de dispositifs facilitant la communication pour les personnes malentendantes ou malvoyantes, tels que des boucles magnétiques ou des signalétiques en braille. Cette loi a marqué une avancée significative en matière d'accessibilité des ERP en France. Elle a permis de créer des conditions favorables à la participation pleine et entière des personnes en situation de handicap dans la vie sociale, en leur offrant un accès équitable aux services et aux activités proposés par les établissements recevant du public. S'ensuit à ces lois, celle de 2005 mentionnée précédemment à la page 17.

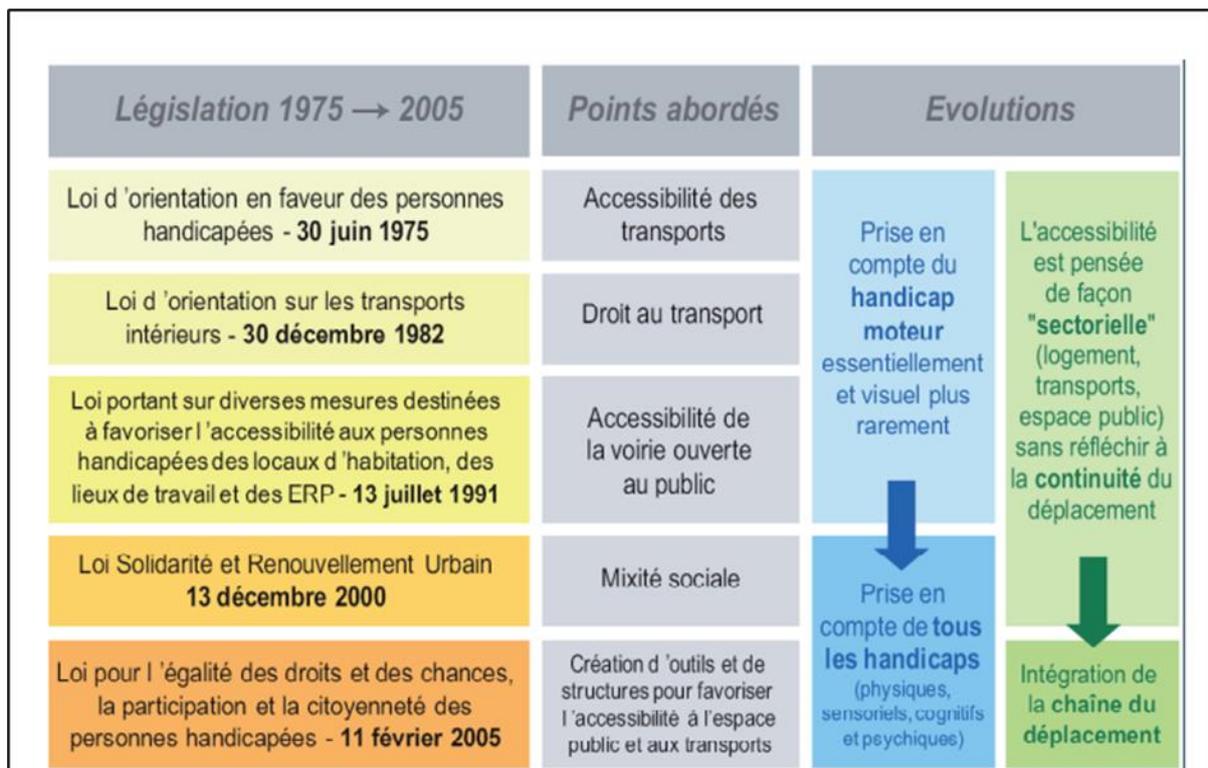


Figure 3 : La prise en compte de l'accessibilité des personnes à mobilité réduite dans les Plans de Déplacements Urbains.
Source : Marie Boulanger, IAUL/LMCU, 2007.

Plus récemment, la loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement mentionne également l'obligation de mise en accessibilité des bâtiments "Cette amélioration implique le développement et la diffusion de nouvelles technologies dans la construction neuve et la mise en œuvre d'un programme de rénovation accélérée du parc existant, en prenant systématiquement en compte l'objectif d'accessibilité aux personnes présentant un handicap au sens de l'article L. 114 du code de l'action sociale et des familles."¹⁶ Mais également dans le domaine des transports avec l'article 17 " l'accessibilité multimodale, le développement économique, le désenclavement et l'aménagement des territoires aux différentes échelles; la réalisation des objectifs

¹⁶ Source : Article 3 de la loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement.

d'accessibilité des personnes à mobilité réduite prévus par la législation nationale.¹⁷ S'ajoute à cela la loi 14-12-20 dite loi inclusion ¹⁸ et loi 2019 service public école inclusive¹⁹

Cependant, certaines infrastructures existantes restent encore inadaptées, et des efforts continus sont nécessaires pour sensibiliser les acteurs du secteur et promouvoir une culture de l'accessibilité. L'amélioration de l'accessibilité des transports en commun demeure un enjeu majeur pour garantir une société inclusive où tous les individus peuvent exercer leur droit fondamental à la mobilité.

Or, il n'existe pas qu'un seul et unique handicap, mais bel et bien une situation de handicap propre à chaque individu.

I.C. LES DIFFÉRENTES FAMILLES DE HANDICAPS

Ainsi, par convention, nous distinguons 7 grandes familles de handicap :

- Le handicap moteur
- Le handicap auditif
- Le handicap visuel
- Le handicap Psychique
- Le handicap cognitif, intellectuel et mental
- Les maladies invalidantes



Figure 4 : Iconographies des différentes familles de handicaps. Source : Politiquehandicap.fr

Cela reste néanmoins à nuancer puisqu'il ne faut pas réduire une personne à sa déficience. De multiples facteurs peuvent avoir une influence aggravante sur l'autonomie. En fonction du contexte, elle peut se déplacer seule, ne pas comprendre la langue, ne pas savoir

¹⁷ Source : Article 17 de la loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement.

¹⁸ Source : LOI n° 2020-1577 du 14 décembre 2020 relative au renforcement de l'inclusion dans l'emploi par l'activité économique et à l'expérimentation « territoire zéro chômeur de longue durée ».

¹⁹ Source : loi n° 2019-791 du 26 juillet 2019 pour une École de la confiance

lire ou compter, avoir sa situation de handicap depuis plus ou moins longtemps, se rendre sur un lieu pour la première fois, et en cumuler plusieurs ...



Les maladies invalidantes représentées par des maladies cardiaques, digestives, respiratoires, infectieuses, du diabète, de la dyslexie, ... sont souvent invisibles. Ces dernières sensibilisent l'individu et peuvent gêner leurs déplacements avec des difficultés à lire les panneaux (dyslexie), avec l'absence de lieux d'aisance (maladies digestives), sans possibilités de faire une pause (maladies respiratoires et cardiaques) ...



Le handicap cognitif peut être subdivisé en différents sous-groupes, notamment le handicap mental touchant, en 2021, environ 2.5% des 15- 59 ans²⁰ et qui se manifeste généralement par une réduction des capacités de compréhension et d'apprentissage. La Trisomie 21 et le syndrome X en sont des exemples courants. Les déficiences cognitives sont caractérisées par une réduction des capacités de mémoire et de raisonnement, comme dans le cas de la maladie d'Alzheimer et de Parkinson. Enfin, la déficience psychique engendre une diminution des capacités de mise en œuvre des capacités intellectuelles. Les troubles bipolaires, la schizophrénie et les TOC en sont des exemples.



Il convient toutefois de noter que chaque personne est unique et que les difficultés rencontrées peuvent varier considérablement d'une personne à l'autre mais aussi selon leur origine sociale. Cependant, il est courant que les personnes atteintes de handicap cognitif éprouvent des difficultés à gérer et exprimer leurs émotions dans des situations inhabituelles, à s'orienter dans l'espace et le temps, à communiquer et établir des relations interpersonnelles et à se sentir en sécurité.



Les déficiences visuelles, selon l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS), décrit cinq stades de déficience visuelle, allant de la cécité totale à la vision presque normale.

- La cécité absolue correspond à l'absence de perception de la lumière.
- La déficience presque totale, ou cécité sévère, est définie par une acuité visuelle inférieure à 1/50 avec perception conservée de la lumière, ou un champ visuel inférieur à 5 degrés.
- La déficience profonde correspond à une acuité visuelle inférieure à 1/20 et supérieure à 1/50 ou un champ visuel inférieur à 10 degrés mais supérieur à 5 degrés.
- La déficience sévère correspond à une acuité visuelle inférieure à 1/10 et supérieure à 1/20.
- La déficience moyenne correspond à une acuité visuelle inférieure à 3/10 et supérieure à 1/10 ou un champ visuel d'au moins 20 degrés²¹.

Pour une évaluation plus précise de la déficience visuelle, il est nécessaire de prendre en compte des facteurs tels que la vision de près, la qualité de la vision des couleurs ou encore la vision nocturne. En France, en 2005, la population des personnes atteintes de déficience visuelle s'élève à 1,7 million. Parmi elles, on compte 207 000 individus aveugles, dépourvus de toute perception lumineuse, ainsi que des malvoyants profonds dont la vision résiduelle se limite à la distinction de silhouettes. En parallèle, 932 000 personnes font partie des malvoyants moyens, caractérisés par une capacité visuelle sévèrement altérée : dans la vision de loin, la distinction d'un visage à 4 mètres est impossible, et en vision de près, la lecture est

²⁰ Source : Enquête Vie quotidienne et santé 2021, DREES

²¹ Source : Association des Aveugles de France

entravée²². Avec seulement 15% d'entre eux ayant une capacité de lecture en braille, les personnes atteintes de déficience visuelle d'au moins 60% peuvent se déplacer à l'aide d'une canne blanche, d'un chien guide ou d'une assistance auditive. Les principales difficultés rencontrées sont liées à la localisation spatiale et à l'orientation, à l'accès aux informations écrites, à la navigation en milieu densément peuplé, à la compréhension des changements environnementaux temporaires ainsi qu'à la prévention des risques tels que les chutes, les collisions avec des obstacles ou les véhicules en mouvement. En outre, les malvoyants peuvent rencontrer des difficultés à percevoir les couleurs et les contrastes, ainsi qu'à faire face à des sources lumineuses trop vives.



Figure 5 : Simulation de différents types de visions. Source : ATIPY, 2023.

Pour assurer une meilleure accessibilité de l'espace public pour les personnes en situation de handicap visuel, il est primordial de prendre en compte les obstacles qui pourraient potentiellement entraîner des accidents ou des chutes. Ainsi, l'aménagement de cheminements clairs et sans obstacles au sol avec des bandes podotactiles en saillie ou en hauteur, ainsi que la création de repères tactiles et sonores contribuent à leur sécurité. En outre, l'uniformisation des supports d'informations est également un facteur clé pour leur permettre une orientation optimale. De telles mesures sont essentielles pour rendre leurs déplacements et leur vie en général, sur l'espace public, le plus fluide et autonome possible.

²² Source : Association des Aveugles de France



Selon l'enquête Handicap-Santé de 2008 ²³ en France, 182 000 personnes se définissent comme ayant une surdité complète (0.3 % de la population totale), plus de 7 millions de personnes reconnaissent avoir au moins une déficience auditive représentant alors 11.2 % des français. En 2010, le secrétariat d'état charg e de la famille et de la solidarité publiait le plan en faveur des personnes sourdes et malentendantes et notifiait que 6,6 % de la population française (4,09 millions de personnes) souffraient d'un déficit auditif, dont 88 % sont devenus sourds au cours de leur vie et que 483 000 personnes présentaient une déficience auditive profonde ou s ev ere²⁴ Différencions aussi les personnes sourdes et malentendantes congénitales ou de petite enfance de celles qui le sont devenues plus tard. En effet, la première catégorie connaît des problèmes d'élocution qui amplifient le handicap par rapport à la 2eme catégorie. Cette variété de niveaux de surdité implique des difficultés allant de la simple demande de répétition de certains mots à une absence totale d'audition des paroles et des sons. 20 % des individus présentant des limitations auditives allant de moyennes à totales sont pourvus d'un appareil auditif. Parall ement, plus de 2 millions de personnes, bien qu'ayant besoin de tels dispositifs, n'en portent pas. L'enquête Handicap-Santé révèle une nette augmentation du taux d'adoption entre 1998 et 2008. Notamment, les personnes âgées de moins de 20 ans sont plus fréquemment équipées, même en présence de limitations fonctionnelles similaires.

Les personnes sourdes ou malentendantes peuvent rencontrer de nombreux défis, tels que l'anticipation de l'arrivée de véhicules, la communication avec autrui, l'accès à l'information, les problèmes liés à l'expression orale (timbre de voix, intonation), les acouphènes de fatigue ainsi que la nature invisible de leur handicap. En réalité les personnes sourdes ou malentendantes sont le plus souvent autonomes dans leurs déplacements mais ne peuvent pas ou peu entendre les signaux sonores, principale source de danger pour eux.

²³ Cette enquête repose sur les déclarations de personnes interrogées et non sur des tests médicaux. Elle a ensuite permis l'élaboration du document *Etude quantitative sur le handicap auditif*, Document de travail, série Etudes et Recherche n o 131. Par Laurence Haeusler, Thibaud de Laval, Charlotte Millot.),

²⁴ Source : *Les chiffres de la surdité et de la perte d'audition*, Surdi.info Service

Entretiens avec Mélanie Foubert

Appareillée depuis ses 6 mois grâce à sa mère, orthophoniste qui s'est rendu compte assez rapidement de sa surdité. Il s'agit d'une exception puisque généralement la malentendance n'est constatée que plus tard.

Je suis atteinte d'une surdité sévère à profonde : j'ai une perte de l'oreille gauche de 90% et de 70 à 80% de l'oreille droite, très bien compensé par un appareillage, je compense donc très bien, mieux que la majorité, je ne suis donc pas le profil le plus représentatif de la famille du handicap auditif.

Je suis malentendante de naissance, mais la majorité des personnes sont devenues malentendantes et les problèmes de ces personnes là sont différentes avec l'acceptation du handicap auditif qui peut venir brutalement qui peut engendrer une perte de confiance et donc il faut penser à ces personnes dans l'orientation d'un espace, quand on l'aménage.

Je suis Chargée Accessibilité - Tourisme & Handicap à Provence Tourisme. J'y ai d'abord été intégrée en tant qu'évaluatrice bénévole puis assistante du pôle ingénierie pour l'accompagnement au tourisme handicap et en 2012, j'ai pris le poste de chargée de mission accessibilité. Tourisme handicap, c'est un label qui s'avère être très exigeant, j'ai donc cette représentation au sein de différentes instances, par exemple en commissions comme au CIAM (la commission communale d'accessibilité métropolitaine), j'ai aussi été membre de la CESC (comité économique social et culturel du parc national des calanques) j'ai participé à la consultation de la ville de Marseille pour l'élaboration de leur Ad'Ap et pour leur PAVE pour le vieux-port notamment. Le changement des passages piétons m'a marqué et cette nouvelle perception de l'aménagement urbain, toutes ces problématiques m'ont interpellée et surtout sur la notion de sécurité.

D'ailleurs, on entend souvent le terme de "personne sourde et muette" mais non car une personne sourde n'est pas forcément muette et inversement.

Figure 6 : extrait de l'entretien avec M. Foubert Source : C. Bouchart et annexe 6.²⁵



En France, 2 300 000 personnes sont en situation de handicap moteur en France ils représentent environ 3,4% de la population française²⁶ et peut être plus élevée avec des personnes rencontrant temporairement une situation de handicap (foulures, os cassés...). Elles se caractérisent par des difficultés à se déplacer, à exécuter des tâches manuelles ou à mouvoir certaines parties du corps. Ces limitations peuvent être liées à des causes cérébrales, médullaires, neuromusculaires et/ou ostéo-articulaires. Les personnes concernées peuvent se déplacer en fauteuil roulant ou avec des aides à la marche telles que des cannes, des béquilles, des déambulateurs ou des chiens d'assistance. Notons également que ces personnes peuvent également rencontrer des problèmes de régulation thermique.

²⁵ Mélanie mentionne ici les AD'AP et les PAVE. Ces notions seront définies dans la seconde partie de ce mémoire.

Les passages piétons mentionnés avec du relief notamment font partie des exemples mentionnés par Mélanie illustrant les changements effectués en lien avec l'accessibilité et la sécurisation des accès piétons.

²⁶ 67 millions d'habitants en France en 2021 selon l'INSEE.

Pour garantir une autonomie maximale aux personnes en situation de handicap moteur dans leurs déplacements, il est nécessaire de prévoir des cheminements larges et des espaces de rotation suffisants. Il faut également prévoir des alternatives aux escaliers, telles que des rampes et des pentes douces, des ascenseurs, ainsi que des équipements bien positionnés et simples à utiliser. Les revêtements doivent être conçus sans obstacle pour les roues et sans ressauts. En cas d'urgence, des moyens alternatifs d'évacuation des étages doivent être prévus et écrits dans les exercices d'évacuation.

Une information fiable en amont des lieux visités est nécessaire pour permettre aux personnes en situation de handicap moteur de préparer leur déplacement dans les meilleures conditions possibles. Ajoutons à cela que les personnes utilisant des fauteuils roulants ont toutes des capacités différentes les unes des autres. Une personne jeune n'utilisera pas son fauteuil de la même manière qu'une personne âgée et une personne ayant la possibilité de s'appuyer, même légèrement sur ses jambes ou non.



Figure 7 : deux personnes en fauteuils roulants, deux utilisations différentes. Source : ATIPY, 2023.

Enfin, prenons également en compte le fait que des personnes cumulent ces handicaps et sont en situation de polyhandicap.

Près de 132 000 personnes en situation de handicap vivent dans les Bouches-du-Rhône²⁷. En tant que chef de fil de la solidarité, le Département aide plus de 46 000 enfants et adultes à accéder à des allocations pour adultes handicapés, d'éducation pour enfants handicapés et à la prestation de compensation handicap. De plus, la collectivité est responsable de la prise en charge de 2 800 personnes en situation de handicap dans l'un de ses 92 établissements d'hébergement.

²⁷ Source : *Plan Handi Provence 2025*, voté en 2017, Département des Bouches du Rhône.

I.D. LE CAS DES PERSONNES FRAGILES

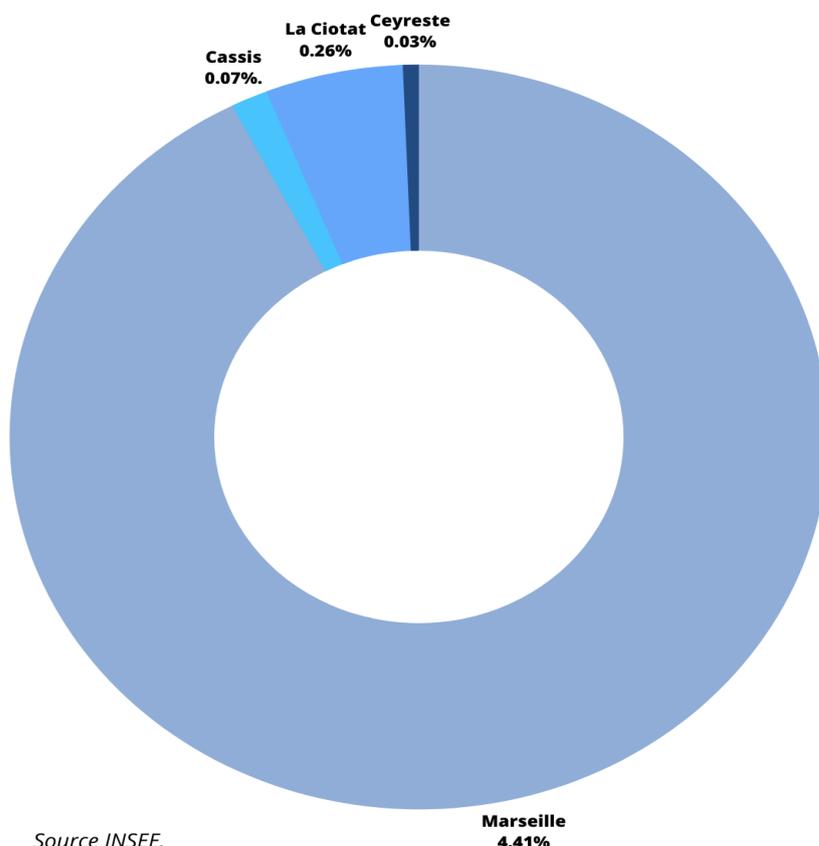
L'accessibilité en ville ne doit pas seulement prendre en compte les personnes en situation de handicap, mais aussi celles que l'on qualifie de "fragiles", comme les enfants, les personnes de petite taille et les personnes âgées. En effet, ces personnes peuvent être confrontées à des difficultés pour se déplacer dans l'environnement urbain actuel qui n'est pas adapté à leurs besoins. Par exemple, les personnes atteintes d'achondroplasie, la forme la plus commune de nanisme, ne sont pas considérées comme des personnes en situation de handicap, mais leur qualité de vie peut être affectée. Leur rythme de marche est différent et leur champ de vision est limité, ce qui peut rendre difficile leur déplacement en ville. De plus, en raison de leur petite taille, ils peuvent être invisibles pour les automobilistes entre deux obstacles. Les enfants sont également des personnes fragiles car ils ont une taille réduite et n'ont pas la même perception des distances et des dangers que les adultes. Par conséquent, ils peuvent être plus vulnérables aux accidents en ville. Par exemple, si un ballon est jeté sur la route, un enfant pourrait courir pour le récupérer sans se rendre compte du danger imminent. Le vieillissement général et continu de la population en France et dans les pays industrialisés en général a des conséquences sociales et économiques importantes, rendant le sujet de l'accessibilité en ville d'autant plus général et crucial, puisque les personnes âgées sont considérées comme « fragiles ».

Les personnes âgées :

En 2020, la France compte environ 6.5 millions de personnes âgées de 75 ans et plus²⁸ soit presque 10% de la population. A Marseille en 2020, nous comptons 83 988 personnes âgées de 75 ans et plus²⁹ tandis qu'elles sont 4 996 à La Ciotat³⁰ (, presque 1 250 à Cassis³¹ et 555 personnes âgées de plus de 60 ans en 2020 à Ceyreste³² .

Figure 8 : histogramme des personnes âgées de plus de 60 ans sur le territoire métropolitain

Taux de personnes âgées de plus de 75 ans en 2020 sur le territoire Aix-Marseille-Provence Métropole.



Source INSEE.

²⁸ Source : INSEE- Population par sexe et groupe d'âges, Données annuelles 2023.

²⁹ Source : INSEE : Dossier complet – Commune de Marseille (13055).

³⁰ Source : INSEE : Dossier complet – Commune de la Ciotat (13028).

³¹ Source : INSEE : Dossier complet – Commune de Cassis (13022).

³² Source : INSEE : Dossier complet – Commune de Ceyreste (13023) .

Le vieillissement de la population en France s'explique par l'arrivée à un âge de plus en plus avancé de la génération issue du baby-boom, combinée à une baisse de la natalité. Cette évolution démographique entraîne des implications majeures en matière de santé, de sécurité sociale, de retraite, d'économie et de vie sociale en général. Il est donc crucial de prendre des mesures pour anticiper les besoins de cette population croissante et pour leur garantir une qualité de vie optimale.

En effet, il s'agit d'une population fragilisée par l'âge et considérée comme vulnérable, car elle est souvent confrontée à des limitations fonctionnelles telles que des déficiences motrices ou sensorielles. Les personnes âgées en perte d'autonomie ou proches de la dépendance ont également besoin de recourir régulièrement aux services de santé et sociaux.

Cependant, les personnes âgées sont fréquemment confrontées à divers types de handicaps, qu'ils soient physiques ou sensoriels, ce qui en fait l'une des populations les plus vulnérables en matière d'accessibilité et de mobilité urbaines. Par exemple, dans les transports en commun comme le tramway, les personnes âgées peuvent avoir des difficultés à lire les informations affichées ou à entendre les annonces sonores, ce qui peut les désorienter et les mettre en difficulté pour trouver leur chemin. De surcroît, leur équilibre peut être précaire, les rendant plus vulnérables aux secousses ou aux mouvements brusques du véhicule, particulièrement en présence d'une foule ou de turbulences. Tous ces éléments contribuent à compliquer les déplacements des personnes âgées et à accroître leur niveau de stress, ce qui peut avoir des répercussions négatives sur leur santé et leur bien-être.

Ainsi, une corrélation entre un individu et son environnement de vie devient évidente. Il est alors question de concevoir une nouvelle perception de l'espace. L'accessibilité constitue également le prisme par lequel nous abordons les personnes en situation de handicap.

CARTES DES PERSONNES AYANT ENTRE 75 ET 89 ANS EN 2019, PAR COMMUNES FRANCAISES.

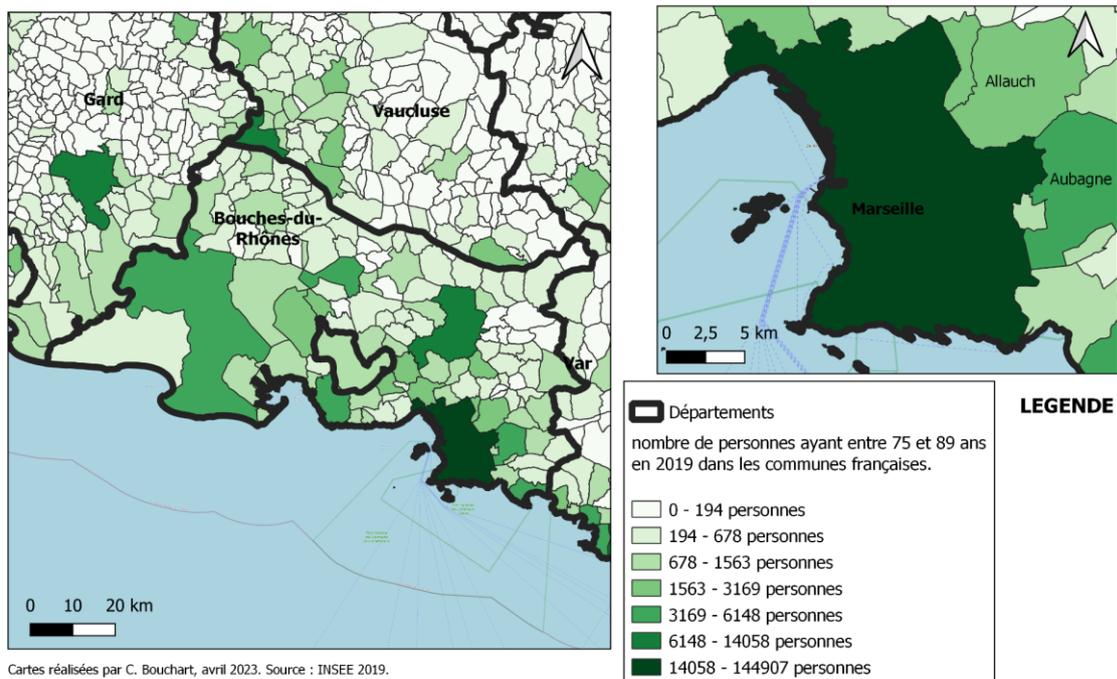


Figure 9 : carte des personnes entre 75 et 89 ans en 2019, zoom sur Marseille. Source : INSEE, 2019.

CARTES DES PERSONNES AYANT ENTRE 75 ET 89 ANS EN 2019, PAR COMMUNES FRANCAISES.

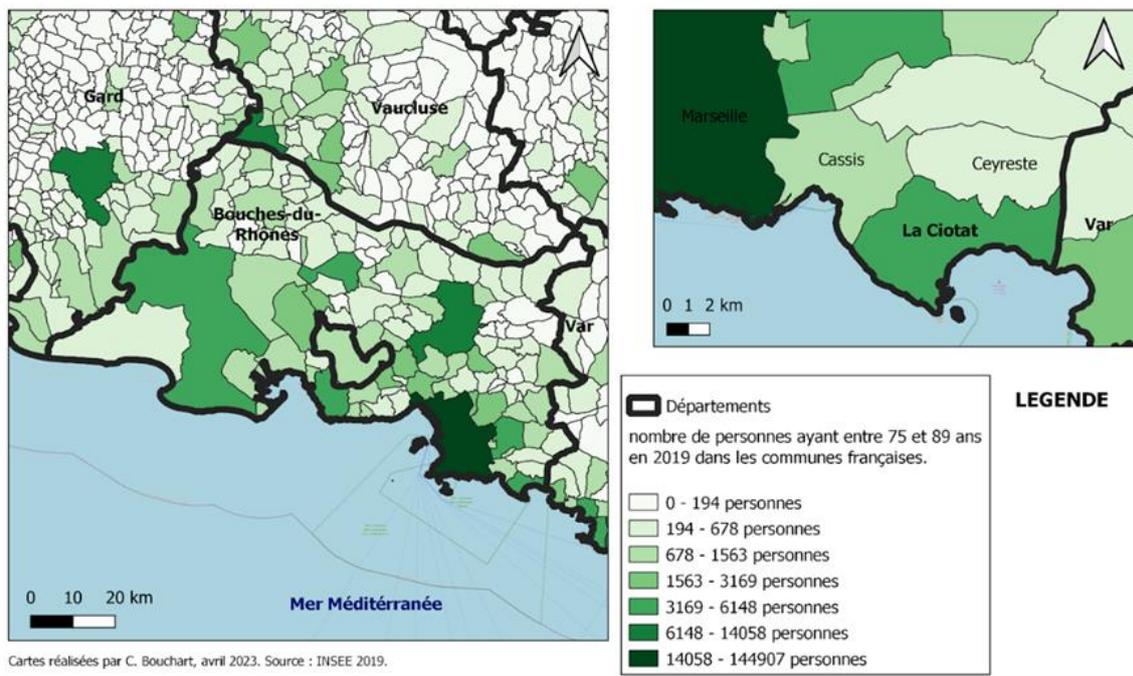


Figure 10 : carte des personnes entre 75 et 89 ans en 2019, zoom sur le PLM L.S.E. Source : INSEE, 2019.



II. L'accessibilité en France : Une exigence pour une société inclusive

II. L'ACCESSIBILITE EN FRANCE : UNE EXIGENCE POUR UNE SOCIETE INCLUSIVE

II. A. ORIGINES ET DÉFINITION DE L'ACCESSIBILITÉ

L'accessibilité fait référence à la qualité ou la possibilité d'accéder à des lieux, des personnes, des choses ou des services. Elle est étroitement liée à la mobilité, à l'offre de déplacement, à l'utilisation d'outils inclusifs et à la compréhension de l'espace urbain. La mise en accessibilité, quant à elle, implique la réduction ou l'élimination des limitations d'activité ou de restriction de participation à la vie en société subies par les personnes en raison de leur handicap. Cette définition a été adoptée par l'ensemble des ministères en 2006, avec pour objectif d'améliorer l'autonomie et la participation des personnes en situation de handicap en éliminant les discordances entre leurs capacités, leurs besoins et leurs souhaits d'une part, et les différentes composantes physiques, organisationnelles et culturelles de l'environnement d'autre part. Pour atteindre cet objectif, il est nécessaire de mettre en place des éléments adaptés tels que des cheminements accessibles, des équipements bien positionnés et simples à utiliser, des revêtements sans obstacles, des moyens alternatifs d'évacuation des étages, une information fiable et accessible en amont, et des produits et services adaptés aux technologies de l'information et de la communication.

Ainsi, il est nécessaire de penser à l'autonomie, synonyme de liberté dans une grande majorité des cas. Permettre l'autonomie c'est, dans le cadre des règles collectives en vigueur, assurer qu'un individu soit indépendant des autres et puisse prendre ses propres décisions.

Enfin, cette définition positionne l'accessibilité en tant que facteur d'interaction entre une personne et son environnement, favorisant l'inclusion sociale et l'aménagement de territoire.

II. B. LES POLITIQUES D'ACCESSIBILITÉ EN FRANCE

Les politiques d'accessibilité en France ont connu une évolution significative depuis la promulgation de la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées. Cette loi a fixé un cadre juridique solide et a introduit de nombreuses mesures visant à garantir l'accessibilité des lieux publics et des services pour tous. Elle constitue un jalon majeur dans l'engagement de la France à garantir l'égalité des chances et la pleine participation des personnes en situation de handicap à tous les aspects de la vie sociale.

L'objectif fondamental des politiques d'accessibilité est de créer un environnement inclusif où les personnes handicapées peuvent exercer leurs droits fondamentaux et jouir des mêmes opportunités que les personnes sans handicap. L'égalité des chances, l'autonomie et la non-discrimination sont des principes clés qui sous-tendent ces politiques. Il s'agit de garantir que les personnes handicapées puissent accéder aux services publics, aux bâtiments, aux transports, aux espaces publics, aux technologies de l'information et de la communication, ainsi qu'aux activités culturelles et de loisirs, de manière équitable et sans entraves.

La mise en œuvre de ces politiques nécessite une coordination étroite entre les différents acteurs impliqués :

- Les collectivités territoriales jouent un rôle essentiel dans l'adaptation des infrastructures et des espaces publics pour les rendre accessibles à tous.
- Les organismes publics sont responsables de la création de normes et de réglementations en matière d'accessibilité, ainsi que de leur application et de leur contrôle.
- Les associations de personnes en situation de handicap sont des acteurs clés dans la sensibilisation, la représentation et la défense de leurs droits. Les entreprises sont également impliquées, en veillant à ce que leurs produits, services et lieux de travail soient accessibles à tous.

Dès lors, en complément de la loi de 2005, qui a posé les bases juridiques de l'accessibilité, trois politiques emblématiques méritent d'être examinées plus en détail.

La politique des agendas d'accessibilité programmée (Ad'AP) :

Les Ad'AP constituent un dispositif essentiel pour favoriser la mise en accessibilité des établissements recevant du public (ERP) et des transports publics. Ils permettent aux propriétaires ou exploitants d'établissements de définir un programme de travaux sur plusieurs années afin de se conformer aux normes d'accessibilité. Cette politique vise à accompagner les acteurs dans leur démarche d'adaptation en leur offrant un délai supplémentaire pour réaliser les aménagements nécessaires. Les Ad'AP sont étroitement surveillés et contrôlés pour garantir la progression de l'accessibilité dans les différents secteurs concernés.



Figure 11 : schéma d'accessibilité d'un ERP. Source : HandiNorme, 2020.



OBLIGATIONS

Décret du 21 décembre 2006 et arrêté du 15 janvier 2007 - Points relatifs au cheminement

LARGEUR :

1,40 m minimum dégagé de tout obstacle
(1,20 m si absence de mur ou d'obstacle des 2 côtés)



PENTE :

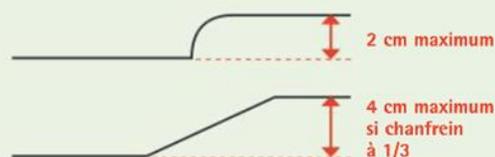
Lorsqu'elle est nécessaire pour franchir une dénivellation

- 5 % maximum (tolérance si impossibilité due à la topographie et à la disposition de constructions existantes de 8 % sur une longueur \leq 2m et de 12 % sur une longueur \leq 0,5m)
- palier de repos : espace rectangulaire de 1,20 m par 1,40m (hors obstacles) horizontal tous les 10m lorsque la pente dépasse 4 %, en haut et en bas de chaque plan incliné, et à chaque changement de direction
- garde-corps préhensible si rupture de niveau $>$ à 0,40m



RESSAUS :

- hauteur maximale : 2 cm avec bord arrondi
- 4 cm maximum si chanfrein à 1/3
- 2,50 m minimum entre deux ressauts successifs



DÉVERS :

pente transversale la plus faible possible

- 2 % maxi en cheminement courant



SOL :

sol non meuble, revêtement non glissant, sans obstacle à la roue, à la canne et au pied pour les PMR

- trous et fentes dans le sol $<$ 2 cm (de diamètre ou de largeur)

LIBÉRER LE CHEMINEMENT

de tout obstacle en sortant le mobilier urbain et les éléments techniques du couloir ainsi créé (article 1 - 5° du décret n° 2006-1658) ;

INSTALLER DE L'ÉCLAIRAGE

de manière à permettre le repérage des cheminements et des obstacles.

Figure 12 : obligations relatives aux cheminements vers des quais de bus et cars. Source : CEREMA, Guide des points d'arrêts de bus et de car accessibles pour tous, 2019.

- Assurer une largeur minimale de passage de 0,90 m, libre de tout obstacle entre le bord du quai et l'abri-voyageurs. Cette largeur passe à 1,40 m minimum si le passage à l'arrière n'est pas possible ;



- Prévoir une zone de manœuvre des usagers en fauteuil roulant d'au minimum 1,50 m de diamètre, une fois la palette ou la plateforme élévatrice déployée.

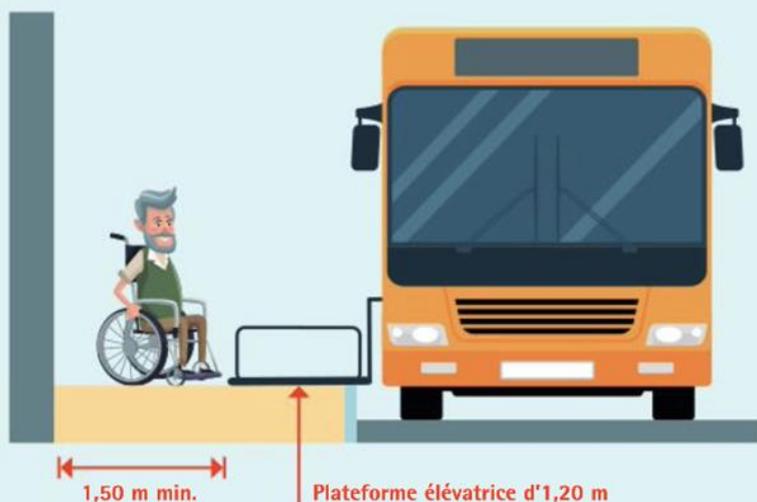
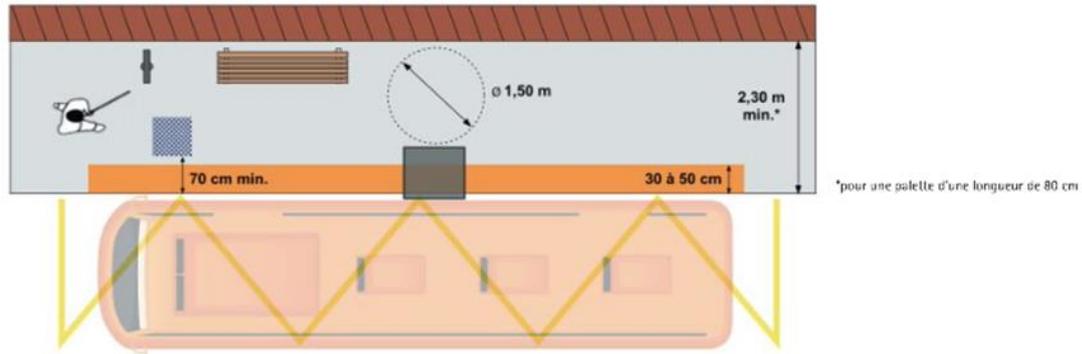


Figure 13 : obligations relatives aux quais de bus et cars. Source : CEREMA, Guide des points d'arrêts de bus et de car accessibles pour tous, 2019.

3.3 Schémas types de quai

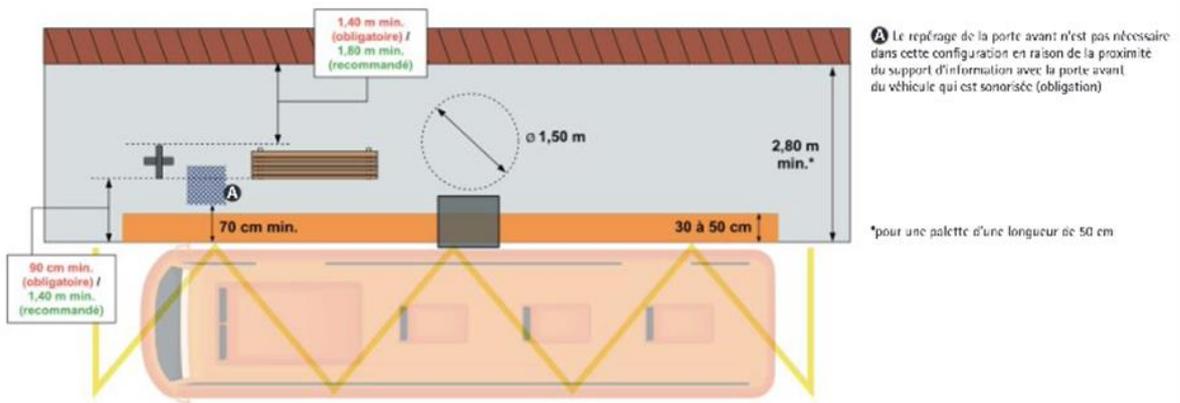
Configuration 1 : Poteau d'information + une assise (banc)

- 2,30 m < emprise < 2,80 m



- Emprise > 2,80 m

OPTION 1 – Lorsque le point d'arrêt est équipé d'information sonore



OPTION 2 – Lorsque le point d'arrêt n'est pas équipé d'information sonore

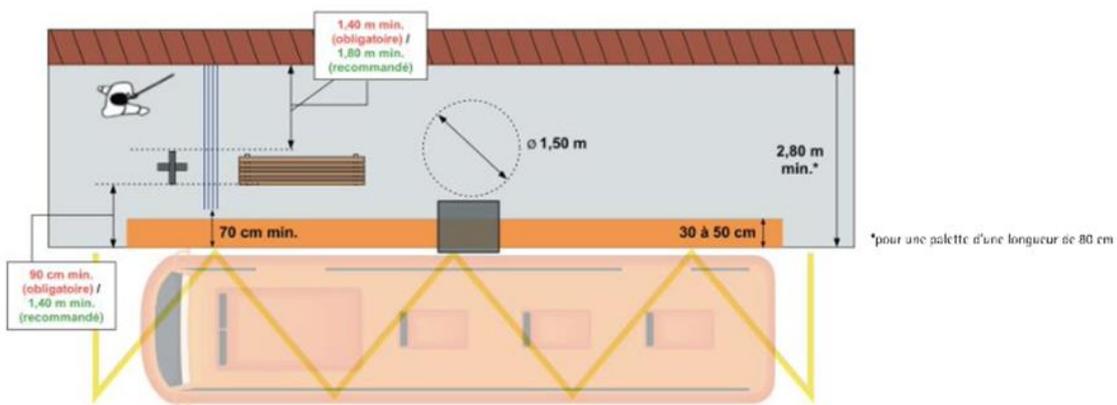


Figure 14 : schémas types de quais de bus et cars. Source : CEREMA, Guide des points d'arrêt de bus et de car accessibles pour tous, 2019.

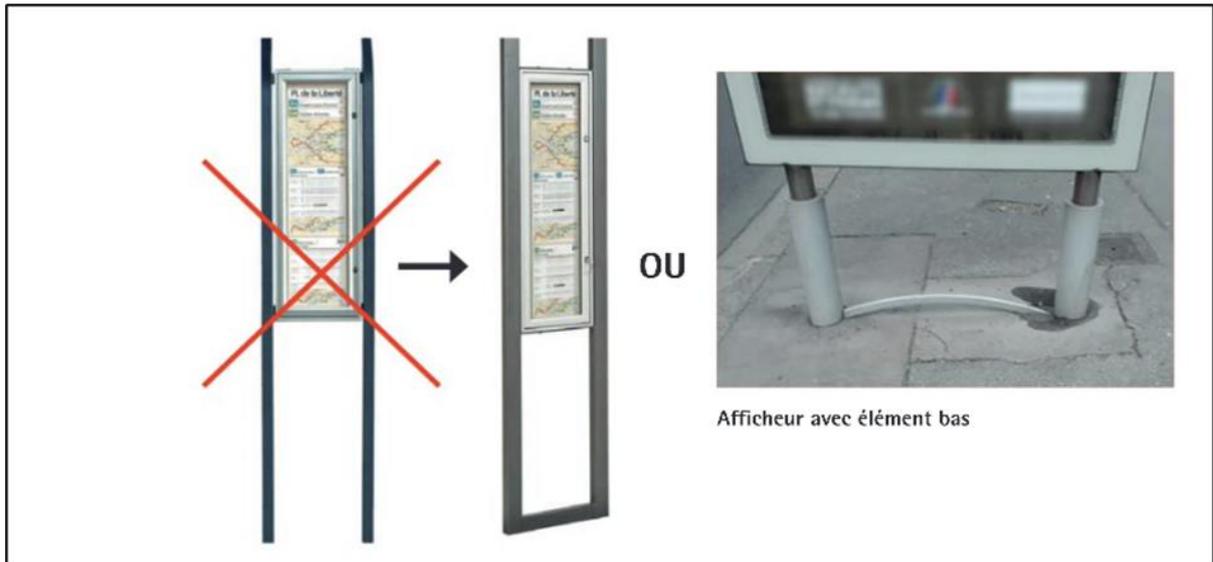


Figure 15 : exemples de panneaux permettant d'être détectés par tous aux abords des arrêts de bus et de cars. Source : CEREMA, Guide des points d'arrêts de bus et de car accessibles pour tous, 2019.

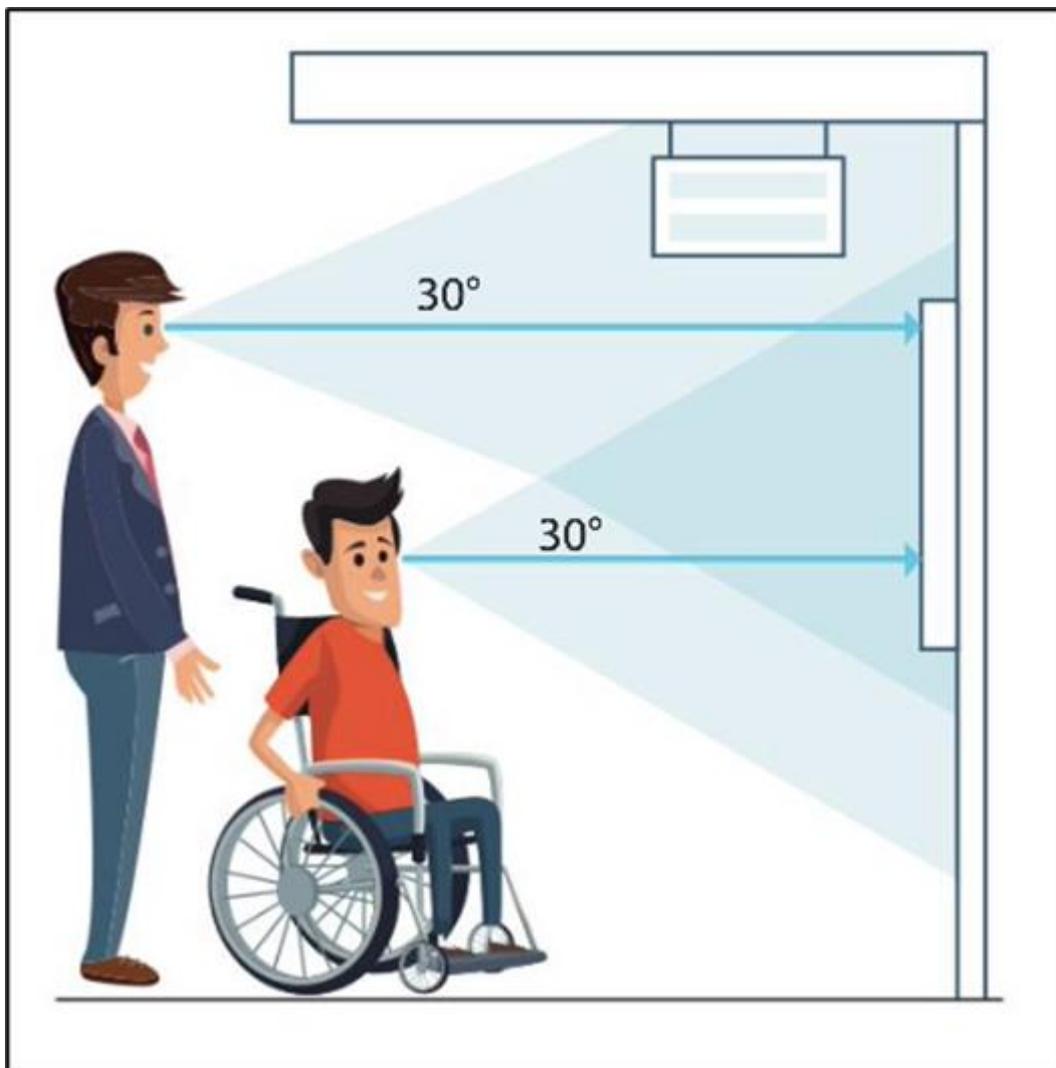


Figure 16 : schémas sur la visibilité du mobilier aux abords des quais de bus et cars. Source : CEREMA, Guide des points d'arrêts de bus et de car accessibles pour tous, 2019.

La politique de conception universelle :

La conception universelle consiste à concevoir des environnements, des produits et des services accessibles et utilisables par tous, quelles que soient leurs capacités physiques ou sensorielles. Cette approche dépasse la simple adaptation a posteriori pour intégrer dès la conception les principes d'accessibilité. Elle vise à éviter les situations de discrimination en fonction des capacités de la personne en aménageant les espaces de manière inclusive dès le départ. Cette politique se traduit par des normes et des directives visant à encourager la prise en compte de la diversité des besoins dès la conception des infrastructures et des équipements.

La politique de sensibilisation et de formation :

L'accessibilité ne se limite pas à la mise en place d'infrastructures physiques adaptées. La sensibilisation et la formation jouent un rôle crucial dans la promotion de l'inclusion et de la compréhension des enjeux liés au handicap. Des campagnes de sensibilisation sont menées à l'échelle nationale pour informer le grand public sur les droits des personnes en situation de handicap et encourager un changement d'attitude vis-à-vis de leur inclusion. Parallèlement, des formations spécifiques sont proposées aux professionnels intervenant dans les domaines de l'urbanisme, de l'architecture, des transports, afin de renforcer leurs connaissances et leur compréhension des enjeux de l'accessibilité.

Ces trois politiques, parmi d'autres initiatives, illustrent l'engagement de la France en faveur de l'accessibilité et de l'inclusion des personnes en situation de handicap. Elles démontrent la volonté d'agir à différents niveaux, de la mise en conformité des infrastructures existantes à l'intégration des principes d'accessibilité dès la conception, tout en sensibilisant et en formant les acteurs impliqués. La coordination entre les collectivités territoriales, les organismes publics, les associations et les entreprises est essentielle pour assurer la mise en œuvre effective de ces politiques et garantir l'accès aux droits fondamentaux pour tous les citoyens.

Notons toutefois que des impossibilités techniques sont parfois constatées. Les points d'arrêts (pour les transports comme les bus) sont concernés. Dans ce cas un dossier d'ITA (Impossibilité Technique Avérée) est déposé. Dans cette situation des alternatives sont envisageables avec des aides humaines tels que des agents poussant un usager fauteuil roulant (UFR) ou des transports à la demande (TAD) mis en place.

Selon l'article D. 1112-15 du code des transports.

La mise en accessibilité aux personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, d'un point d'arrêt routier est considérée comme techniquement impossible notamment lorsque la voirie qui supporte le point d'arrêt présente une pente supérieure à 5 % ou que l'emprise de ce point d'arrêt est trop étroite pour permettre le respect de la distance minimale de 1,50 m prévue pour le retournement de la personne en fauteuil roulant sur le point d'arrêt une fois la rampe déployée, et qu'aucune autre solution technique, tel le déplacement du point d'arrêt, ne permettrait sa mise en accessibilité sans nuire à la sécurité des usagers



Figure 17 : extrait de l'article D.112-15 du code des transports.

Par conséquent, les politiques d'accessibilité en France sont ancrées dans des lois et des réglementations qui visent à promouvoir l'égalité des chances et l'inclusion des personnes en situation de handicap. La coordination entre les différents acteurs et la poursuite des efforts dans divers domaines d'accessibilité sont nécessaires pour garantir une société véritablement inclusive.

A échelle européenne, le 3 mars dernier, la Commission européenne a dévoilé une stratégie ambitieuse pour les droits des personnes handicapées 2021-2030. Cette initiative vise à garantir leur pleine intégration dans la société sur un pied d'égalité avec les autres citoyens. Cette approche est en harmonie avec les principes énoncés dans le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE) ainsi que dans la Charte des droits fondamentaux, où l'égalité et la non-discrimination sont des valeurs fondamentales des politiques de l'Union européenne (UE). L'objectif est de renforcer considérablement les initiatives déjà lancées par la précédente Stratégie européenne 2010-2020. En dépit des progrès réalisés, de nombreux obstacles persistent pour les quelque 100 millions de personnes en situation de handicap qui résident actuellement dans l'Union européenne.

II. C. LES DOMAINES CLÉS DE L'ACCESSIBILITÉ

Les politiques d'accessibilité en France se focalisent sur divers domaines essentiels afin de garantir une société inclusive.

Les infrastructures publiques :

L'un de ces domaines concerne l'accessibilité des infrastructures publiques comprenant ainsi les établissements recevant du public, soit les établissements de santé, les écoles, les administrations publiques et les lieux culturels au risque de dénaturer des bâtiments anciens, par des aménagements modernes de type ascenseurs. Des normes spécifiques ont été établies pour veiller à l'adaptation de ces infrastructures aux besoins des personnes en situation de handicap, incluant des critères tels que des entrées dénuées d'obstacles, des rampes d'accès, des ascenseurs et des toilettes aménagées. Cette approche vise à garantir que les infrastructures publiques soient accessibles à tous, favorisant ainsi l'inclusion des personnes en situation de handicap dans tous les aspects de la vie quotidienne. En rendant ces espaces physiquement accessibles, on contribue à promouvoir l'autonomie, la participation sociale et l'égalité des chances pour tous les individus.

Cependant, bien que des efforts aient été déployés pour améliorer l'accessibilité des infrastructures publiques, les normes en vigueur ne sont pas toujours respectées de manière systématique, laissant ainsi certaines installations encore inaccessibles pour les personnes en situation de handicap. Une station de métro sans ascenseur ou sans portique plus large, aucune indication sonore ou encore, une signalétique complexe. De plus, des défis persistent concernant la maintenance et l'adaptation continue de ces infrastructures, afin de répondre aux besoins évolutifs des personnes en situation de handicap.

Les logements et bureaux :

L'accessibilité des bâtiments tels que les logements est un enjeu crucial pour favoriser l'inclusion des personnes en situation de handicap, que ce soit dans les logements ou les lieux de travail. Des normes d'accessibilité ont été établies pour garantir que les nouveaux bâtiments ou les rénovations intègrent des caractéristiques adaptées. Par exemple, cela peut inclure la présence d'entrées sans obstacles, d'ascenseurs adaptés aux personnes à mobilité réduite, d'espaces de circulation suffisants pour les fauteuils roulants, des largeurs de portes plus importantes, des sanitaires accessibles. Bien que les accès aux extérieurs puissent être ponctués de seuils, que les sonnettes soient inadaptées aux sourds et malentendants... De la même manière, les nouveaux logements, bien qu'ils répondent aux normes d'accessibilité présentent, eux aussi, de nouvelles contraintes. Les équipements adaptés sont amenés, dans certains cas, à occuper plus de place dans la pièce, limitant alors l'espace de vie disponible par exemple. Et ce sont également des logements plus difficiles à trouver et à obtenir car plus rares.³³

³³ La norme de construction prévoit que 20% des logements en rez-de-chaussée ou desservis par un ascenseur doivent être accessibles, conformément à l'article 64 de la loi n° 2018-1021 du 23 novembre 2018, également connue sous le nom de loi ELAN, et au décret n° 2019-305 du 11 avril 2019 qui a modifié les dispositions du

Les espaces publics :

Un autre domaine concerné est celui des espaces publics, tels que les parcs, les places et les trottoirs, font également l'objet d'une attention particulière pour garantir leur accessibilité. Cela englobe la mise en place de cheminements adaptés, de surfaces sans obstacles, de places de stationnement réservées et d'autres dispositifs facilitant la circulation des personnes en situation de handicap.

Les transports :

Dans le domaine de l'accessibilité des transports en commun, plusieurs mesures concrètes ont été mises en place en France pour garantir une accessibilité maximale aux personnes en situation de handicap.

Tout d'abord, l'aménagement des quais est essentiel pour assurer un accès facile et sécurisé aux PSH. Des rampes d'accès sont installées pour permettre aux personnes en fauteuil roulant de monter et descendre aisément des bus, des trains, des trams et des métros. Des marquages au sol et des signaux tactiles sont également mis en place pour guider les personnes malvoyantes ou aveugles vers les zones d'embarquement. Parallèlement, des efforts ont été déployés pour rendre les véhicules de transport en commun eux-mêmes accessibles. Les bus sont équipés de dispositifs de rampe d'accès et d'espaces dédiés pour les fauteuils roulants, les BHNS, de planchers bas

Les trains, trams et métros sont également conçus pour offrir un accès facile, avec des portes larges, des espaces réservés pour les personnes en fauteuil roulant et des systèmes d'annonce sonore et visuelle pour les stations et les arrêts. Pour faciliter l'orientation et l'information des voyageurs, des dispositifs d'annonce sonore et visuelle ont été installés dans les transports en commun. Les stations et les arrêts sont équipés de panneaux d'affichage lumineux et de haut-parleurs diffusant des informations sur les prochains trains, bus ou trams, ainsi que des annonces spécifiques bénéficiant à tous ; PSH et valides.

En ce qui concerne l'information sur les itinéraires et les horaires, de nombreux opérateurs de transport en commun proposent désormais des applications mobiles et des sites web accessibles, permettant de planifier son trajet en fonction de ses propres besoins. Ces outils fournissent des informations en temps réel sur les horaires, les correspondances, les interruptions de service et les éventuelles perturbations, offrant ainsi une meilleure autonomie et une meilleure maîtrise du trajet.

code de la construction et de l'habitation en matière d'accessibilité des bâtiments d'habitation et de contrat de construction d'une maison individuelle avec fourniture du plan. Les logements restants sont conçus pour être évolutifs. Cette obligation d'accessibilité concerne exclusivement les maisons individuelles qui sont construites en vue de la location, de la mise à disposition ou de la vente. Les maisons individuelles construites ou réhabilitées à l'usage du propriétaire sont exemptes de ces obligations réglementaires, conformément à l'article R162-5 du CCH.)

En revanche, bien qu'étant la 2e ville française, le métro marseillais ne dénombre que 6 stations accessibles sur les 29 existantes. Démontrant ainsi que l'accessibilité aux transports n'est pas qu'une question de ruralité et/ou de moyens techniques et financiers. Les travaux pour rendre l'entièreté du réseau accessible ont toutefois débuté et permettront à l'ensemble des usagers d'emprunter le métro et les nouvelles rames, prévues pour une mise en œuvre dès 2026. De plus, des problèmes tels que des ascenseurs hors service ou des équipements défectueux peuvent limiter l'accessibilité dans certaines stations ou arrêts. Persiste également un manque de formation des personnes en charge des transports tels que des chauffeurs de bus ne sachant pas comment déployer la rampe, refusant de prendre le temps en heure d'affluence ou le personnel de gare ne sachant pas comment faire face à une personne en situation de handicap mental ou cognitif.

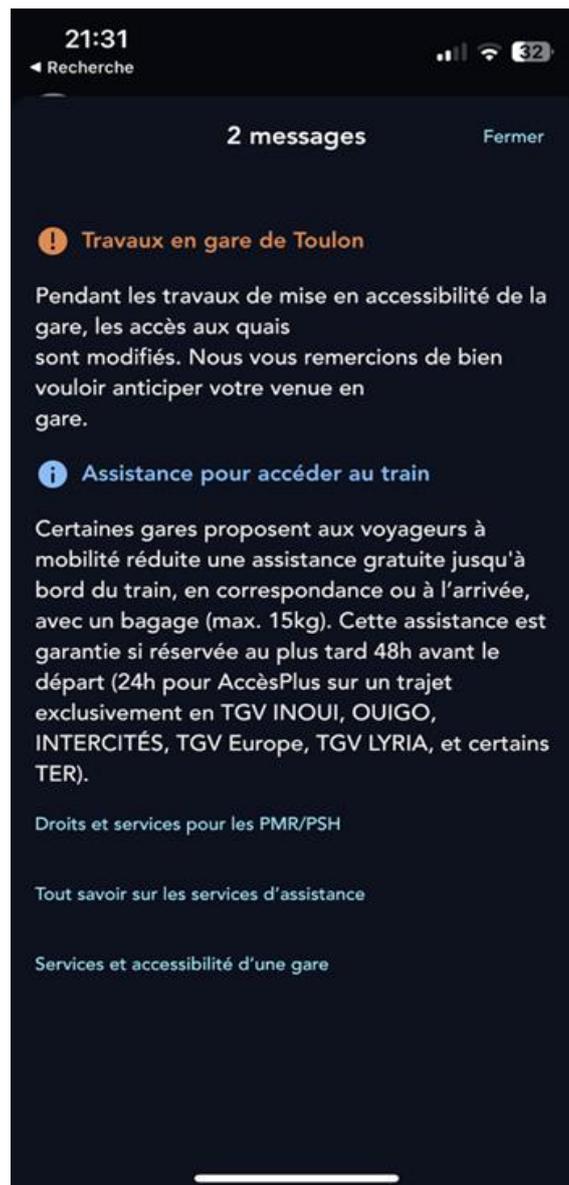


Figure 18 : message informatif envoyé par la SNCF. Source : SNCFCconnect; 2023.

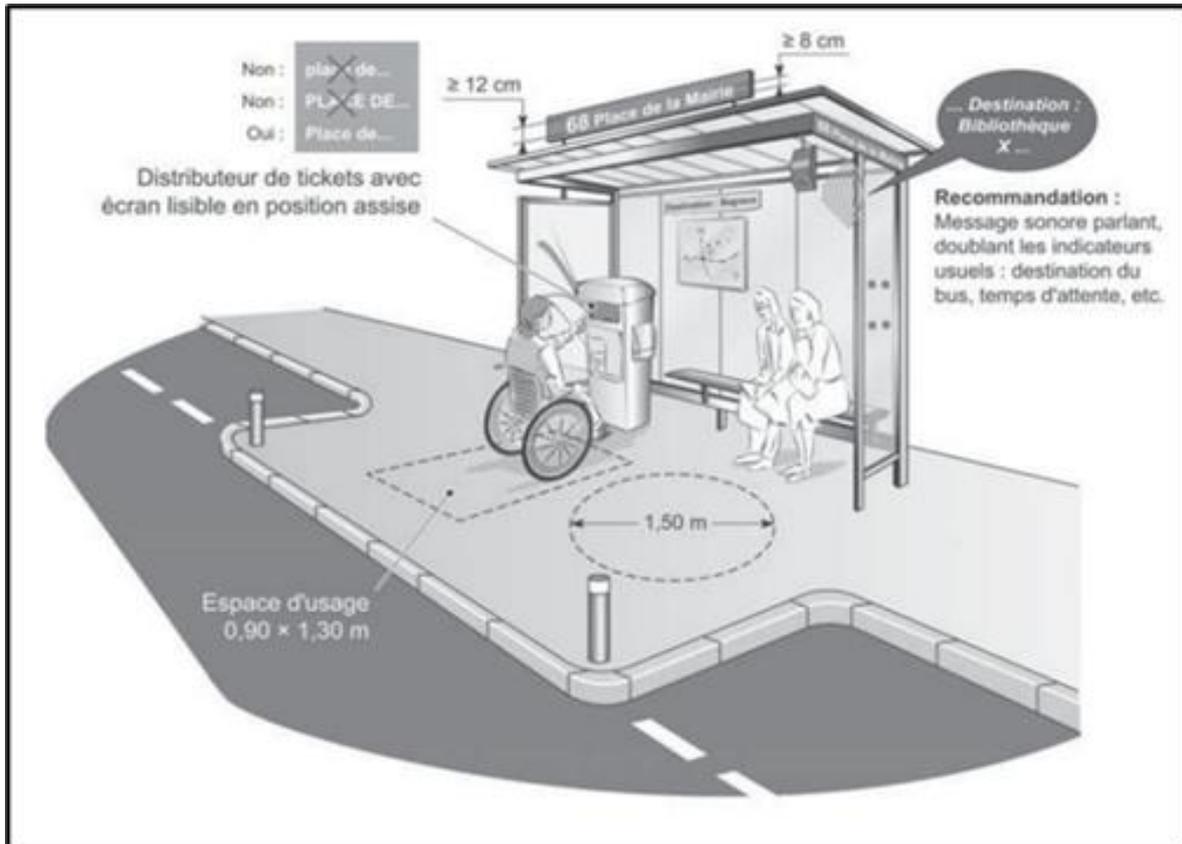


Figure 19 : schéma d'un arrêt TC accessible. Source : ATIPY, 2023.

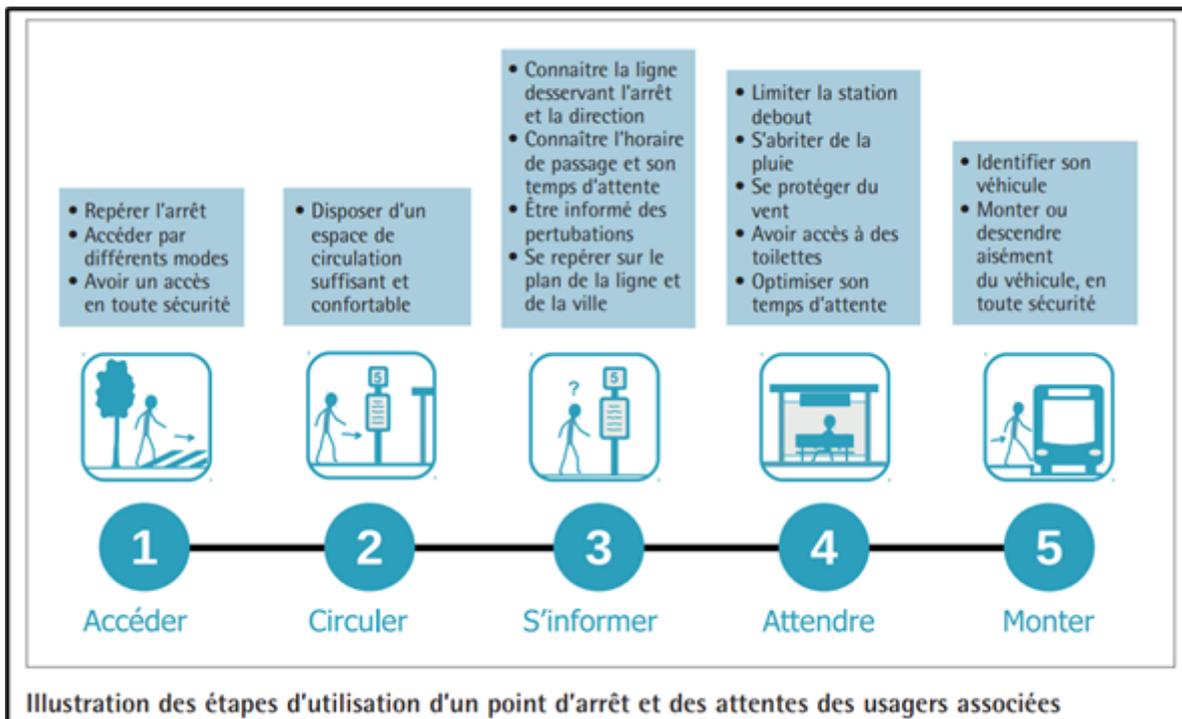


Figure 20 : illustration des étapes d'utilisation d'un point d'arrêt et des usages associés. Source : ATIPY, 2023.

Le numérique :

Enfin, dans notre société numérique, l'accessibilité des technologies de l'information et de la communication revêt une importance croissante. Depuis la mise en application de l'article 47 de la loi du 11 février 2005, des efforts sont faits pour rendre les sites web, les applications mobiles, les interfaces informatiques et les documents électroniques accessibles aux personnes en situation de handicap.

Ces services de communication au public en lignes tels que les sites internet, extranet, applications mobiles ou le mobilier urbain numérique doivent alors être :

- Perceptibles : en utilisant des sous-titres ou une mise en page simplifiée
- Utilisables : laisser le temps à l'utilisateur de prendre conscience du contenu
- Compréhensibles : avoir du contenu prévisible pour l'utilisateur
- Robustes : faire en sorte que le contenu soit compatible avec toutes les utilisations, présentes et futures

Les sociétés publiques et privées n'étant pas en conformité avec ces exigences risquent une amende pouvant atteindre 20 000€ par an. Trois mois sont alors nécessaires pour que les intéressés présentent leurs observations, présentent une demande de dérogation et justifient leurs actions.³⁴

Toutefois, il existe des exceptions comme les fichiers aux formats bureautiques publiés avant le 23 septembre 2018, les contenus audio et vidéos publiés avant le 3 septembre 2020, les contenus des intranets et extranet publiés avant le 23 septembre 2019... Ces quelques exemples se situent hors champ de l'obligation légale et sont exemptés de l'obligation d'accessibilité.

II. D. LES MESURES D'ACCOMPAGNEMENT ET LES ENJEUX FUTURS

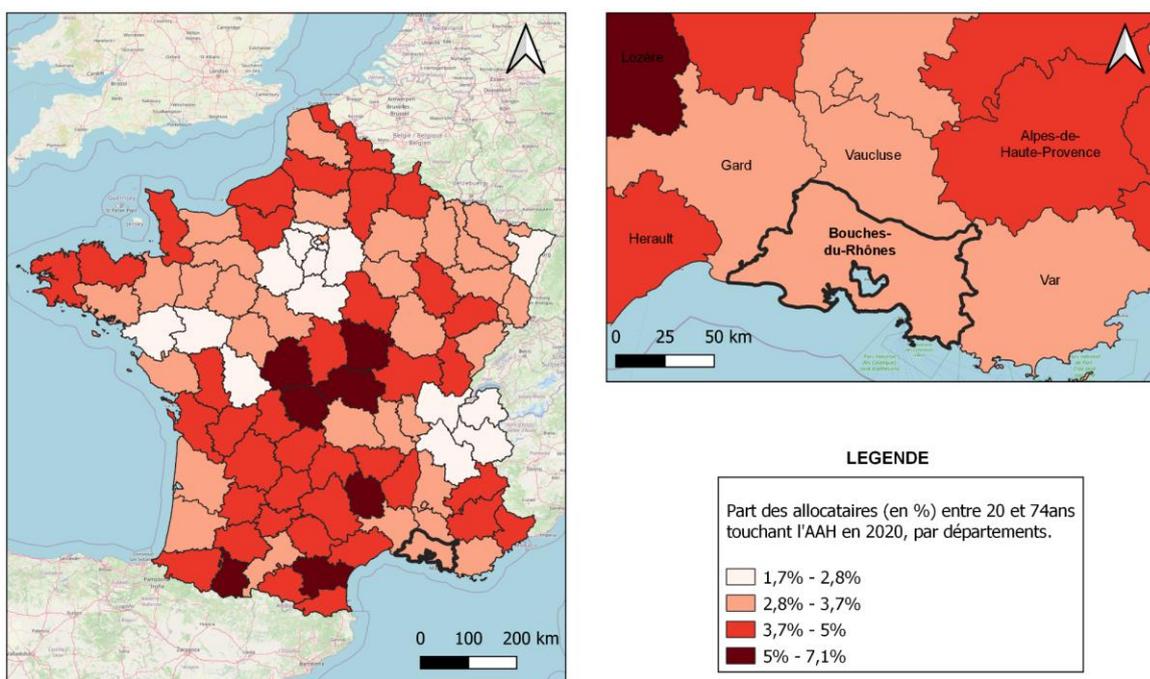
L'Allocation aux Adultes Handicapés (AAH) :

Les personnes en situation de handicap ont accès à diverses aides financières et sociales qui visent à les soutenir dans leur vie quotidienne. L'une de ces aides est l'Allocation aux Adultes Handicapés (AAH), qui vise à garantir un revenu minimum aux personnes ayant une capacité de travail réduite. Le montant de l'AAH a été revalorisé en mai 2023, passant de 956,65 euros à 971,37 euros par mois, ce qui représente une hausse de 1,6%. Cette allocation est ajustée en fonction des ressources et de la situation de vie de la personne.³⁵

³⁴ Obligations légales et Sanctions concernant l'accessibilité des sites publics, introduites par l'article 74 de la loi du 11 février 2005. Source : DesignGouv

³⁵ Source : *AAH, AEEH et ses compléments : les nouveaux montants au 1er avril 2023*. Mon Parcours Handicap.

CARTES DE LA PART DES ALLOCATAIRES (EN %) ENTRE 20 ET 64 ANS TOUCHANT L'ALLOCATION ADULTE HANDICAPÉ (AAH) EN 2020, PAR DÉPARTEMENTS.



Cartes réalisées par C. Bouchart, avril 2023. Source : INSEE 2020.

Figure 21 : Cartes de la part des allocataires entre 20 et 64 ans bénéficiaires de l'AAH en 2020 par départements. Source : INSEE 2020.

L'Allocation de Logement à caractère Social (ALS) :

Par ailleurs, il existe une aide spécifique pour le logement des personnes en situation de handicap, appelée l'Allocation de Logement à caractère Social (ALS). Cette allocation peut être cumulée avec l'Aide Personnalisée au Logement (APL) et est calculée en fonction des ressources, du type de logement et de la composition familiale. Ces aides contribuent à alléger les charges liées au logement et à favoriser l'accès à un logement adapté aux besoins des personnes en situation de handicap.

La prestation de compensation du handicap (PCH) :

Cette prestation permet la prise en charge des frais liés à l'aménagement d'un véhicule ou à l'acquisition d'un moyen de transport adapté. Le montant de la PCH est calculé en fonction des besoins et des ressources de la personne. Cette aide peut être versée sous forme de prestation financière ou de prise en charge directe des dépenses et est gérée par les départements français, responsables de son instruction et de sa mise en place. Toutefois, cette aide n'est attribuée qu'aux personnes ayant moins de 60 ans, excluant une partie de la population et les évaluations effectuées par les équipes afin d'attribuer cette aide peuvent être subjectives³⁶.

³⁶ Annexes n°9 et 10

Précisons que le processus de demande et d'instruction de la PCH et des autres aides dédiées aux personnes en situation de handicap peut être complexe et long, ce qui peut décourager certaines personnes. Les délais d'attente peuvent être conséquents, ce qui retarde l'accès à l'aide financière nécessaire pour faire face aux dépenses liées au handicap. D'autant plus que dans certains cas, les montants alloués restent insuffisants pour couvrir l'ensemble des besoins des personnes en situation de handicap, notamment en ce qui concerne les dépenses liées à l'accompagnement médical, aux aides techniques et aux aménagements spécifiques.

Les aides à l'emploi :

Enfin, il convient de mentionner les aides sociales qui visent à accompagner les personnes en situation de handicap dans leur parcours professionnel. Parmi ces aides, l'obligation d'emploi impose aux entreprises comptant au moins 20 salariés de réserver un quota de postes aux travailleurs handicapés. Bien que cette mesure vise à favoriser l'inclusion professionnelle, certaines critiques soulignent que son application peut être lacunaire et que le respect des quotas n'est pas toujours effectif. Parallèlement, des mesures spécifiques d'insertion professionnelle sont mises en place pour faciliter l'accès à l'emploi des PSH. Ces mesures comprennent des contrats spécifiques tels que les contrats d'apprentissage ou les contrats de professionnalisation adaptés aux besoins des personnes en situation de handicap. De plus, des dispositifs d'accompagnement personnalisé sont proposés afin de soutenir les PSH dans leur recherche d'emploi et leur intégration dans le milieu professionnel.

Cependant, il est important de noter que malgré ces mesures d'aide, les personnes en situation de handicap continuent de faire face à des obstacles et des discriminations sur le marché du travail. L'accès à un emploi adapté et durable reste un défi majeur et des efforts supplémentaires sont nécessaires pour garantir une véritable égalité des chances dans le monde professionnel. Il est donc essentiel de poursuivre les actions visant à sensibiliser les employeurs, à adapter les postes de travail aux besoins des personnes en situation de handicap et à favoriser une véritable inclusion professionnelle. Cela nécessite également une collaboration entre les entreprises, les organismes d'insertion, les institutions publiques et les associations pour créer un environnement propice à l'intégration des PSH sur le marché du travail.

Ainsi, après avoir examiné les politiques d'accessibilité en France et leur application dans divers domaines tels que les transports et l'espace public, il est clair que le pays dispose d'un cadre juridique favorable à l'accessibilité. Cependant, soulignons que la route vers une accessibilité totale et une inclusion complète est encore longue. Malgré les avancées réalisées, des défis persistent et de nouveaux enjeux se posent. C'est pourquoi, dans notre troisième partie, nous entreprendrons une analyse approfondie de la situation de l'accessibilité et du handicap dans différentes métropoles françaises. Cette étude nous permettra de comprendre les spécificités, les bonnes pratiques et les obstacles rencontrés dans ces contextes urbains, offrant ainsi une perspective globale sur les enjeux de l'accessibilité en France. Cette prochaine partie nous permettra également de centrer ce travail de recherche sur l'accessibilité et les mobilités.



III. L'accessibilité à l'échelle métropolitaine : Les enjeux des grandes villes françaises et dans le monde

III. L'ACCESSIBILITE A L'EHELLE METROPOLITAINE : LES ENJEUX DES GRANDES VILLES FRANCAISES ET DANS LE MONDE

Les quatre principales métropoles françaises représentées par Paris, Lyon, Aix-en-Provence - Marseille et Lille ont un rôle prédominant dans le territoire urbain français. Ces dernières concentrent à elles seules l'équivalent de plus de 15 millions d'habitants sur les 67,57 millions d'habitants en France en 2020³⁷, soit 22% de la population française³⁸.

Paris, capitale de la France, est la plus grande agglomération du pays et représente un pôle économique, politique et culturel majeur. La métropole du Grand Paris, avec sa densité de population élevée de 8703.4hab/km², ses nombreux centres d'affaires, ses attractions touristiques et son réseau de transport étendu, cette métropole se confronte à des défis complexes en matière d'accessibilité et de mobilité urbaine.

La métropole de Lyon, située à l'est du pays, est réputée pour son dynamisme économique, son patrimoine historique et sa gastronomie. La densité de sa population s'élevant à 2654.3hab/km² et son réseau de transport en commun bien développé font de l'accessibilité et de la mobilité des enjeux majeurs pour la ville.

Aix-Marseille-Provence Métropole, avec une densité de population atteignant les 604.3hab/km², se caractérise par son port maritime dynamique et son héritage culturel méditerranéen. Sa topographie vallonnée et son réseau de transports en commun en constante évolution influent sur les problématiques de mobilité et d'accessibilité.

Enfin la métropole européenne de Lille (MEL), densément peuplée de 1759.5 hab/km² est une ville attractive et dynamique avec un important réseau de bus, des trams et deux lignes de métro. Cette métropole s'engage fortement en matière d'accessibilité.

III. A. LES ENJEUX DE L'ACCESSIBILITÉ DANS LES MÉTROPOLES FRANÇAISES

Les grandes métropoles françaises sont confrontées à des enjeux majeurs en termes d'accessibilité, notamment dans le domaine des transports. Avec une densité de population élevée, une demande de déplacements croissante et afin de garantir une concordance entre les enjeux climatiques actuels et les déplacements, la mise en accessibilité des lignes de transports en communs afin de limiter l'utilisation de la voiture est nécessaire.

L'un des défis spécifiques auxquels font face ces métropoles est d'assurer l'accessibilité de ces mêmes réseaux de transports en commun. Cela implique de rendre les bus, les trains, les trams et les métros accessibles à tous, en tenant compte des besoins des personnes en situation de handicap. Des mesures doivent être prises pour assurer des quais

³⁷ Source : INSEE 2020.

³⁸ Annexes n°11, 12 et 13

adaptés, des véhicules accessibles, des annonces sonores et visuelles, ainsi que des informations claires sur les itinéraires et les horaires. L'objectif est de permettre à chacun de se déplacer de manière autonome et sécurisée, sans être limité par des barrières physiques et sensorielles.

Parallèlement, la promotion des modes de déplacement doux et durables constitue un autre enjeu important. Les grandes villes doivent encourager la marche à pied, le vélo et d'autres moyens de transport non motorisés, en créant des infrastructures adaptées. Cela comprend la mise en place de pistes cyclables sécurisées, de voies piétonnes accessibles et de services de partage de vélos. En favorisant ces modes de transport alternatifs, les villes peuvent réduire la congestion routière, les émissions de gaz à effet de serre et améliorer la qualité de l'air, tout en offrant des options de déplacement accessibles à tous. Cette partie présentera deux des quatre métropoles mentionnées plus tôt : la MEL et la Métropole de Lyon, afin de faire un état des lieux de ce qui y est fait en matière d'accessibilité et de mobilité.

III. B. CAS DE LA MÉTROPOLE EUROPÉENNE DE LILLE (MEL)



Figure 22 : Localisation géographique de la MEL. Source : Google Maps, 2023.

Le contenu du Plan de Déplacement Urbain de la MEL :

La Métropole Européenne de Lille constituée de 95 communes³⁹ et de 1 182 250 habitants en 2020⁴⁰ a établi un plan pour l'accessibilité à tous du territoire métropolitain. Ce plan appelé Le plan Lille Métropole Accessible à Tous (LM-ACT) a été adopté par le Conseil métropolitain le 13 décembre 2013. Ce plan vise à définir les orientations et les perspectives de la politique d'accessibilité de la Métropole Européenne de Lille.

³⁹ Source : LilleMétropole.fr

⁴⁰ Source : : INSEE Comparateur de territoires-Intercommunalité-Métropole de Métropole Européenne de Lille (200093201)

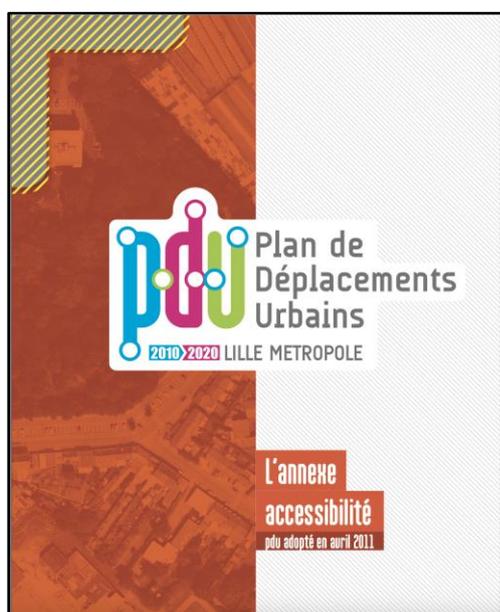
Les principales orientations du plan se concentrent autour de trois axes majeurs :

Tout d'abord, il s'agit de changer le regard et de favoriser l'inclusion sociale des personnes en situation de handicap. L'objectif est de sensibiliser la société dans son ensemble et d'encourager un changement de comportement pour garantir une pleine inclusion de tous.

Le deuxième axe met l'accent sur la facilitation de la mobilité et la continuité des déplacements. Il s'agit d'assurer le droit fondamental de chacun à se déplacer en mettant en place des actions concrètes pour faciliter la mobilité de tous les citoyens. Cela comprend des mesures visant à assurer la continuité des itinéraires et à garantir l'accessibilité des infrastructures de transport.

Enfin, le troisième axe du plan est axé sur la valorisation de la conception universelle dans les projets du territoire. La conception universelle consiste à intégrer dès la phase de conception les principes d'accessibilité, afin de créer des espaces et des équipements adaptés à tous les usagers. La Métropole Européenne de Lille s'engage ainsi à prendre en compte tous les besoins et à garantir que chaque projet bénéficie à l'ensemble de la population.

En adoptant ces orientations, Lille se positionne en tant que ville engagée dans la promotion de l'accessibilité pour tous. Le plan LM-ACT permet de coordonner les actions et de mettre en œuvre des mesures concrètes pour améliorer l'accessibilité dans tous les domaines de la vie quotidienne. Cependant, il est essentiel de continuer à évaluer et à adapter ces mesures pour répondre aux besoins changeants de la population et pour assurer une inclusion totale de tous les citoyens.



En parallèle, la MEL, dans l'annexe accessibilité de son Plan de Déplacement Urbain (PDU), de 2010-2020 (le nouveau PDU, aujourd'hui appelé Plan de Mobilité, PDM, est en cours d'élaboration. Des concertations ont débuté en février 2023.)

Figure 23 : Page de garde de l'annexe accessibilité du PDU adopté en 2011 de Lille Métropole. Source : l'annexe accessibilité du PDU adopté en 2011 de Lille Métropole, site internet de la MEL, 2011.

L'annexe consacrée à l'accessibilité dans la planification urbaine et les déplacements urbains aborde six principaux enjeux, parmi lesquels figure en bonne place le droit à la mobilité pour tous. Ces enjeux se concentrent sur les points suivants :

- Une politique de déplacements qui contribue au dynamisme et au rayonnement de la métropole.
- Un développement urbain équilibré, garantissant une répartition harmonieuse des infrastructures et des services.
- Le droit à la mobilité pour tous, en favorisant l'accessibilité et la continuité des déplacements.
- Une accessibilité qui privilégie les modes de déplacement les moins polluants, dans une perspective de durabilité environnementale.
- La création d'un espace public partagé et de qualité, offrant des aménagements adaptés à tous les usagers.
- Des ambitions élevées en matière d'environnement et de santé publique, en encourageant des pratiques de déplacement plus respectueuses de l'environnement.

Le droit à la mobilité pour tous est soutenu par plusieurs objectifs clés, notamment l'autonomie et la sécurité, l'égalité et la solidarité, l'éducation, l'information et la communication, ainsi que l'accessibilité et la continuité de la chaîne des déplacements. L'annexe sur l'accessibilité met en lien les propositions du Plan de Déplacements Urbains avec la Commission intercommunale pour l'accessibilité aux personnes handicapées (CIAPH). Elle énonce les orientations stratégiques qui définissent le Plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics, dont la mise en œuvre opérationnelle est confiée à la CIAPH.

Cette approche intégrée permet de coordonner les actions en matière d'accessibilité, en garantissant une collaboration étroite entre les instances responsables de la planification urbaine, les transports collectifs et la voirie. Elle vise à mettre en place des mesures concrètes pour assurer une accessibilité optimale à tous les niveaux de la chaîne des déplacements, tout en répondant aux besoins spécifiques des personnes en situation de handicap.

Action n°9 : Améliorer l'accès à l'offre de transport (billettique adaptée, inter-modalité...)

" Autant que les modes de transports eux-mêmes, ce sont les moyens et les endroits permettant de passer d'un mode à l'autre qui deviennent cruciaux. Ces interfaces que sont les pôles d'échanges, les gares, les parcs-relais deviennent des endroits stratégiques, où se mesure la qualité d'un réseau de transports. » A ce titre, tous les aménagements proposés dans le cadre des lieux « supports » de l'intermodalité, comme les pôles et points d'échanges, les gares et les parcs-relais devront être intégralement et parfaitement accessibles aux personnes à mobilité réduite, ce qui améliorera d'autant le confort de tous. Lille Métropole participe également à un groupe d'interopérabilité régionale sur l'initiative de la Région Nord-Pas-de-Calais. Les échanges au sein du groupe ont montré que la billettique apparaît désormais comme un élément essentiel du développement du transport collectif au travers de la coopération entre différentes autorités organisatrices."

Figure 24 : Exemple d'une action de l'annexe accessibilité du PDU de Lille Métropole adopté en 2011. Source : l'annexe accessibilité du PDU adopté en 2011 de Lille Métropole, site internet de la MEL, 2011.

Ainsi, dans le cadre d'une réflexion globale sur la billettique et sur l'intermodalité, Lille Métropole a délibéré pour la mise en place d'un nouveau système de billettique entièrement sans contact a vu le jour en 2011. Cette carte de mobilité pourra permettre à terme l'utilisation d'un même support pour prendre le bus, le métro, le tramway et le TER, emprunter un vélo ou une voiture en libre accès ou encore accéder à des services de stationnement. Cette carte offrira également la possibilité d'héberger des services municipaux comme la cantine, les bibliothèques, l'accès à la piscine...

Il s'agira bien entendu d'intégrer la prise en compte de l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite notamment par des guichets, distributeurs, valideurs et bornes d'informations adaptées à tous (surbaisses, sonorisation, lettrage, hauteur, facilité de manipulation...). De même un accès facilité à tous doit être envisagé pour l'achat de titres de transport par Internet et à travers un réseau de distribution renforcé pouvant utiliser les téléphones portables.

L'accessibilité du réseau de la MEL :

Le réseau de transport de la MEL, géré par la société Ilévia, propose des services spécifiques pour faciliter la mobilité des personnes en situation de handicap. Le service Handipole est dédié aux personnes titulaires d'une carte mobilité inclusion (CMI)⁴¹ ayant des difficultés à utiliser le réseau classique. Une navette les transporte directement depuis leur domicile vers la destination de leur choix.

L'abonnement Coquelicot est conçu sur-mesure pour les personnes malvoyantes ou non-voyantes, leur permettant de voyager en illimité pendant un mois renouvelable sur les lignes de transport en commun de la MEL et en TER à l'intérieur du périmètre de la MEL. Tous les bus sont équipés de planchers bas pour faciliter l'accès depuis le trottoir, et un espace spécifique est prévu pour accueillir un ou deux usagers en fauteuil roulant en toute sécurité.

Les stations de tram et de métro sont entièrement équipées pour accueillir les personnes à mobilité réduite, avec des annonces sonores dans les rames et les stations pour aider les malvoyants à s'orienter. Des portillons d'accès double sont installés dans les stations de métro pour faciliter l'accès aux fauteuils roulants. Pour les personnes sourdes ou malentendantes, le service Acceo est proposé, permettant des échanges en Transcription Instantanée de la Parole (TIP), en visio-interprétation en Langue des Signes Française (LSF) ou en Visio-codage Langue Française Parlée Complétée (LPC).

En outre, les titulaires de la carte mobilité inclusion ou de la carte d'invalidité avec mention "besoin d'accompagnement" peuvent bénéficier d'un accompagnement gratuit pouvant être un proche de l'usagers, lors de leurs déplacements sur le réseau Ilévia. Pour faciliter le passage des accompagnants aux portillons d'accès des stations de métro, Ilévia a mis en place la carte accompagnant. Cette carte n'étant pas un titre de transport à proprement parler et n'est utilisée par l'accompagnant qu'en compagnie de la personne en situation de handicap.

⁴¹ Il existe 3 CMI. La CMI stationnement permet de se garer gratuitement. La CMI priorité permet d'éviter les files d'attente ou d'avoir une place assise. La CMI invalidité vous concerne si vous avez une perte d'autonomie importante : elle offre les mêmes avantages que la CMI priorité avec en plus des réductions dans les transports et des avantages fiscaux notamment Source : Carte Mobilité Inclusion, Service-Public.fr

III. C. CAS DE LA MÉTROPOLE DE LYON

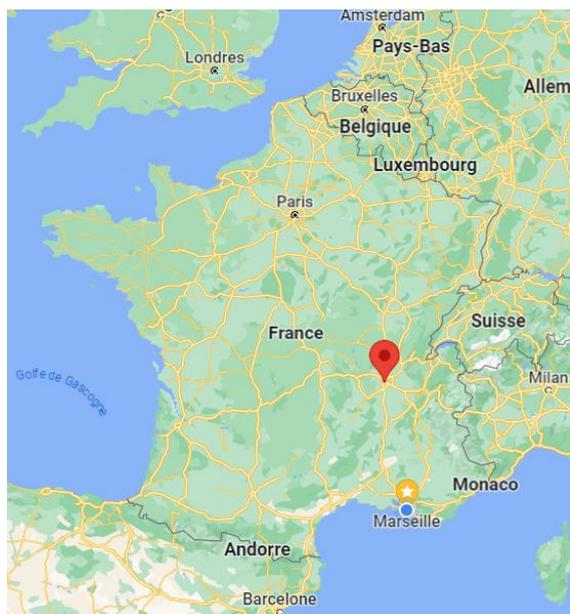


Figure 25 : Localisation géographique de la Métropole de Lyon.
Source : Google Maps, 2023.

Le Plan de Déplacement Urbain de Lyon Métropole et son contenu :

La Métropole du Grand Lyon regroupant 59 communes et 1 416 545 habitants en 2020 possède un PDU, réalisé en collaboration avec l'autorité organisatrice des mobilités du territoire lyonnais (AOM) SYSTRAL Mobilités.

Ce PDU 2017-2023 s'oriente autour de 8 axes stratégiques répondant à 4 enjeux majeurs.

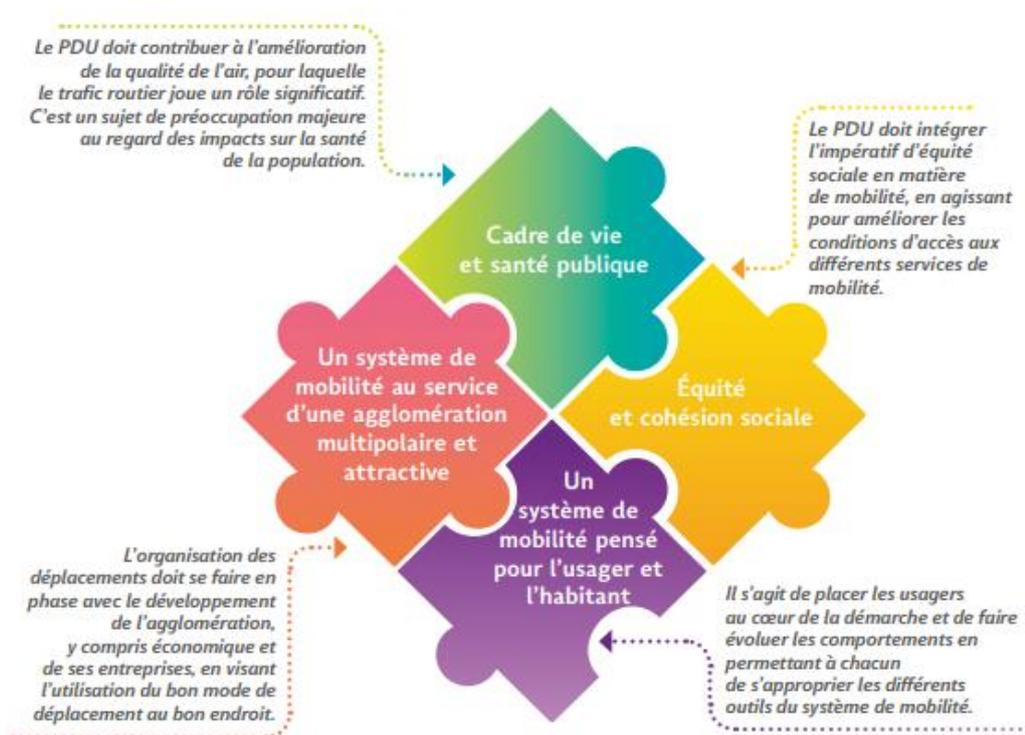


Figure 26 : illustration des 4 enjeux majeurs du PDU 2017-2030 de l'agglomération lyonnaise.
Source : PDU 2017-2030 de l'agglomération lyonnaise, 2017.



Figure 27: illustration des 8 axes stratégiques du PDU 2017-2030 de l'agglomération lyonnaise. Source : PDU 2017-2030 de l'agglomération lyonnaise, 2017.

Objectifs liés à l'enjeu d'équité et de cohésion sociale page 48 du PDU

“...la mise en accessibilité de l'ensemble de la chaîne de déplacement pour les personnes à mobilité réduite est affirmée comme une priorité. Au-delà du respect des obligations légales, il importe de prendre conscience que les améliorations apportées aux cheminements, dispositifs d'information et de signalétique, au matériel roulant des systèmes de transport collectifs et à leurs infrastructures sont autant de progrès pour l'ensemble des usagers de ces services. Il s'agit de veiller à appliquer les principes d'une haute qualité d'usage dans la conception et l'aménagement de ces espaces ou systèmes. Cela implique également de veiller au bon entretien, au maintien en bon état de fonctionnement et à la pérennité de ces dispositifs et aménagements. Cette préoccupation doit par ailleurs s'inscrire dans la prise en compte du vieillissement de la population, qui va notamment toucher des territoires peu denses voire périurbains, posant la question du maintien de la mobilité et du risque d'isolement aux âges où l'automobilité est abandonnée.”

Figure 28 : extrait du PDU 2017-2030 de l'agglomération lyonnaise. Source : PDU 2017-2030 de l'agglomération lyonnaise, 2017.

Ainsi, le PDU vise à améliorer effectivement l'accès à tous les services de mobilité, en particulier en accompagnant les publics les plus vulnérables dans leurs déplacements, afin de favoriser l'accès à l'emploi. De plus, il s'engage à fournir des services de mobilité adaptés aux besoins des habitants des quartiers prioritaires de la politique de la ville. Dans le cadre de ce mémoire, nous nous intéressons plus particulièrement à l'objectif d'assurer une meilleure accessibilité pour les personnes à mobilité réduite tout au long de la chaîne des déplacements. Cela comprend l'aménagement des infrastructures, la mise en place de moyens de transport adaptés et l'accessibilité des différents services et équipements liés à la mobilité.

Afin d'illustrer ce propos, la fiche action 3.6 "Poursuivre la mise en accessibilité des réseaux de transports collectifs",⁴² intégrée à l'axe stratégique 3 "Des transports collectifs performants et attractifs" contient des nombreux éléments en faveur de l'accessibilité tels que :

- "La mise en accessibilité des arrêts dits « prioritaires » Après analyse et au regard des critères précisés dans le décret n° 2014-1023 du 4 novembre 2014, 840 arrêts TCL dits « prioritaires », dont la mise en accessibilité est techniquement possible, ont été identifiés. La programmation de leur aménagement a été définie de façon optimale au regard des possibilités techniques et opérationnelles (le SYTRAL aménage aujourd'hui une centaine d'arrêts de bus par an). Cette action sera menée en lien avec les gestionnaires de la voirie."
- "La formation des agents en contact clientèle. Le Sd'AP prévoit de poursuivre la formation de sensibilisation à tous les handicaps pour les agents TCL en contact avec la clientèle. Le programme prévisionnel se fixe comme objectif de former plus de 1 000 agents sur la période 2016-2018 et près de 2 500 jusqu'en 2022."

Un réseau de transport reconnu accessible :

Ajoutons à cela la reconnaissance de Lyon comme la ville la plus accessible, décernée par la Commission européenne en 2017⁴³. Le réseau de transports en commun de Lyon est équipé de 89 ascenseurs et de 121 escaliers mécaniques pour faciliter les déplacements. Les quais sont dotés de dalles podotactiles pour repérer les bords, ainsi que de dalles de pré-repérage permettant aux usagers de se positionner à hauteur des portes. Les rames sont équipées de signaux et d'annonces sonores pour faciliter l'orientation des voyageurs.

Les 39 stations de métro sur 40 de Lyon sont entièrement accessibles, équipées d'ascenseurs avec des boutons en relief et en braille, ainsi que des systèmes sonores. Seule la station de Croix-Paquet présente une exception, en raison de sa localisation avec une pente de 17%, ce qui rend l'installation d'ascenseurs difficile.

⁴² Annexes n°14, 15, 16 et 17

⁴³ Source : Lyon champion d'Europe de l'accessibilité dans les transports, Les Echos, par Lamia Barbot, 1 février 2018.



Figure 29 : ligne B du métro à Lyon Source : La Tribune de Lyon - 21 juin 2023 © Susie Waroude

Les bus et trolleybus disposent de planchers bas et de palettes rétractables pour faciliter l'accès des personnes à mobilité réduite. Quatre places assises sont spécifiquement réservées à ces usagers. En 2018, sept arrêts sur dix étaient adaptés aux personnes à mobilité réduite, avec le rehaussement des trottoirs de 21 cm, des rampes d'accès au quai pour les trolleybus, et une signalétique adaptée. Les nouveaux bus sont équipés d'un haut-parleur extérieur qui se déclenche automatiquement pour les traversées piétonnes, bénéficiant aux personnes non-voyantes grâce à une télécommande fournie par la Métropole.



Figure 30 : bus lyonnais. Source : Actu Lyon, 24 août 2020.

En ce qui concerne le tramway, toutes les six lignes sont accessibles à tous les types de handicaps, garantissant une mobilité facilitée pour l'ensemble des usagers.



Figure 31 : intérieur du tram à Lyon. Source : Tribune de Lyon, Systral, les vieux tramways de Lyon font peau neuve, première livraison en 2022, David Gossart, juin 2021.

III. D. ET AILLEURS... L'EXEMPLE DE SINGAPOUR



Figure 32 : Localisation géographique de Singapour. Source : Google Maps, 2023.

Singapour est considérée comme l'une des villes les plus accessibles au monde selon l'article de Géo.fr publié en juillet 2023⁴⁴, avec, entre autres, plus de 85% des bus accessibles aux personnes en fauteuils roulants.

Les gares et stations ont été équipées de rampes, d'ascenseurs et de toilettes accessibles, et des informations en braille ainsi que des bandes podotactiles sont disponibles.

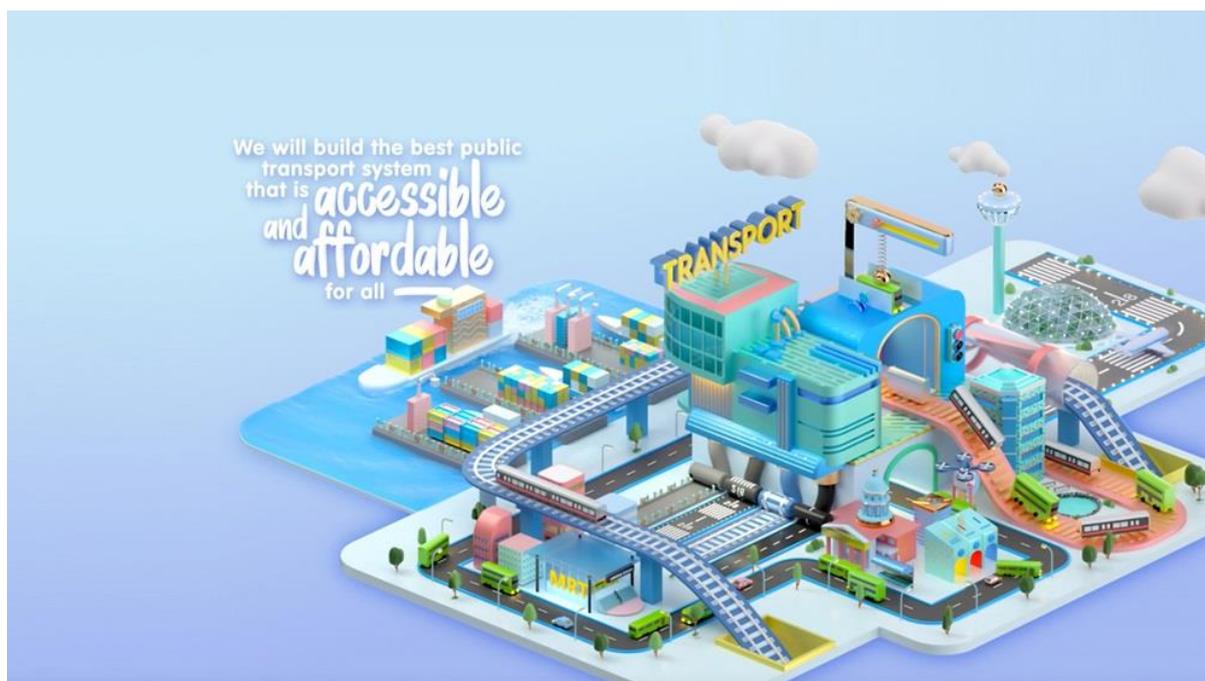


Figure 33 : "Nous construirons le meilleur système de transport public accessible et abordable pour tous", source : gov.sg / [Building the best transport system that is affordable for all \(www.gov.sg\)](http://www.gov.sg)

⁴⁴ Source : Les 10 villes du monde les plus adaptées aux voyageurs en situation de handicap, Géo.fr, par Joséphine de Rubercy, juillet 2023

Les personnes sourdes et malentendantes bénéficient d'indications visuelles sur les écrans pour connaître les destinations et les temps d'arrivée des métros, tandis que des lumières rouges signalent la fermeture des portes. Les passages piétons peuvent également être adaptés pour accorder davantage de temps aux personnes âgées ou en situation de handicap avec la présence de boutons sur lesquels appuyer, accrochés aux feux de signalétiques piétons.



Figure 34 : exemple d'un feu permettant d'allonger le temps de passage. Source : The Smart Local, Jessica Lai, 2021, [I Followed A Friend In A Wheelchair To Find Out How Accessible SG Is \(thesmartlocal.com\)](https://thesmartlocal.com/story/2021-07-15/i-followed-a-friend-in-a-wheelchair-to-find-out-how-accessible-sg-is)

Singapour a mis en place des aménagements spécifiques pour garantir l'accessibilité des stations de métro. Ces dernières sont équipées d'ascenseurs, et la signalétique utilise une police de caractères grossie et simplifiée, rendant l'information plus facilement lisible et compréhensible pour tous. Un système d'amélioration de l'audition a été installé pour faciliter la communication entre le personnel et les navetteurs équipés d'appareils auditifs. De plus, les sièges des stations sont conçus pour offrir une assise sûre, simple et confortable, avec des supports pour les bras et des dossiers adaptés, particulièrement appréciés par les personnes âgées.

En ce qui concerne le réseau de bus de Singapour, l'accessibilité est également une priorité, avec 98% des bus et abribus aménagés pour permettre une circulation aisée et un accès facilité à tous les utilisateurs. Des marquages clairs, tant horizontaux que verticaux, signalent les zones accessibles et facilitent les montées et descentes des passagers. Les abribus sont équipés de sièges ergonomiques, de bandes podotactiles et sont couverts pour protéger des intempéries. De plus, les échangeurs, où plusieurs lignes de bus se croisent, disposent de salles dédiées aux parents et à leurs bébés, permettant ainsi une expérience de voyage plus confortable pour tous.

Enfin, la prise en compte des personnes en situation de handicap dans les transports à Singapour s'accompagne également par un personnel formé et une coopération entre les usagers avec la mise en place d'un groupe de personnes portant assistance à toutes les personnes en ayant besoin : le *Caring SG Commuters Committee*.



Figure 35 : zone d'échange des bus et marquage PSH au sol et sur les vitres. Source : Site du Ministère des Transports de Singapour, [MOT | Transport inclusif](#)



Figure 36: abribus avec des sièges adaptés à tous. Source : Site du Ministère des Transports de Singapour, [MOT | Transport inclusif](#)

L'espace public en lui-même et les routes ont également vu des aménagements visant à réduire la place de la voiture au profit du piéton et des PSH. La diminution de la circulation des véhicules induit alors l'augmentation de l'espace praticable pour les usagers piétons permettant ainsi d'y réaliser des aménagements inclusifs.

La réalisation de passages à niveau en deux temps illustre entre autres, cela. Les usagers subissent moins de stress et peuvent davantage prendre leur temps pour traverser.



Avant



Après

Figures 37 : Exemple d'une traversée en deux temps à Singapour. Source : One Motoring, [LTA | Sécurité routière](#)

Comme nous avons pu le voir dans cette partie, des aménagements existent et sont mis en place afin de favoriser et d'encourager l'inclusion. Cela passe par l'aménagement de la voirie (avec des trottoirs plus larges, des bandes podotactiles), par des transports publics équipés avec des planchers bas, des annonces sonores, du braille et des abribus avec des sièges ergonomiques.

Nous allons désormais aborder la notion du handicap à une échelle plus locale au cœur de la métropole MAMP dans 2 bassins de proximité Marseille-Centre et LSE ainsi que la manière dont elle est intégrée dans l'élaboration des PLM.



IV. L'accessibilité à Marseille et Cassis, Ceyreste, La Ciotat : Des initiatives locales pour une inclusion naissante

Photo de personnes en fauteuils roulant circulant sur la route à Marseille. Source : C. Bouchart, 2023.

IV. L'ACCESSIBILITE A MARSEILLE ET CASSIS, CEYRESTE, LA CIOTAT : DES INITIATIVES LOCALES POUR UNE INCLUSION NAISSANTE

Cette partie finale, illustrée par les villes de Marseille et Cassis, Ceyreste, La Ciotat, sera orientée sur la manière dont les PSH sont pris en compte sur ces territoires. Cette intégration passant par le prisme des plans locaux de mobilité : des documents métropolitains élaborés à partir du Plan de Mobilité d'Aix-Marseille-Provence-Métropole. Tenant compte de la sensibilité des données liées aux handicap, entre 277 000 et 326 300 métropolitains sont estimés être concernés par des restrictions dans leurs mobilités⁴⁵.

IV. A. LE PLAN DE MOBILITÉ, DOCUMENT MÉTROPOLITAIN VISANT À ASSURER UNE MOBILITÉ GLOBALE

Aix-Marseille-Provence Métropole a élaboré son plan de mobilité a été approuvé en décembre 2021. Ce document reposant sur 4 enjeux et 17 objectifs établit la marche à suivre pour le domaine des mobilités sur le territoire, il en est la ligne directrice.

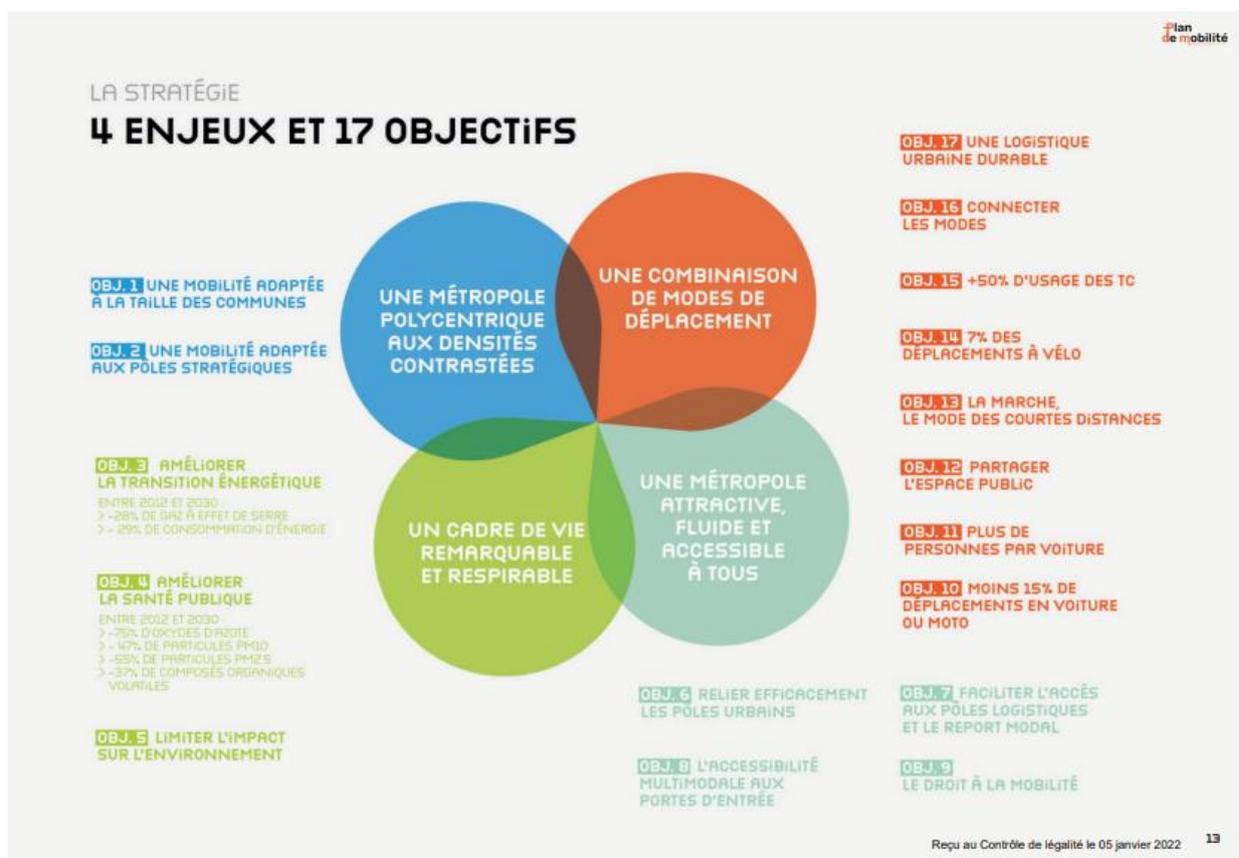


Figure 38 : schéma illustrant la stratégie du PDM en 4 enjeux et 17 objectifs. Source : page 13 du PDM MAMP, 2021.

⁴⁵ Source : page 10 Annexe Accessibilité, PDM MAMP, 2021

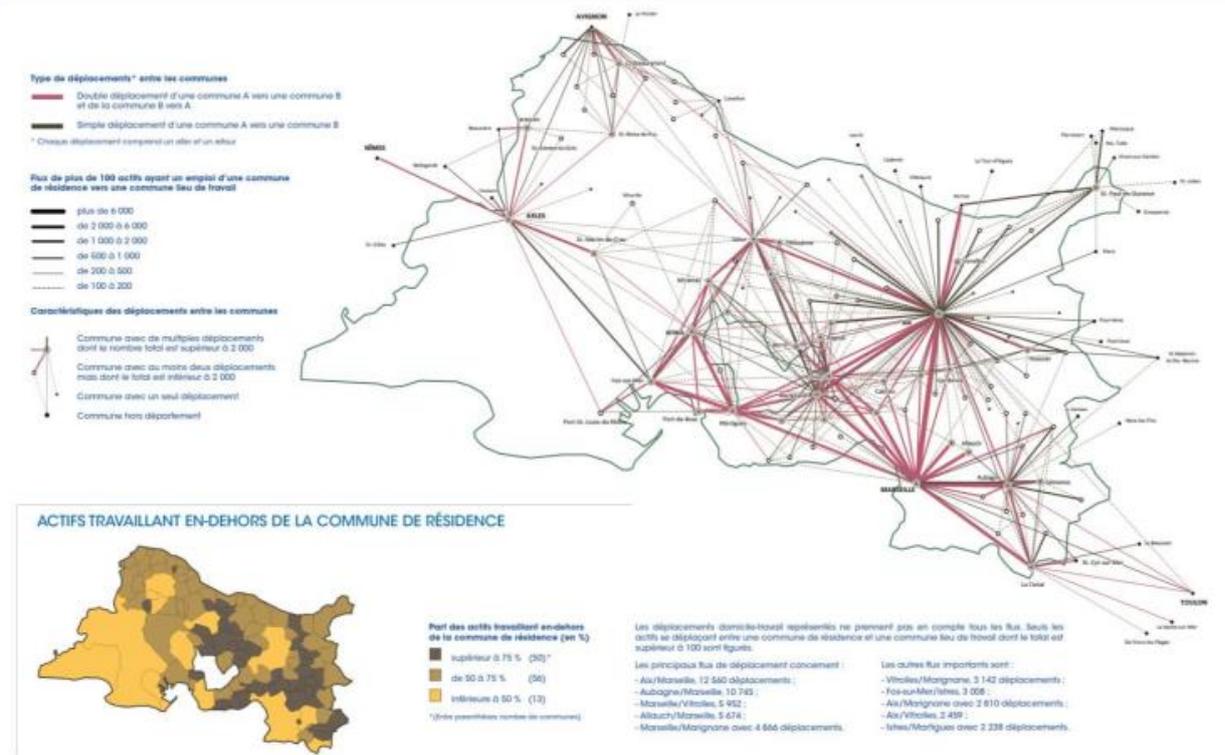
Le PDM s'est ainsi découpé en 6 bassins de mobilités : le Bassin Ouest Etang de Berre, le Bassin Est Etang de Berre, le Bassin de Marseille, le Bassin Sud Est, le Bassin d'Aix-en-Provence et le Bassin Nord-Ouest. Ces derniers eux-mêmes subdivisés en 25 bassins de proximités selon plusieurs critères :

- L'unité des bassins et la continuité bâtie
- La cohérence des niveaux de densité, en particulier en identifiant les villes moyennes à part
- Un nombre raisonnable de zones, nécessitant des regroupements de communes, notamment en zone rurale
- Une population maximale de chaque zone, d'où un découpage de Marseille et d'Aix-en-Provence.⁴⁶



Figure 39 : schéma illustrant les bassins de mobilité et de proximité du PDM. Source : page 15 du PDM MAMP, 2021.

⁴⁶ Source : page 14 du Plan de Mobilité MAMP, 2021



Source : INSEE, exploitation complémentaire du Recensement de la Population, 2016

Figure 40 : carte des flux domicile-travail . Source : document « Mobilités – accompagner le changement », département des Bouches-du-Rhône, mars 2019.

Ce découpage est réalisé dans un souci de privilégier des initiatives locales, plus proches de la réalité du terrain afin de développer des projets de mobilité à cette échelle plus fine. Puisque les enjeux propres à Marseille ne sont pas les mêmes qu'à Cassis, Ceyreste, La Ciotat, Gémenos, Ceyreste ou Rognac.

Un plan d'action a également été développé, il est composé de 110 actions réparties en 7 leviers :

- Un Système Vélo Global
- Un système de transports en communs performant
- Un système routier réinventé innovant efficace et durable
- Des pôles d'échanges multimodaux
- Des espaces publics partagés et attractifs
- Des services de mobilités agiles et attractifs
- Se donner les moyens de réussir⁴⁷

Ces leviers sont interconnectés et c'est en les actionnant tous qu'une mobilité complète existera.

⁴⁷ Ce dernier levier précise la manière dont le Plan de Mobilité est organisé par la Métropole

IV. B. L'INTÉGRATION DES QUESTIONS D'ACCESSIBILITÉ ET DES PERSONNES EN SITUATION DE HANDICAP DANS LES PLANS LOCAUX DE MOBILITÉ

La thématique de l'accessibilité est abordée dans à la page 13 du document : "Une métropole attractive, fluide et accessible à tous". La page 48 mentionne toutefois le retard pris dans le domaine "*D'importants retards en matière d'accessibilité : La mise en accessibilité des transports est très hétérogène selon les modes. 100 % des tramways de Marseille et Aubagne sont accessibles aux personnes à mobilité réduite mais seulement 6 stations de métro sur les 29 sont accessibles : La Blancarde, Louis Armand, Saint-Barnabé, La Fourragère, Sainte-Marguerite Dromel et Capitaine Gèze. Plusieurs services de transport pour les Personnes à Mobilité Réduite couvrent l'ensemble de la Métropole hormis le territoire de Salon-de-Provence. 4 440 personnes étaient inscrites à ces services en 2015 dont 80 % au sein du territoire Marseille-Provence.*"

Le Plan Local de Mobilité Marseille-Centre

Le bassin de proximité de Marseille-Centre joue un rôle prépondérant dans la mobilité de la Métropole, étant le principal pôle d'emploi, universitaire et commercial de la région. Près d'un déplacement sur quatre dans la Métropole, ainsi qu'un quart des échanges à grande échelle, sont liés au centre de Marseille. Ces dernières années, l'hypercentre de Marseille a bénéficié de nombreux projets de mobilité, notamment avec la mise en place d'un réseau de transports en commun dense comprenant deux lignes de métro, trois lignes de tramway et quatre lignes de BHNS. De plus, une deuxième phase de piétonisation au cœur de ce périmètre a été réalisée en 2020, et de nouvelles offres de services de mobilité, telles que les voitures en autopartage, les vélos et trottinettes en libre-service, ont été introduites pour répondre aux besoins diversifiés des usagers.

300 000 HABITANTS

155 000 EMPLOIS

1^{er} bassin d'emploi

MARSEILLE-SUD

47% des ménages sans voiture

PART MODALE DES RÉSIDENTS

28% voiture et moto

17% transports en commun

55% marche et vélo

39% DÉPLACEMENTS de moins de 1 km

80% DÉPLACEMENTS de moins de 5 km

26% DES HABITANTS

au dessus des normes de qualité de l'air

1 048 G. DE GAZ À EFFET DE

SERRE dus à la mobilité par habitant

Figure 41 : Chiffres concernant le PLM Marseille-Centre. Source : page 186 du Plan de Mobilité, 2021.

Le PDM prévoit 5 objectifs prioritaires pour ce bassin de proximité : améliorer la santé publique, partager l'espace public, atteindre 7% de déplacements à vélo contre 1% en 2017, et d'augmenter de plus de 50% le nombre d'usagers empruntant les transports en commun, et enfin, de rendre la logistique urbaine plus durable.

Les bureaux d'études collaborant sur l'élaboration de ce PLM sont NICAYA et EUREKA. Ces derniers participent activement aux réflexions autour de ce PLM, à l'organisation de réunions et de concertations, à la réalisation de cartes, documents graphiques et à la rédaction de ce document.

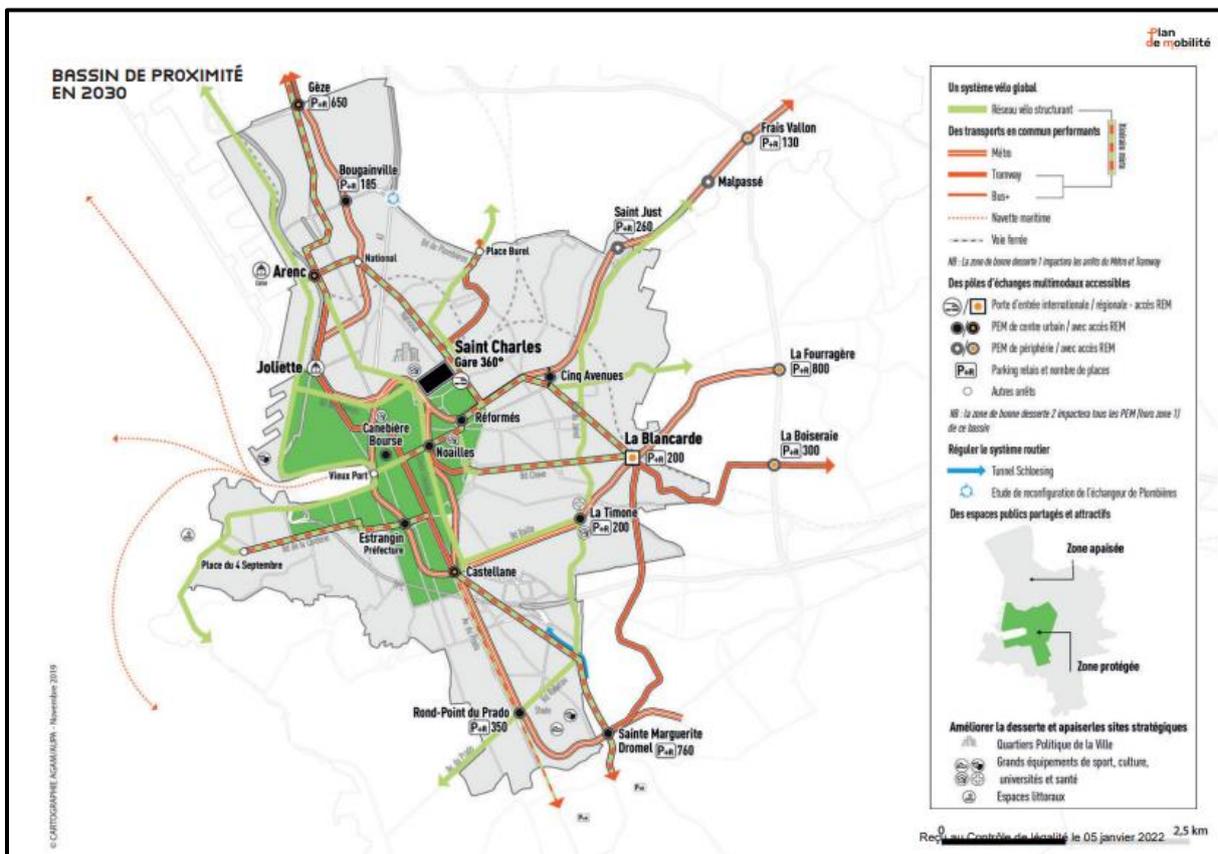


Figure 42 : Carte du bassin de proximité Marseille-Centre. Source : page 187, Plan de Mobilité, 2021.

A cela s'ajoute un important programme de mise en accessibilité prévu d'ici 2025, afin de rendre les stations de Vieux-Port, Timone, Jules Guesde, Rond-Point du Prado et Saint-Charles accessibles aux personnes à mobilité réduite. Par la suite, à partir de 2026, les autres stations du réseau, dont celle de Castellane, commenceront leur transformation pour assurer leur accessibilité. Notons toutefois qu'à ce jour 730 arrêts de bus sont accessibles⁴⁸ à Marseille, mais que cette accessibilité n'est pas toujours vraie dans les deux sens de circulation obligeant alors les usagers à prévoir un trajet retour différent le cas échéant.

Une initiative innovante, une première en France, a également été entreprise par la Métropole et la RTM : toutes les 29 stations du métro de Marseille seront équipées d'une solution de guidage pour les voyageurs malvoyants. Grâce à l'application Evelity⁴⁹ et l'utilisation de balises Bluetooth, ces voyageurs seront accompagnés pas à pas dans leur itinéraire, améliorant ainsi leur expérience de déplacement dans le réseau de transports en commun⁵⁰. Afin que l'application puisse être utilisée, il faut que la structure (métro, ERP ou tout autre lieu) réalise un bon de commande qu'il fait parvenir à Evelity afin de déployer la solution dans le lieu souhaité. La structure doit alors fournir obligatoirement les plans du lieu avec les accès (escaliers, ascenseurs, entrées, sorties...) bien identifiés. Les équipes configurent à distance l'infrastructure de géolocalisation. Les balises Bluetooth qui permettent de fournir un signal de géolocalisation par triangulation sont placées sur les plans. Les futurs chemins empruntés par les usagers sont tracés. Puis les équipes se rendent sur le lieu afin de poser les balises Bluetooth collées au mur à hauteur de 3 mètres ou cerclées sur des poteaux. Les balises sont positionnées à environ 15 mètres les unes des autres afin d'obtenir un maillage dense du signal Bluetooth à chaque étage.

⁴⁸ Source : <https://www.rtm.fr/accessibilite-ufr>

⁴⁹ Source : <https://www.evelity.com/solution>

⁵⁰ Source : [Vidéo explicative de l'application de guidage Evelity](#)

QR CODES À SCANNER ILLUSTRANT DES DIFFICULTÉES RENCONTRÉES PAR DES PSH ET DES PMR À MARSEILLE :

**Mobilité réduite à
Marseille : descente de
marches en béquilles**



**Mobilité réduite à
Marseille : déplacement
en béquilles**



**Mobilité en fauteuil
roulant proche de
la gare Saint-
Charles de Marseille**



**Reportage sur la mise
en accessibilité
prévue dans les
mobilités marseillaises**



Chacune de ces vidéos illustrent différentes manières de se déplacer à Marseille relevant ainsi la nécessité de planifier tout déplacement. Lorsqu'une personne ayant un niveau d'invalidité élevé souhaite se rendre d'un point A à un point, celle-ci doit largement anticiper ses déplacements en réservant un véhicule spécialisé, en prévoyant son trajet afin de savoir s'il y a des escaliers, des trottoirs suffisamment larges, des bus... ces éléments mis bout à bout demandent du temps et une organisation stricte. L'imprévisibilité est à éviter si une PSH souhaite se déplacer dans Marseille, au risque de se retrouver face à des obstacles l'empêchant de se rendre là où elle le désire, préférant alors se tourner vers un véhicule individuel quand ils le peuvent.

Les discussions entourant l'élaboration du Plan Local de Mobilité (PLM) pour la zone centrale de Marseille ont généré un processus d'envergure mobilisant divers acteurs et englobant des projets majeurs tels que l'implantation d'un nouveau réseau de métro et la mise en accessibilité universelle de l'ensemble des stations, ainsi que l'extension du réseau de tramway, parmi d'autres initiatives significatives. Cette échelle d'implication démontre l'ampleur et la complexité du PLM, reflétant la nécessité de concertations étendues et de collaboration entre un large éventail de parties prenantes.



La collaboration entre les élus et les techniciens a joué un rôle essentiel tout au long de ce processus. Les réunions avec les élus ont servi de support pour discuter des orientations stratégiques et des priorités liées à la mobilité au sein de la zone centrale de Marseille. Parallèlement, des démarches de concertation plus larges ont été entreprises en impliquant des techniciens, des associations et des Comités d'Intérêt de Quartier (CIQ). Ces séances ont été organisées autour de cartes sectorielles et thématiques, permettant à chaque participant de relever et de discuter des éléments pertinents à leurs domaines d'expertise respectifs.

Figure 43 : Concertation pour le PLM Marseille-Centre organisée le 31 mars 2023. Source : C. Bouchart, 2023.



Figure 44 : Concertation pour le PLM Marseille-Centre organisée le 4 avril 2023. Source : C. Bouchart, 2023.

Ces interactions ont permis une contribution directe de la part de chaque acteur concerné, favorisant la collecte d'avis, d'expériences et de connaissances spécialisées. Une synthèse des éléments discutés a été réalisée à la fin des séances, et les techniciens de la Métropole ont fourni des réponses aux observations et recommandations émanant des participants. Ces échanges ont non seulement enrichi la compréhension collective des enjeux de mobilité au cœur de la ville, mais ont également contribué à l'amélioration des orientations et des décisions prises dans le cadre du PLM.

Cependant, malgré l'effort déployé pour engager diverses parties prenantes, des limites ont été identifiées. Certaines voix sont sous-représentées, notamment les associations étudiantes. Les associations PSH, peu représentées également sont toutefois invitées mais ne répondent pas toujours présentes par manque de temps mais aussi car ces concertations ne leur sont pas toujours accessibles. Ces éléments mettent en lumière la nécessité de développer des mécanismes plus inclusifs pour garantir une représentation plus large et diversifiée dans les discussions.

Le Plan Local de Mobilité Littoral-Sud-Est

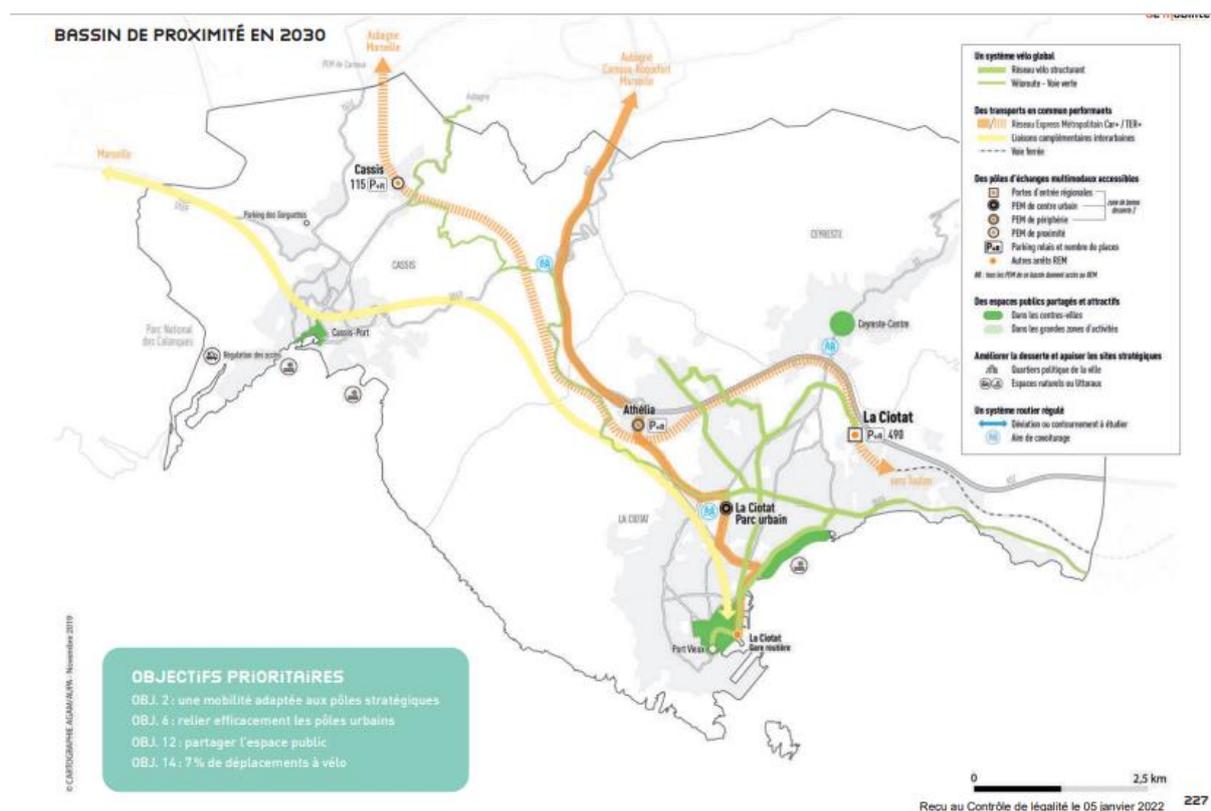


Figure 45 : Carte du bassin de proximité Littoral-Sud-Est. Source : page 227, Plan de Mobilité, 2021.

Le bassin de proximité Littoral-Sud-Est, composé des communes de Cassis, Ceyreste et La Ciotat, regroupe 48 000 habitants⁵¹. Ce périmètre se distingue par un nombre considérable de déplacements effectués entre les trois communes. En 2009, près de 82% des déplacements se sont déroulés au sein de ce bassin. La plupart des résidents travaillent au sein de ce périmètre (64 %), tandis que Marseille (20 %) et Aubagne (9 %) figurent comme les seconds pôles d'emploi. Les déplacements domicile-travail sont principalement effectués en voiture ou en deux-roues motorisés, à hauteur de 80 %. Deux défis importants se dessinent : assurer la connexion des communes aux axes métropolitains et régionaux, ainsi que la gestion de l'attractivité liée à la période estivale et au littoral.

La ville côtière de La Ciotat, à l'est de Marseille concentre quant à elle 36 441 habitants⁵² elle est la ville la plus peuplée du bassin engendrant alors davantage d'enjeux de mobilité.

Le PDM prévoit 4 objectifs pour ce bassin : une mobilité adaptée aux pôles stratégiques, relier efficacement les pôles urbains, partager l'espace public et atteindre les 7% de déplacements à vélo.

Pour l'élaboration de ce PLM, c'est l'agence d'urbanisme marseillaise : l'AGAM, qui a été sollicitée et tout particulièrement Vincent Tinet, responsable du pôle mobilité. L'agence participe activement aux réflexions autour de ce PLM, à l'organisation de réunions et de

⁵¹ Source : INSEE, population en 2020

⁵² Source : INSEE, La Ciotat, population en 2020

concertations, à la réalisation de cartes, documents graphiques et à la rédaction de ce document.

La question de l'accessibilité n'est pas mentionnée dans la description de ce bassin bien que ce soit un sujet présenté comme étant transversal. L'idéal serait alors de rappeler ce point dans chaque bassin afin d'insister sur cette question, mais aussi de présenter les mesures concrètes prévues telles que l'accessibilité aux calanques et aux PEM des gares, portes d'entrées et lieux de passage des villes. Ces éléments démontrant alors de l'intérêt et de la nécessité suscitée par l'accessibilité et les besoins des PSH menant à une inclusion plus aboutie.

Dans une démarche de préservation environnementale visant à protéger la calanque de Port Miou à Cassis, une collaboration entre la Métropole et la municipalité s'inscrit dans la mise en place d'un système de bornes pour réguler l'accès à la presqu'île. L'objectif sous-jacent est d'intensifier ce dispositif en attribuant exclusivement le parking situé au fond de la calanque aux plaisanciers et aux prestataires d'activités nautiques. Dans cette perspective, une révision globale des voies piétonnes reliant la presqu'île (notamment le sentier du Petit Prince) à la calanque de Port-Miou est également envisagée. Cette dernière mesure permettra ainsi des aménagements de sentiers praticables à une plus grande proportion d'utilisateurs.

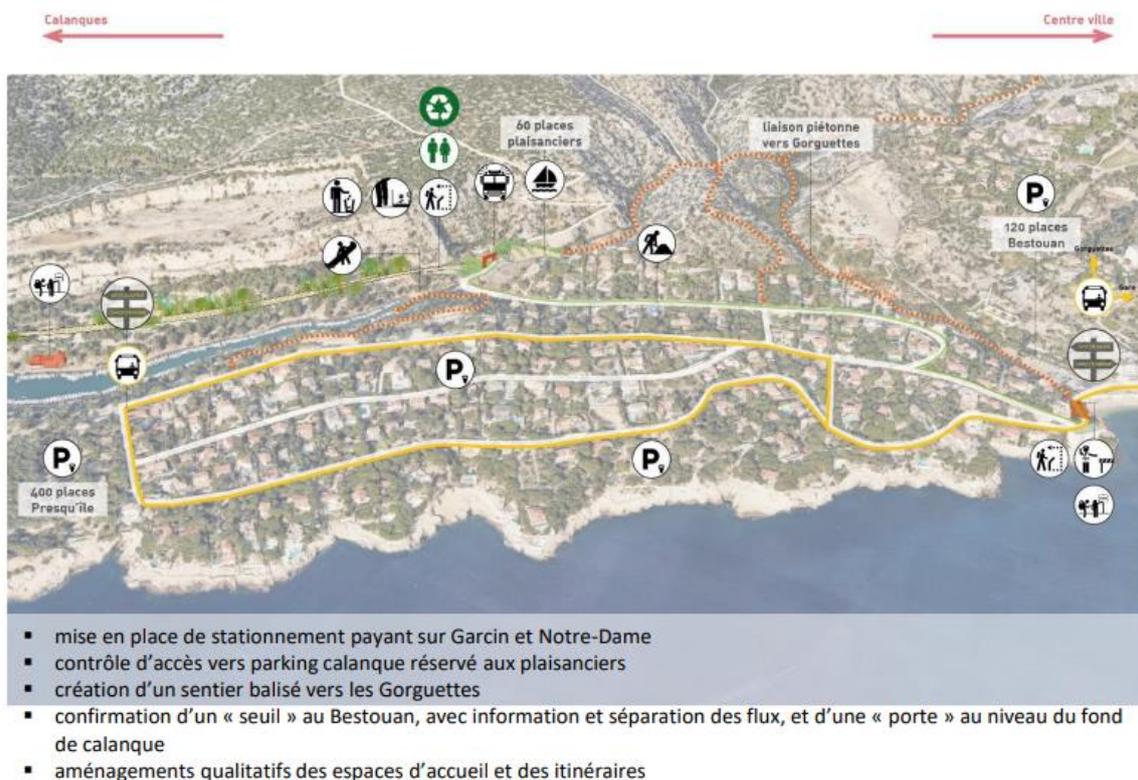


Figure 46 : Carte de l'accès à la calanque de Port Miou à Cassis. Source : Schéma d'Intention du Parc National des Calanques, 2023.

Les PEM quant à eux concentrent plusieurs modes de transports (bus, vélo, voitures, trains...), l'élaboration du PLM met en avant la mise en accessibilité de ces PEM. Cela passe par des agents formés pouvant assister les usagers en cas de besoins, des

indications simples et lisibles avec des bandes podotactiles et rails de guidage dans ces PEM. Il est également possible de passer par l'utilisation des outils numériques pour se guider, comme cela est fait dans le métro marseillais avec Evelity l'application de guidage en intérieur.

A cela s'ajoute l'importance des actions liées à la restructuration des TC et des arrêts de bus. Ces derniers doivent alors être obligatoirement mis aux normes d'accessibilité lorsqu'il y a la création de nouveaux arrêts. Dans le cas où cela est techniquement infaisable, une ITA est déposée. A la Ciotat, lors d'une visite de terrain, et sur 9 arrêts étudiés ce jour-là, un arrêt nécessite une demande d'ITA causé par une pente importante (*voir photos-ci-dessous*).



Figure 47 : Photos de 2 futurs arrêts de bus sur le Chemin du Puit de Brunet à La Ciotat, ITA nécessaire en réseau de la pente.
Source : I. Mazioua, juin 2023.

Tout comme pour le PLM Marseille-Centre, le PLM LSE s'est construit autour de réflexions suscitées à la fois en interne et lors des rencontres avec les techniciens et les associations au cours des concertations. Ces concertations ont été principalement organisées dans le bassin, notamment à Cassis et à La Ciotat. La ville de Ceyreste a été incluse dans les concertations avec La Ciotat en raison de leur statut de communes limitrophes. Le modèle de concertation repose également sur des séances structurées autour de cartes sectorielles et thématiques, permettant ainsi à chaque participant de relever et de discuter des éléments pertinents dans leurs domaines d'expertise respectifs. Cependant, les mêmes limites concernant une sous-représentation de certaines voix ont été identifiées. Néanmoins, la participation active des invités a permis de recueillir les avis de chacun.

Dans le cas de la concertation tenue à la mairie de La Ciotat, l'accès au bâtiment depuis l'extérieur était parfaitement accessible jusqu'à la salle où s'est déroulé l'événement. Cependant, la salle elle-même présentait des contraintes : bien qu'elle dispose d'une rampe d'accès, les espaces pour se déplacer en fauteuil étaient étroits, et certaines tables où étaient disposées les cartes étaient trop hautes, rendant ainsi leur accès difficile pour tous.

En rétrospective de la concertation au sein de notre service, ces contraintes ont été relevées et seront prises en compte pour être améliorées lors de futures concertations. L'équipe envisage donc de souligner l'importance de disposer de salles et de mobiliers accessibles à l'avenir lors de l'organisation de ces événements.

IV. C. LE SERVICE STRATÉGIE ET PLANIFICATION DE LA MOBILITÉ DURABLE ET LA PRISE EN COMPTE DE LA THÉMATIQUE DES PERSONNES EN SITUATIONS DE HANDICAP ET DE L'ACCESSIBILITÉ

La place des PSH, de l'inclusion et de l'accessibilité au sein du service Stratégie et Planification de la Mobilité durable a évolué. En effet, durant l'année de mon apprentissage notre service a été restructuré et la mission inclusion a alors intégré notre équipe le 1er Janvier 2023 à l'occasion de la réorganisation des services métropolitains MAMP. Dès lors, la question du handicap a été exacerbée aussi bien en externe qu'en interne lors des réunions.

L'organisation des réunions et des concertations, composées des CIQ et des associations, inclut également les associations PSH. Toutefois, ces événements ne sont pas toujours adaptés avec des cartes difficilement lisibles et particulièrement pour les personnes malvoyantes et aveugles. Dans ce cas, utiliser des cartes contrastées, en relief, avec du braille permettrait de favoriser l'inclusion. Utiliser des sous-titres ou de l'audio-descriptions pour les diaporamas y contribuerait également.

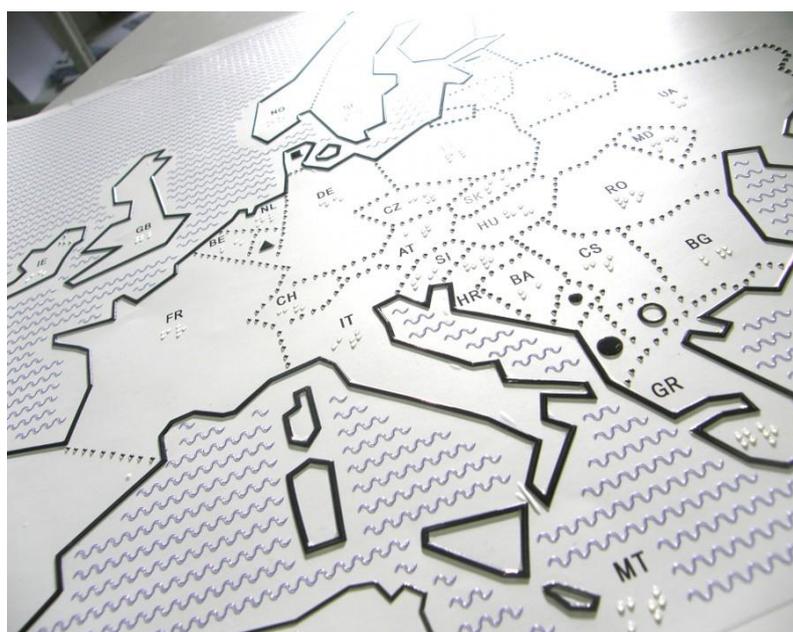


Figure 48 : Carte en relief et braille.
Source : La Ville en Braille, 2014.

Les associations PSH quant à elles, présentent parfois un manque de motivation avec une lenteur administrative illustrée par des réponses aux invitations tardives ou absentes. Cela peut cependant s'expliquer par d'importantes sollicitations d'autres structures et à d'autres événements.

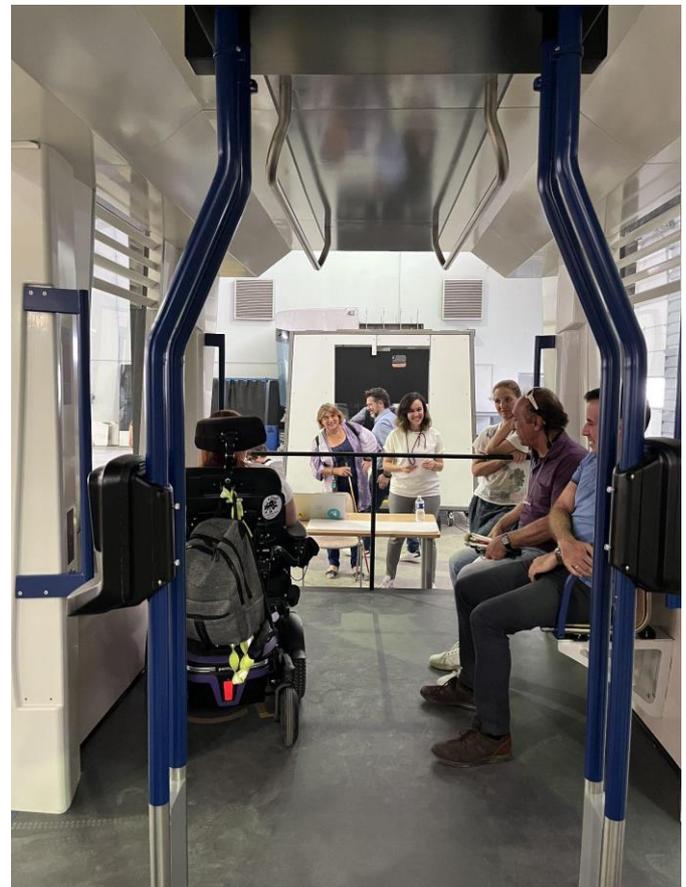


Une initiative prise par la métropole et le service a été la réalisation d'essais et de tests sur des maquettes en tailles réelles. Les associations PSH ont été mobilisées afin de participer à la réalisation d'essais d'accessibilité d'abord pour le futur métro puis, dernièrement, pour les futures rames de tramway. Lors de ces essais, auxquels j'ai eu l'occasion d'assister, les personnes malvoyantes et aveugles étaient nombreuses à avoir répondu présents et une personne en fauteuil roulant électrique y a participé. Le constructeur et des membres de la RTM (La Régie des Transports Métropolitains) étaient présents et notaient les retours des participants.

Figure 49 : tests d'accessibilité des futures rames de tramway. Source : C. Bouchart, juin 2023.

Parmi les retours recueillis, certaines observations se démarquent : la position des valideurs, située trop près des entrées, engendre un risque d'encombrement de ces zones d'accès. De plus, les liserés au sol ne présentent pas un contraste suffisant. Quant aux barres de préhensions centrales, bien qu'indispensables pour la sécurité, elles peuvent occasionner des désagréments. Il est cependant nécessaire de les installer de manière à couvrir entièrement la distance entre les rames. En revanche, une note positive concerne les sièges, qui sont considérés comme ergonomiques et confortables. Une possible amélioration consisterait à prolonger les accoudoirs pour un confort accru. A cela s'ajoutent des essais en réalité virtuelle lors de la conception des rames de métro, cela pourrait également être réalisé pour le tramway.

Figure 50 : tests d'accessibilité des futures rames de tramway. Source : C. Bouchart, 2023.



IV. D. LES LIMITES DE LA PRISE EN COMPTE DES PSH DANS LES PLANS LOCAUX DE MOBILITÉ MARSEILLE-CENTRE ET DU BASSIN DE PROXIMITÉ LITTORAL SUD-EST

La prise en compte des PSH à Marseille-Centre et La Ciotat évolue et progresse, elle commence à faire partie intégrante de la construction de la fabrique urbaine. En revanche, la mise en accessibilité, bien qu'elle évolue aussi, est plus lente et, dans les faits, parfois incomplète.

L'élaboration des documents pour les aménagements de voirie afin d'y faire circuler des BHNS notamment, ne mettent pas en valeur l'accessibilité des équipements, pourtant prévue et mentionnée lors des réunions et selon le cadre légal.

L'annexe accessibilité, élaborée en parallèle du PDM grâce à deux ateliers appelés "cohésion sociale"⁵³ afin d'identifier les enjeux pour ce PDM, à partir d'un état des lieux. Cette annexe permet, à la page 26, de fixer les échanges des actions ainsi qu'une estimation de leurs coûts. La majorité des actions devraient être réalisées d'ici 2030. Ce document comporte moins de 30 pages (contre 80 pages pour la MEL en 2011 et un objectif principal du PDU de la métropole de Lyon), et demande à présenter davantage de précision à l'échelle des bassins de proximité.

D'autres parts, bien qu'un chantier de mise en accessibilité des stations de métro soit en cours, seules les stations de métro les plus récentes ont été rendues accessibles (La Blancarde, Louis Armand, Saint-Barnabé, La Fourragère, Sainte-Marguerite Dromel et Capitaine Gèze.) car. Démontrant alors que depuis la création des premières stations⁵⁴ aucun travaux de mise en accessibilité n'avait été effectué en 46 ans.

⁵³ Source : page 8, Annexe Accessibilité du PDM MAMP, 2021

⁵⁴ 1977 : Ouverture entre La Rose - Technopôle de Château-Gombert et Saint-Charles



Figure 51 : Plan du réseau de métro RTM à Marseille. Source : Wikipédia-Métro de Marseille.

Nous pouvons illustrer cela par une cohabitation difficile entre la place occupée par la voiture et l'espace dédié aux modes actifs et aux piétons, avec des trottoirs étroits où le passage de plusieurs usagers en même temps est souvent impossible et des vélos, trottinettes, scooters stationnés sur ces mêmes trottoirs. Également par la cohabitation entre les différents usagers eux même avec des trottoirs encombrés par les terrasses des cafés ou des incivilités. Ces éléments menant parfois l'utilisateur à circuler sur la route, se mettant en danger et en situation d'inconfort.



Figure 52 : trottoirs encombrés avec une circulation difficile Porte d'Aix. Source : C. Bouchart, juin 2023, juin 2023.



Figure 53 : trottoirs encombrés par des véhicules stationnés sur les trottoirs. Source : Google Maps, 75 Bd Françoise Duparc, 2023.



Figure 54 : trottoirs encombrés par des véhicules stationnés sur les trottoirs. Source : Google Maps, 128Bd Françoise Duparc, 2023.

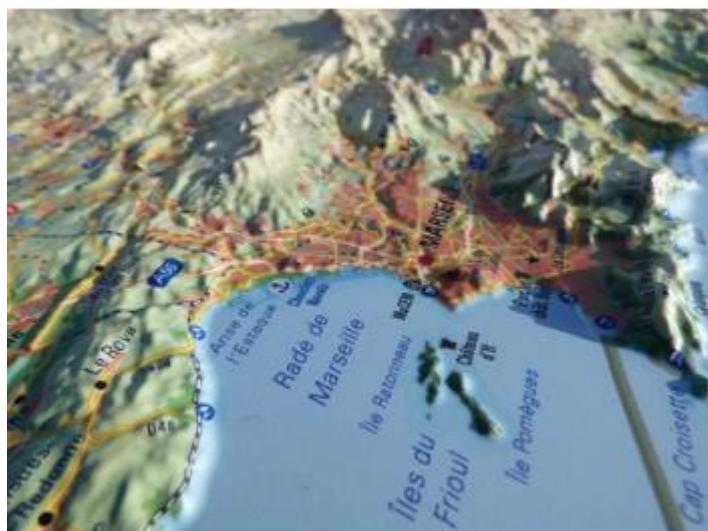
Un changement de paradigme vers une ville où la voiture n'est plus le mode de transport privilégié par les usagers est alors à privilégier lorsqu'on est acteur de la fabrique urbaine. Cet événement permettrait de remettre l'humain au cœur de la ville, l'humain quel qu'il soit. Permettant ainsi une inclusion complète.



A cela s'ajoute une limite technique. Les communes étudiées ont des topographies vallonnées avec de nombreuses pentes difficilement accessibles à tous. Une personne âgée par exemple, aura des difficultés à atteindre des lieux tels que le quartier du Panier ou celui de la gare Saint-Charles, composé de nombreux escaliers et avec des pentes importantes. Cela induit alors l'utilisation de demandes d'ITA empêchant la mise en accessibilité de modes de transports et de lieux tels que les arrêts.

Figure 55 : escaliers menant à la gare Saint-Charles, illustrant l'altitude de la ville. Source : C. Bouchart, 2023.

Figure 56 : carte en relief de Marseille illustrant le relief de la ville. Source : Carte en relief des massifs de Provence - 1/310 000, 3D Maps.



Cette dernière partie s'ancre dans l'analyse des plans locaux de mobilité Marseille-Centre et Littoral-Sud-Est, offrant une illustration concrète de la manière dont une collectivité territoriale tend à intégrer les personnes en situation de handicap. Cette démarche vise à renforcer l'inclusivité tout en se conformant aux impératifs légaux. Les actions entreprises sont rigoureusement exposées, tout en examinant attentivement les limites inhérentes à ces initiatives.

CONCLUSION

En conclusion, ce mémoire a exploré l'évolution de l'accessibilité et de la prise en compte des personnes en situation de handicap au sein du processus de fabrique urbaine. Autrefois stigmatisé et négligé dans l'aménagement urbain, le handicap est désormais abordé avec davantage de sérieux et de considération. L'inclusion des personnes en situation de handicap a émergé de son confinement médical pour devenir un enjeu social majeur, en particulier avec le vieillissement de la population. Cette évolution s'est matérialisée à travers la formulation de lois visant à atténuer les inégalités et à inscrire tous les individus au cœur des réglementations françaises. La Loi de 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées incarne cette avancée en conférant légitimité et autonomie à chaque citoyen, quel que soit son statut, favorisant ainsi une plus grande liberté et contribuant à l'épanouissement humain.

Ce mémoire a identifié diverses catégories de handicaps, chacune avec des besoins spécifiques qui doivent être pris en compte dans la planification urbaine. Des handicaps moteurs, auditifs, visuels, cognitifs, intellectuels, mentaux et psychiques ont été répertoriés. Il a également souligné que certaines personnes, notamment les enfants et les personnes âgées, sont considérées comme étant fragiles.

L'accessibilité, qui consiste à permettre l'accès sans entraves aux lieux, aux services et aux activités, revêt une importance cruciale pour l'autonomie et la participation des personnes en situation de handicap. Depuis l'adoption de la loi de 2005, les politiques d'accessibilité en France ont évolué. Ces politiques se déploient à travers divers domaines, tels que les infrastructures publiques, les logements, les espaces publics et les transports, tout en intégrant les concepts de conception universelle et de sensibilisation pour favoriser une inclusion réelle dès la phase de conception.

Cependant, des défis persistent. Les normes d'accessibilité ne sont pas toujours appliquées de manière systématique, laissant certaines installations inaccessibles. Les politiques d'emploi et les aides financières, bien qu'utiles, nécessitent une amélioration constante pour répondre à la complexité des besoins des personnes en situation de handicap.

Des initiatives en faveur de l'inclusion existent, tant en France qu'ailleurs dans le monde, et améliorer ces approches existantes ne peut qu'être bénéfique. Les transports, sujet central de ce mémoire, sont en plein essor en matière d'accessibilité. Les nouvelles normes d'accès favorisent l'innovation et la réflexion pour rendre les transports plus agréables, inclusifs et efficaces. Même lorsque des solutions techniques telles que les rampes d'accès ou les modifications de voirie sont techniquement impossibles, des solutions humaines prennent le relais, témoignant d'un changement d'attitude envers les personnes en situation de handicap.

Sur le plan local, Aix-Marseille-Provence Métropole accuse un retard en matière d'accessibilité, mais cette prise de conscience a généré des mesures visant à remédier à

cette situation. Les instances territoriales affichent une volonté d'améliorer cela, aussi bien au niveau municipal que métropolitain, tout comme les citoyens. Les Plans Locaux de Mobilité ont été mis en place pour aborder spécifiquement les contraintes, avec l'objectif de replacer le piéton, y compris les personnes en situation de handicap, au cœur de la dynamique urbaine en réduisant la dépendance à l'automobile. Bien que ce changement de paradigme soit un processus continu, il représente un pas en avant vers une accessibilité plus étendue du territoire. Les efforts déployés, en continuant d'impliquer tous les acteurs concernés, conduiront à une autonomie de déplacement plus grande pour tous les citoyens.

Cependant, il est essentiel de maintenir une vigilance constante pour s'adapter aux besoins en évolution et pour soutenir une dynamique d'inclusion sociale. Il convient de prendre en compte chaque forme de handicap, car l'autonomie peut être temporairement restreinte pour n'importe quel individu à un moment donné de sa vie, ce qui renforce la nécessité d'une planification inclusive.

Ce mémoire aborde en profondeur la problématique des déplacements des PSH, de l'accessibilité exhaustive des divers modes de transport et de l'intégration au sein de la fabrique urbaine. Une piste pertinente pour approfondir ces recherches serait d'étendre les recherches à l'inclusion des PSH en se focalisant spécifiquement sur les personnes âgées dans la région d'Aix-Marseille-Provence Métropole. Cette démarche permettrait d'affiner davantage les conclusions et les résultats obtenus jusqu'à présent.

BIBLIOGRAPHIE

B

N. BALTENNECK (2010), *Se mouvoir sans voir. Incidences de l'environnement urbain sur la perception, la représentation mentale et le stress lors du déplacement de la personne aveugle*, [Thèse de doctorat]. Université Lumière Lyon 2.

C.Belio. (2012). *Handicap, cognition et représentations* [Thèse de doctorat]. Université de Bordeaux.

C

A.Chanrion. (2006) La notion de handicap et les représentations que l'on en a... – Une Souris Verte... pour la Courte Echelle – Formation A.V.S

B. Chaudet (2009). *Handicap, vieillissement et accessibilité : Exemples en France et au Québec* [Thèse de doctorat]. Université d'Angers.

E

B. Ennuyer (2013). *Les malentendus de l'« autonomie » et de la « dépendance » dans le champ de la vieillesse*, [Article Dans Le Sociographe 2013/5 (Hors-série 6), pages 139 à 15].

H

J-C. Henrard. (2002). *Les défis du vieillissement*. Société & Santé.

Consulté le 9 janvier 2023

L

F. Le Morellec (2014), *L'approche par les capacités un nouveau cadre pour l'analyse de l'accessibilité universelle : application à la mobilité des personnes vieillissantes*. [Thèse de doctorat]. Paris CNAM.

W

M.Winance. (2010). *Mobilités en fauteuil roulant : processus d'ajustement corporel et d'arrangements pratiques avec l'espace, physique et social*. [Article Dans Politix 2010/2 (n° 90), pages 115 à 137]. Consulté le 9 janvier 2023.

SITOGRAPHIE :

A

AAH, AEEH et ses compléments : les nouveaux montants au 1er avril 2023. Mon Parcours Handicap, consulté le 10 avril 2023 à l'adresse : Nouveaux montants AAH AEEH | Mon Parcours Handicap

Accessibilité Numérique, Mon Parcours Handicap, consulté le 10 avril 2023 à l'adresse : Accessibilité numérique | Mon Parcours Handicap

B

Building the best transport system that is affordable for all - More than \$60 billion will be spent to expand and renew our rail networks (29 Janvier 2020). Consulté le 2 mai 2023 à l'adresse : gov.sg | Building the best transport system that is affordable for all (www.gov.sg)

C

Caring SG Commuters - Let's work together to show care for our fellow commuters - Consulté le 6 mai 2023 à l'adresse : Portail des navetteurs SG bienveillants (caringcommuters.gov.sg)

Des chiffres autour de la surdité (Créé le 13/02/2018 Mis à jour le 19/07/2022) - Surdi-info.service - Centre national d'information sur la surdité. Consulté le 5 mars 2023 à l'adresse : <https://www.surdi.info/bibliographie/des-chiffres-autour-de-la-surdite/#:~:text=Si%20182%20000%20personnes%20se,auditive%20soit%2011.2%20%25%20des%20fran%C3%A7ais.>

Les Chiffres clés de l'Enquêtes Mobilité - Certifiée CEREMA (EMC2) 2019-2020 (Avril 2022). Consulté le 20 janvier 2023 à l'adresse : Chiffres-cles-EMD.pdf (agam.org)

Comment assurer une chaîne du déplacement sans rupture à vos usagers ? (15 février 2021). Le Webzine OKEENEA. Consulté le 10 Janvier 2023 à l'adresse : Garantir à vos usagers une chaîne du déplacement sans rupture (okeenea.com)

Définition de l'accessibilité. Une démarche interministérielle, Délégation interministérielle aux personnes handicapées diph (2006)., 64 p., Consulté le 2 février à l'adresse : <http://www.travail-solidarite.gouv.fr/espaces/handicap/grands?dossiers/accessibilite/qu?est?ce?que?accessibilite.html>.)

D

DESIGNGOUV, Obligations légales et sanctions - Les obligations d'accessibilité des sites publics aux personnes en situation de handicap ont été introduites par l'article 47 de la loi du 11 février 2005. Consulté le 10 juin 2023 à l'adresse : Obligations légales et sanctions - DesignGouv (numerique.gouv.fr)

DREES, Les Personnes en situation de handicap et leur niveau de vie. Consulté le 10 juin 2023 à l'adresse : Fiche 18 - Les personnes en situation de handicap et leur niveau de vie.pdf (solidarites-sante.gouv.fr)

E

En France, une personne sur sept, âgée de 15 ans ou plus, est handicapée, un adulte sur six et un mineur sur vingt sont proches aidants en 2021, site de la DRESS, Paru le 2 février 2023 et mis à jour le 10 février 2023. Consulté le 17 mars 2023 à l'adresse :

En France, une personne sur sept, âgée de 15 ans ou plus, est handicapée, un adulte sur six et un mineur sur vingt sont proches aidants en 2021 | Direction de la recherche, des études, de l'évaluation et des statistiques (solidarites-sante.gouv.fr)

Etat des lieux du Plan de Déplacement Urbain 2010 - 2020 (adopté en avril 2011). Consulté le 8 juin 2023 à l'adresse : https://www.lillemetropole.fr/sites/default/files/2019-02/PDU2010-2020_etatdeslieux.pdf

État des lieux des transports interurbains en région 2021. Ministère de la Transition Écologique et de la Cohésion des Territoires. Consulté le 21 décembre 2022, à l'adresse [plaquette Etat des lieux transports interurbains en régions 2021.pdf](#) (ecologie.gouv.fr)

État des lieux des transports urbains 2021. Ministère de la Transition Écologique et de la Cohésion des Territoires. Consulté le 21 décembre 2022, à l'adresse [plaquette Etat des lieux transports urbains 2021.pdf](#) (ecologie.gouv.fr)

G

Guide de l'accessibilité des ERP en Image : Se repérer dans les mises en accessibilité (6 février 2020) Consulté le 21 décembre 2022 à l'adresse : <https://www.handinorme.com/accessibilite-handicap/275-guide-accessibilite-en-image-accessibilite-pmr>

Guide complet de l'accessibilité PMR : des solutions inclusives pour tous les types de profils (24 janvier 2022). Le Webzine OKEENEA. Consulté le 10 Janvier 2023 à l'adresse [Le guide complet de l'accessibilité PMR - Webzine Okeenea](#)

Guide des Points d'arrêt de bus et de car accessibles à tous : de la norme au confort du CEREMA (23 avril 2019). Consulté le 12 novembre 2022 à l'adresse : <https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/points-arret-bus-accessibles-tous-norme-au-confort?v=6397>

Guide pratique pour une voirie accessible de la Direction générale de l'aménagement, du logement et de la nature (2019). Consulté le 12 novembre 2023 à l'adresse : <https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/DMA%20-%20Concevoir%20une%20voirie%20accessible%20.pdf>

I

Inclusive Features on Trains - Ministry of transport connecting Singapore. Consulté le 6 mai 2023 à l'adresse : [MOT | Transport inclusif](#)

Inclusive Transport Infrastructure - Ministry of transport connecting Singapore. Consulté le 6 mai 2023 à l'adresse : [MOT | Inclusive Transport Infrastructure](#)

L

Les 10 villes du monde les plus adaptées aux voyageurs en situation de handicap, Géo.fr, par Joséphine de Rubercy, juillet 2023. Consulté le 10 avril 2023 à l'adresse : [Voici les 10 villes du monde les plus adaptées aux voyageurs en situation de handicap - Geo.fr](#)

La localisation pour résoudre la crise de l'accessibilité ; Recommandations aux États parties pour une action immédiate – pour résoudre la crise de l'accessibilité. Elaboré par l'Union Mondiale des Aveugles (UMA) et Cités et Gouvernements Locaux Unis (CGLU), en collaboration avec ONU-Habitat, l'Alliance internationale des personnes handicapées, le Groupe de circonscription des personnes âgées du GAP PCG et le Réseau Villes pour tous - Note d'orientation. Consulté le 10 avril 2023 à l'adresse : [Localization-report.pdf \(worldblindunion.org\)](#)

L'éligibilité à la PCH -Ce qu'il faut savoir sur la cotation des capacités fonctionnelles - Les Cahiers pédagogiques de la CNSA (Octobre 2013). Consulté le 13 mars 2023 à l'adresse :

https://www.cnsa.fr/documentation/CNSA-cahiers_pedagogiques-08-10-2013_vdef.pdf

M

« Mobilités – accompagner le changement » - Avis de la Commission Aménagement et attractivité du territoire- Rapporteur(s) : Pierre ALLARY. Consulté le 5 juin 2023 à l'adresse :

https://www.departement13.fr/fileadmin/user_upload/Departement/Conseil_de_Provence/Contenus-2020/Nos%20travaux/Rapports%20et%20avis/06.%20Mobilit%E2%80%9As/Rapport%20-%20Mobilit%E2%80%9As%2C%20accompagner%20le%20changement.pdf

O

Les objectifs et les actions du Plan de Déplacement Urbain 2010 - 2020 (adopté en avril 2011). Consulté le 8 juin 2023 à l'adresse

: <https://www.lillemetropole.fr/sites/default/files/2019-03/PDU%202010-2020%20Les%20objectifs%20et%20les%20actions.pdf>

P

Plan de Mobilité. Métropole Aix-Marseille-Provence. Consulté le 27 novembre 2022, à l'adresse [Le plan de Mobilité - Métropole Aix-Marseille-Provence \(ampmetropole.fr\)](https://www.lillemetropole.fr/sites/default/files/2019-03/PDU%202010%202020%20L%27annexe%20accessibilit%C3%A9.pdf)

Plan de Mobilité. Lille Métropole. Consulté le 27 novembre 2022, à l'adresse <https://www.lillemetropole.fr/sites/default/files/2019-03/PDU%202010%202020%20L%27annexe%20accessibilit%C3%A9.pdf>

Plan de Déplacements Urbains de l'Agglomération Lyonnaise 2017-2030 - Systral Mobilités
Autorité organisatrice des mobilités des territoires lyonnais. Consulté le 10 Juin 2023
à l'adresse : https://www.sytral.fr/306-presentation_pdu.htm

Politiques et handicap : annonces gouvernementales, droits ..., Vivre avec un handicap et
Maintien à domicile : actualités et aides. Handicap en France les chiffres à connaître.
Handirect. J.M Maillet Contoz (2 février 2023) Consulté le 5 Janvier 2023 à
l'adresse. [Handicap en France les chiffres à connaître \(handirect.fr\)](https://www.handirect.fr/)

Prestation de compensation du handicap (PCH) - publication. Consulté le 25 janvier 2023 à
l'adresse : [Prestation de compensation du handicap \(PCH\) | Service-public.fr](https://www.service-public.fr/)

La Provence : *Handicap : Ça rame dans le métro marseillais* (le 22/03 /2022). Consulté le 10
novembre 2022 à l'adresse : <https://www.laprovence.com/article/sorties-loisirs/6701211/handicap-ca-rame-dans-le-metro.html>

Q

Quelques chiffres sur la déficience visuelle - Fédération des aveugles de France. Consulté le 10 mai 2023 à l'adresse : <https://aveuglesdefrance.org/quelques-chiffres-sur-la-deficience-visuelle/>

R

Road Safety -One Motoring - Consulté le 6 mai 2023 à l'adresse : LTA | Road Safety

S

Schéma directeur d'accessibilité - voirie et espaces publics - par la direction de la voirie de la communauté urbaine du Grand Lyon (9 février 2010). Consulté le 5 Juin 2023 à l'adresse :

https://www.grandlyon.com/fileadmin/user_upload/media/pdf/voirie/schema-accessibilite/20100209_gl_voirie_schema_accessibilite.pdf

Le schéma pluriannuel d'accessibilité 2021-2023 de La Caisse des Dépôts, consulté le 10 avril 2023 à l'adresse : Espace consacré à l'accessibilité numérique et aux obligations légales de la Caisse des Dépôts | Groupe Caisse des Dépôts (caissedesdepots.fr)

LISTE DES FIGURES

Figure 1 : organigramme synthétique de la direction dans laquelle mon alternance s'est déroulée

Figure 2 : Rappel de la loi. Source : Article L114 - code de l'action sociale des familles.

Figure 3 : La prise en compte de l'accessibilité des personnes à mobilité réduite dans les Plans de Déplacements Urbains. Source : Marie Boulanger, IAUL/LMCU, 2007.

Figure 4: Iconographies des différentes familles de handicaps. Source : Politiquehandicap.fr

Figure 5 : Simulation de différents types de visions. Source : ATIPY, 2023.

Figure 6 : extrait de l'entretien avec M. Foubert Source : C. Bouchart et annexe 6.

Figure 7 : deux personnes en fauteuils roulants, deux utilisations différentes. Source : ATIPY, 2023.

Figure 8 : histogramme des personnes âgées de plus de 60 ans sur le territoire métropolitain

Figure 9 : carte des personnes entre 75 et 89 ans en 2019, zoom sur Marseille. Source : INSEE, 2019.

Figure 10 : carte des personnes entre 75 et 89 ans en 2019, zoom sur le PLM L.S.E. Source : INSEE, 2019.

Figure 11 : schéma d'accessibilité d'un ERP. Source : HandiNorme, 2020.

Figure 12 : obligations relatives aux cheminements vers des quais de bus et cars. Source : CEREMA, Guide des points d'arrêts de bus et de car accessibles pour tous, 2019.

Figure 13 : obligations relatives aux quais de bus et cars. Source : CEREMA, Guide des points d'arrêts de bus et de car accessibles pour tous, 2019.

Figure 14 : schémas types de quais de bus et cars. Source : CEREMA, Guide des points d'arrêts de bus et de car accessibles pour tous, 2019.

Figure 15 : exemples de panneaux permettant d'être détectés par tous aux abords des arrêts de bus et de cars. Source : CEREMA, Guide des points d'arrêts de bus et de car accessibles pour tous, 2019.

Figure 16 : schémas sur la visibilité du mobilier aux abords des quais de bus et cars. Source : CEREMA, Guide des points d'arrêts de bus et de car accessibles pour tous, 2019.

Figure 17: extrait de l'article D.112-15 du code des transports.

Figure 18 : message informatif envoyé par la SNCF. Source : SNCFCconnect; 2023.

Figure 19 : schéma d'un arrêt TC accessible. Source ; ATIPY, 2023.

Figure 20 : illustration des étapes d'utilisation d'un point d'arrêt et des usages associés.
Source : ATIPY, 2023.

Figure 21 : Cartes de la part des allocataires entre 20 et 64 ans bénéficiaires de l'AAH en 2020 par départements. Source : INSEE 2020.

Figure 22 : Localisation géographique de la MEL. Source : Google Maps, 2023.

Figure 23 : Page de garde de l'annexe accessibilité du PDU adopté en 2011 de Lille Métropole.
Source : l'annexe accessibilité du PDU adopté en 2011 de Lille Métropole, site internet de la MEL, 2011.

Figure 24 : Exemple d'une action de l'annexe accessibilité du PDU de Lille Métropole adopté en 2011. Source : l'annexe accessibilité du PDU adopté en 2011 de Lille Métropole, site internet de la MEL, 2011.

Figure 25 : Localisation géographique de la Métropole de Lyon. Source : Google Maps, 2023.

Figure 26 : illustration des 4 enjeux majeurs du PDU 2017-2030 de l'agglomération lyonnaise.
Source : PDU 2017-2030 de l'agglomération lyonnaise, 2017.

Figure 27: illustration des 8 axes stratégiques du PDU 2017-2030 de l'agglomération lyonnaise. Source : PDU 2017-2030 de l'agglomération lyonnaise, 2017.

Figure 28 : extrait du PDU 2017-2030 de l'agglomération lyonnaise. Source : PDU 2017-2030 de l'agglomération lyonnaise, 2017.

Figure 29 : ligne B du métro à Lyon Source : La Tribune de Lyon - 21 juin 2023 © Susie Waroude

Figure 30 : bus lyonnais. Source : Actu Lyon, 24 août 2020.

Figure 31 : intérieur du tram à Lyon. Source : Tribune de Lyon, Systral, les vieux tramway de Lyon font peau neuve, première livraison en 2022, David Gossart, juin 2021.

Figure 32 : Localisation géographique de Singapour. Source : Google Maps, 2023.

Figure 33 : "Nous construirons le meilleur système de transport public accessible et abordable pour tous", source : gov.sg | Building the best transport system that is affordable for all (www.gov.sg)

Figure 34 : exemple d'un feu permettant d'allonger le temps de passage. Source : The Smart Local, Jessica Lai , 2021, I Followed A Friend In A Wheelchair To Find Out How Accessible SG Is (thesmartlocal.com)

Figure 35 : zone d'échange des bus et marquage PSH au sol et sur les vitres. Source : Site du Ministère des Transports de Singapour, MOT | Transport inclusif

Figure 36 : abribus avec des sièges adaptés à tous. Source : Site du Ministère des Transports de Singapour, MOT | Transport inclusif

Figures 37 : Exemple d'une traversée en deux temps à Singapour. Source : One Motoring, LTA | Sécurité routière

Figure 38 : schéma illustrant la stratégie du PDM en 4 enjeux et 17 objectifs. Source : page 13 du PDM MAMP, 2021.

Figure 39 : schéma illustrant les bassins de mobilité et de proximité du PDM. Source : page 15 du PDM MAMP, 2021.

Figure 40: carte des flux domicile-travail . Source : document « Mobilités – accompagner le changement », département des Bouches-du-Rhône, mars 2019.

Figure 41 : Chiffres concernant le PLM Marseille-Centre. Source : page 186 du Plan de Mobilité, 2021.

Figure 42 : Carte du bassin de proximité Marseille-Centre. Source : page 187, Plan de Mobilité, 2021.

Figure 43 : Concertation pour le PLM Marseille-Centre organisée le 31 mars 2023. Source : C. Bouchart, 2023.

Figure 44 : Concertation pour le PLM Marseille-Centre organisée le 4 avril 2023. Source : C. Bouchart, 2023.

Figure 45 : Carte du bassin de proximité Littoral-Sud-Est. Source : page 227, Plan de Mobilité, 2021.

Figure 46 : Carte de l'accès à la calanque de Port Miou à Cassis. Source : Schéma d'Intention du Parc National des Calanques, 2023.

Figure 47 : Photos de 2 futurs arrêts de bus sur le Chemin du Puit de Brunet à La Ciotat, ITA nécessaire en réseau de la pente. Source : I. Mazioua, juin 2023.

Figure 48 : Carte en relief et braille. Source : La Ville en Braille, 2014.

Figure 49 : tests d'accessibilité des futures rames de tramway. Source : C. Bouchart, juin 2023.

Figure 50 : tests d'accessibilité des futures rames de tramway. Source : C. Bouchart, 2023.

Figure 51 : Plan du réseau de métro RTM à Marseille. Source : Wikipédia- Métro de Marseille.

Figure 52 : trottoirs encombrés avec une circulation difficile Porte d'Aix. Source : C. Bouchart, juin 2023, juin 2023.

Figure 53 : trottoirs encombrés par des véhicules stationnés sur les trottoirs. Source : Google Maps, 75 Bd Françoise Duparc, 2023.

Figure 54 : trottoirs encombrés par des véhicules stationnés sur les trottoirs. Source : Google Maps, 128Bd Françoise Duparc, 2023.

Figure 55 : escaliers menant à la gare Saint-Charles, illustrant l'altitude de la ville. Source : C. Bouchart, 2023.

Figure 56 : carte en relief de Marseille illustrant le relief de la ville. Source : Carte en relief des massifs de Provence - 1/310 000, 3D Maps.

ANNEXES

