

Accessible universelle du réseau Naolib : perfectible

En juin 2023, le gouvernement a rappelé les dispositions imposées depuis la loi « Handicap » de février 2005 et insisté sur le retard pris dans l'application des agendas programmés d'accessibilité des transports collectifs urbains et de la voirie.

N'oublions pas que l'accessibilité universelle vise un déplacement en autonomie. Et elle bénéficie non seulement aux personnes dont le handicap est reconnu mais aussi aux personnes âgées dont les capacités motrices, visuelles diminuent, aux parents d'enfants avec poussettes, aux personnes accidentées temporairement, etc.



Nantes Métropole a une certaine antériorité dans la mise en accessibilité des rames du tramway en 1992 grâce à une voiture à plancher bas intercalée entre les deux voitures d'origine, puis avec des modèles à plancher bas intégral permettant un accès de plain pied ; puis avec les bus et les busways à deux ou trois caisses. Tous ces véhicules doivent comporter des annonces vocales et visuelles du prochain arrêt pour les personnes déficientes visuelles et auditives.

Le schéma directeur de mise en accessibilité des transports collectifs (SDA TC) de Nantes Métropole a été publié en 2008. Puis l'agenda d'accessibilité programmée (SD'AP TC) a été approuvé après concertation en 2015.

Ce SD'AP TC nantais admet un niveau d' « accessibilité adaptée », négocié avec les associations concernées. Il prévoyait de rendre accessibles 90% des points d'arrêt en 2024 et 100% du matériel roulant en 2023. C'est seulement en 2030 que ce programme pourra être accompli, des points d'arrêt peu fréquentés restant non accessibles. Un programme de formation et de sensibilisation du personnel a commencé en 2021 pour conducteurs et agents d'accueil.

De plus, les mesures de la Loi d'Orientation des Mobilité (LOM) du 24 décembre 2019 requiert la collecte des données accessibilité des transports et de la voirie pour informer les voyageurs dans un rayon de 200 mètres autour des points d'arrêt.

Rappelons enfin que la limite d'appréciation de la mobilité pédestre réduite (carte mobilité inclusion) est une distance de 200 m de marche.

Où en est-on aujourd'hui ?

- **Des points d'arrêt** non encore accessibles pour les bus à plancher bas ont été choisis comme prioritaires. La ligne 10, pourtant très fréquentée et toujours pas exploitée en Chronobus, ne figure pas dans l'inventaire du SD'AP TC de fin 2015. On peut pourtant penser que des points d'arrêt tels que Beauger et Mitrie pour un de leurs sens auraient dû être considérés comme situés sur une ligne structurante et figurer au titre des arrêts prioritaires.

De plus, des points d'arrêt non encore accessibles peuvent surprendre, par exemple : gare de Bouaye (98), Ecole Centrale-Audencia (E5), Recteur Schmidt (E5 + 80), .

- **Les bus** sont désormais à plancher bas. Mais sur les lignes affrétées, il arrive qu'un bus à plancher haut soit utilisé en remplacement, ce qui trompe les usagers qui ne peuvent pas monter les marches depuis le point d'arrêt.

- **Les correspondances** d'une ligne à une autre doivent être prises en compte. C'est particulièrement le cas dans les pôles multimodaux. Deux exemples : la correspondance est proposée entre les stations Bretagne et Place du cirque alors que le trajet se fait par une grande volée d'escalier. Le pôle de Gréneraie est souvent pointé du doigt à cause des pannes d'ascenseur. L'engagement avait été pris en CMAU de rendre accessible le trajet pédestre à partir de 2019. Il ne l'est toujours pas.

- **L'information sur l'offre** « Rendre la mobilité accessible à tous » disponible dans la rubrique « Se déplacer » est assez sommaire, sans indiquer le « chemin » pour accéder aux précisions indispensables (recherche de la ligne). Et elle manque de fiabilité. Par exemple, l'arrêt Beauger vers Chantenay est indiqué non accessible alors que seul celui vers Doulon n'est pas accessible. Pour l'arrêt Mendès France, commun aux lignes 40 et 59, il est noté accessible pour toutes les lignes (recherche horaire et fiche de ligne), alors qu'il est inaccessible pour les lignes 40 et 59 dans certains sens. (photo)

- **La recherche d'itinéraire par le site naolib.fr** fournit l'information sur l'accessibilité lors de la recherche d'itinéraire par le logo « Fauteuil roulant », admis pour l'incapacité motrice des usagers, sinon le logo est barré. Des difficultés ou erreurs existent :

- Une option « voyage accessible en fauteuil roulant » est prévue. Mais est-elle fiable ? Le trajet Beauger - Doulon par exemple ne mentionne pas l'inaccessibilité du point d'arrêt dans ce sens.
- Les distances de marche à pied entre deux stations/points d'arrêt ou pour atteindre sa destination peuvent dépasser 800 m alors que la distance de 400 m entre deux stations généralement admise demande beaucoup d'efforts avec un fauteuil à propulsion manuelle et pour bien d'autres usagers. Il faudrait adapter le logiciel de recherche d'itinéraire afin qu'il donne une alternative en cas de correspondance.
- La vitesse de marche adoptée dans le calcul du temps pour atteindre le point d'arrêt ou faire des correspondances est de 5 à 6 km/h. C'est extrêmement trompeur vu que cette vitesse est considérée pour la marche dynamique (nordique) par la FF randonnée pédestre. Elle devrait être plutôt

de 4 ou même 3,6 km/h en ville où le trajet nécessite de se repérer et de traverser les rues.

- L'information sur l'accessibilité des points d'arrêt de bus serait utile sur le plan de ligne interactif ainsi que sur sa version papier grâce au symbole fauteuil roulant barré (point d'arrêt non accessible). Pourtant les logos des parkings vélos et des points de vente de billets apparaissent sur le plan interactif.

- **L'affichage des horaires de ligne aux points d'arrêt** est imprimé au format A4 pour une grille de 6 périodes dans l'année. Leur lecture est très difficile vu la taille de caractères très réduite. Certes une certaine proportion d'abris-voyageurs dispose d'afficheurs du temps d'attente. Mais il reste un grand nombre de points d'arrêt sans cette information dynamique (surtout à l'extérieur de Nantes) et avec un simple affichage d'horaire sur page A4 et la fiabilité des afficheurs n'est pas optimale. Cela pénalise les usagers déficients visuels dont des personnes âgées.

- **Les deux lignes Navibus de la Loire** sont exploitées avec 3 navires. L'accès aux usagers en fauteuils roulants doit se faire avec un accompagnement personnel en cas de forte pente liée au coefficient de marée. L'aide du personnel n'est pas prévue. Il sera impératif pour la nouvelle ligne annoncée Chantenay - Trentemoult et l'embarcadère Trentemoult aval de remplir l'obligation d'accessibilité imposée par la loi.

- **Les lignes de transport à la demande** : confidentielles ! Il faut consulter la liste des lignes pour trouver « Circuits La Chapelle/Erdre » et « Navette Indre ». Plans à télécharger, sans aucune information sur leur fonctionnement. Ou bien, se procurer les fiches horaires à l'unique agence Naolib parmi lesquelles on découvre TAD Basse Goulaine, TAD La Chapelle/Erdre, TAD Vertou, et fiche horaire navette Basse Indre. On trouve aussi des fiches horaires et conditions à certains points d'arrêt du réseau Naolib, à Quintaine (Basse-Goulaine) par exemple. Ce sont pourtant des services utiles aux PMR, personnes âgées notamment.

- **Le service spécifique Proxitan (Proxibus maintenant ?)** : transport à la demande adapté, il est réservé aux personnes ayant un handicap reconnu de 80% et plus. Il donne satisfaction pour les trajets réguliers (caractéristique annoncée sur la présentation du service). Mais pour un trajet occasionnel, il faut réserver longtemps à l'avance pour espérer obtenir la course.

- **Le service Mon copilote** : ce nouveau service d'accompagnement « a pour but de faciliter la mobilité des personnes âgées et des personnes en situation de handicap grâce au partage de trajet » comme l'indique le site Naolib. Il fonctionne sauf le dimanche et sur réservation. Il faut contacter le service ou s'inscrire pour comprendre que l'utilisateur doit être titulaire d'une reconnaissance d'invalidité de 80% et plus. Un service bienvenu, même s'il est restreint au handicap reconnu à plus de 80%. Il faudra en suivre l'attractivité alors qu'il n'a pas bénéficié de campagne de communication. L'expérimentation était prévue jusqu'à fin 2023. Quel est le bilan, quelle suite sera donnée ?

- **Les données d'accessibilité des trajets pédestres** de correspondance et entre points d'arrêt et équipements publics devaient être disponibles fin 2023 pour fournir l'information pertinente aux usagers dans un périmètre de 200 mètres. Le

développement du nouvel outil de multi-mobilité sur application numérique devra pouvoir intégrer ces données pour les recherches d'itinéraires que ce soit sur smartphone, sur site internet ou par téléphone grâce à l'opérateur ou l'opératrice.

L'accessibilité à tous du réseau Naolib n'était pas assez bien traitée. doit se poursuivre, les associations de personnes en situation de handicap s'expriment d'ailleurs régulièrement au sein du comité des partenaires de la mobilité de Nantes Métropole. En ces temps de dérèglement climatique, de forte incitation à prendre les TC plutôt que la voiture et de limitation d'accès de véhicules polluants dans la prochaine zone à faible émission, la mise en accessibilité des TC et de la voirie doit être accélérée.

