



HAL
open science

L'accès aux transports des personnes à mobilité réduite : avec cas particulier de Metz et Lyon

Roger-Louis Weber

► **To cite this version:**

Roger-Louis Weber. L'accès aux transports des personnes à mobilité réduite : avec cas particulier de Metz et Lyon. Sociologie. Université Paul Verlaine - Metz, 1981. Français. NNT : 1981METZ003L . tel-01775623

HAL Id: tel-01775623

<https://hal.univ-lorraine.fr/tel-01775623v1>

Submitted on 24 Apr 2018

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.



AVERTISSEMENT

Ce document est le fruit d'un long travail approuvé par le jury de soutenance et mis à disposition de l'ensemble de la communauté universitaire élargie.

Il est soumis à la propriété intellectuelle de l'auteur. Ceci implique une obligation de citation et de référencement lors de l'utilisation de ce document.

D'autre part, toute contrefaçon, plagiat, reproduction illicite encourt une poursuite pénale.

Contact : ddoc-theses-contact@univ-lorraine.fr

LIENS

Code de la Propriété Intellectuelle. articles L 122. 4

Code de la Propriété Intellectuelle. articles L 335.2- L 335.10

http://www.cfcopies.com/V2/leg/leg_droi.php

<http://www.culture.gouv.fr/culture/infos-pratiques/droits/protection.htm>

ACADÉMIE DE NANCY-METZ

UNIVERSITÉ DE METZ

FACULTÉ DES LETTRES ET DES SCIENCES HUMAINES

Roger-Louis WEBER

**L'ACCÈS AUX TRANSPORTS DES PERSONNES
A MOBILITÉ RÉDUITE**

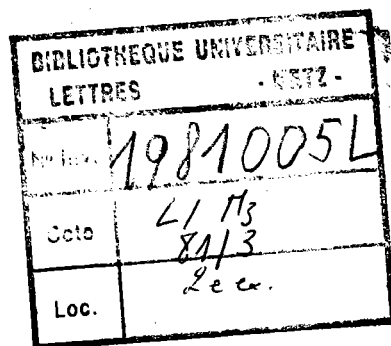
avec cas particuliers de Metz et Lyon

THÈSE

pour le

DOCTORAT DE TROISIÈME CYCLE

Directeur de recherche : Monsieur François REITEL
professeur à la Faculté des Lettres
et Sciences Humaines de METZ



25 Avril 1981



WEBER Roger Louis

22 boulevard de Guyenne

57072 Metz cedex

825071

Metz, le 24 juin 1981

Monsieur CABOURRET

Professeur à l'Université

de Metz

Monsieur,

Comme convenu, j'ai modifié mon exemplaire de thèse en fonction de vos remarques en y ajoutant 7 histogrammes et d'après les observations de M^{re} St Bizien. Pour le moment je ne peux pas faire passer une nouvelle fois de thèse faite de moyens. Je suis toujours dans la même situation que au 25 avril dernier. (Il faut que je compte pour un nouveau voyage environ 5000 F.) J'ai promis à M^{re} REITEL que plus tard, je lui remettras un nouvel exemplaire quand j'aurais du travail.

Vous m'excuserez mais je ne peux pas faire autrement. Parce comme je le suis, cela risque de durer un certain temps.

En attendant je vous remercie votre exemplaire et vous prie de croire Monsieur en mes sincères salutations.



A stylized handwritten signature in black ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke at the bottom.

PENSEES

Les rivières sont des chemins qui
marchent et qui partent où l'on veut aller

I. B. I. D. 17

Tous les corps ensemble et tous les
esprits ensemble et toute leur production, ne
valent pas le moindre mouvement de charité.

I. B. I. D. 797

"PASCAL"

Je dédie cet ouvrage à toutes les personnes handicapées victimes des autres, consciemment ou inconsciemment qui ont le devoir de réparer les fautes qu'elles ont commises.

Je remercie du fond de mon coeur toutes les personnes qui ont bien voulu m'aider dans ma tâche, en particulier celles qui ont eu cet élan de générosité que j'attendais.

Bien sûr, j'associe toutes les personnes de mon entourage qui ont su faire preuve de compréhension et de patience. Que chacun puisse se reconnaître dans mes remerciements, je ne voudrais oublier personne.

J'associe particulièrement ma fidèle compagne Evelyne des bons et des mauvais jours, qui a cru en moi dès le départ.

A V A N T P R O P O S

Afin de mener à bien cette étude, il a fallu que je ma place dans des situations différentes pour effectuer mes recherches,

celle d'un étudiant qui fait sa thèse, mais aussi celle de chargé d'études auprès de la :

- SEMALY
- DE L'INSTITUT DE RECHERCHE DES TRANSPORTS

qui toutes les deux ont été mandatées pour étudier le problème de transport des personnes à mobilité réduite par les instances supérieures. Le syndicat des transports de la communauté urbaine de LYON pour l'un, le Ministère des Transports pour l'autre. L'exécution m'a été confiée. A partir de là j'ai pu mener mes recherches en liaison avec tous les acteurs concernés :

- Le Conseil Supérieur des Transports avec son Comité pour les handicapés -
- Les archives du Ministère -
- Les élus, les responsables des sociétés d'exploitations -
- Les techniciens -
- Les associations -
- Le corps médical avec les assistantes sociales -
- Les structures d'accueil avec leurs responsables, leur personnel ainsi que leurs pensionnaires -
- Différents membres du corps enseignant à LYON, à PARIS
- Des chercheurs des différentes disciplines tels que Sociologues - psychologues - médecins spécialisés -
- 2 personnalités du C.N.R.S. -

- Des urbanistes -
- Des organismes publics, Sécurité Sociale. Allocations Familiales, D.A.S.S., U.D.A.F.E., de l'équipement, de l'O.R.E.A.M. -
- Des constructeurs de matériels nouveaux -
- Ainsi que quantité de personnes indirectement concernées

J'ai débordé pour ce faire, sur de nombreux domaines ceci pour cerner mon approche du problème en particulier sous l'aspect sociologique et dans une proportion moindre psychologique.

Je touche le côté urbanisme compte tenu des obstacles existant dans l'environnement des handicapés avant tout

Le budget-temps avec son vécu relève de l'économie des transports tout comme la stratégie portant sur le choix de tel ou tel mode de transport en évoquant plusieurs alternatives.

Je tends naturellement vers l'aménagement pour le développement des hypothèses proposées

Il me semble que nous sommes tout à fait dans une discipline relevant des sciences humaines si on fait la synthèse de l'ensemble. A l'origine, c'est bien dans cette voie que j'ai voulu m'orienter en approuvant les conseils reçus par différents membres du Conseil Supérieur des Transports (le Comité de liaison pour handicapés).

Si on veut aller au delà, il faut des moyens plus vastes, je n'ai eu qu'une enveloppe de 100 000 Frs en 1978 (environ 145 000 frs en 1981).

Ce qui est important, c'est de dégager la philosophie inhérente à la composante transport liée aux autres aspects sociaux, culturels et indissolubles les unes aux autres dans la vie d'un individu à notre époque.

Les techniques pouvant modifier les conditions d'accès aux handicapés ainsi que les formes d'exploitation sont déjà connues et facilement exploitables. J'insiste toutefois sur le fait qu'en matière de transport public, l'Etat seul décide du choix et de l'orientation qu'il faut donner aux transports. Il n'échappe à personne que dans notre pays en la matière nous sommes à mi-chemin entre un certain libéralisme et une forme de dirigisme.

La marge de manoeuvre qu'ont les exploitants, est assez étroite compte tenu des objectifs ainsi que des contraintes qui leurs sont imposés. On le voit dans la politique tarifaire, les normes qui apparaissent dans les équipements.

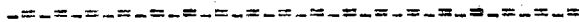
Nous avons conçu une politique pour une société de valides, mais certainement pas pour les personnes dont la mobilité est réduite. Quand on voit que le transport est un des éléments les plus surveillés au niveau de l'Etat il ne faut pas être étonné qu'une nouvelle définition pour un autre groupe d'individus ne peut être que très vague.

Par surcroît, le fait d'avoir été handicapé durant 9 années de 1945 à 1954 par deux types de maladies différentes et consécutives avec des périodes d'immobilisation prolongée; à cela s'ajoutent 23 années d'expérience professionnelle précisément au niveau des transports sous toutes ses formes, je puis dire que cette thèse est vraiment la conséquence d'un travail prolongé.

Je souhaite que les travaux entrepris par les uns et les autres se prolongent, que l'intégration au sens le plus large du mot ne reste pas seulement une sorte d'argumentation politique

périodiquement reprise comme c'est souvent le cas dans l'histoire, mais devienne un jour une réalité suivie. Les handicapés sont identiques à nous et ne peuvent être dissociés. Les sciences politiques et humaines ont encore beaucoup à faire pour réajuster les écarts qui se font entre les équipements que l'on crée et les hommes qu'il faut insérer et adapter.

I N T R O D U C T I O N



- 1 -

Expliquer un processus social qui est à la base de l'organisation de l'espace ne se réduit pas à situer le phénomène urbain dans son contexte. L'urbanisation ainsi que les progrès techniques ont engendré des ensembles gigantesques avec une occupation de l'espace différente, où les lieux de travail et de loisirs sont plus éloignés, avec un souci de rationalité ainsi qu'une organisation de transport qui conditionne la vie des citoyens.

S'il est clair que le processus de formation des villes est à la base des réseaux urbains et conditionne l'organisation sociale de l'espace, trop souvent on en reste à la présentation globale et sa spécification, liant dans un même discours idéologique l'évolution des formes spatiales d'une société et la diffusion d'un modèle culturel sur la base d'une domination politique. Les techniciens ont ignoré dans leurs études, l'existence d'une population dite de handicapée. Cette population n'a pas pu être insérée dans des conditions fiables dans un système induit par les transformations des moyens de transports entraînant des équipements nouveaux, ainsi qu'une autre forme de vie.

Les personnes à mobilité réduite et plus particulièrement les handicapés physiques contestent toute l'organisation qui découle de ce processus d'urbanisation ; les contraintes de déplacement qui résultent des répartitions spatiales, des activités et des résidences, ne pèsent pas du même poids sur le vécu des handicapés, car ils n'ont pas accès à certains modes de transport, en particulier les transports en commun non adaptés et ne peuvent, de ce fait, satisfaire leurs besoins de transports.

L'absence d'organisation adéquate, pour eux les confine dans un isolement durement ressenti. L'éloignement par rapport aux activités va dans le sens de la méconnaissance des difficultés d'ordre physique ou psychologique. Cette attitude nous montre que la solution du problème de transport des personnes à mobilité réduite ne peut être limitée à la simple technique de l'articulation entre système de transport et difficultés physiques et psychologiques, mais doit prendre

en compte d'une manière globale l'environnement social et institutionnel où s'insèrent les pratiques sociales de cette catégorie de citoyens.

Le manque de mobilité entraîne un repli sur soi-même ; une insuffisance de formation scolaire et professionnelle ne permettant pas d'accéder à des emplois autres que modestes. Une insuffisance de revenus entraîne une insuffisance dans le logement et son équipement. Le mode de vie dépend à la fois des facultés physiques et intellectuelles, des contraintes vécues ou subies propres à chacun ; les handicapés possèdent souvent des ressources réduites de ces trois points de vue et rencontrent des difficultés accrues pour mener une vie normale. Ces difficultés se retrouvent dans les différents lieux et systèmes qui délimitent la vie d'un handicapé : le travail, le logement, le système de transport.

Le temps vécu est lié à la sensibilité avec laquelle la contrainte de transport est perçue, qui est elle-même largement fonction des possibilités physiques dont jouit l'individu.

Le mobilité est une notion très complexe par tous les aspects. Le droit à la mobilité souhaité exigé parfois par les associations s'il est justifiable, il n'est pas garanti du point de vue des moyens à mettre en oeuvre pour la satisfaire. La notion de mobilité n'est pas la notion adéquate et il faut comprendre la résistance des handicapés aux actions des décideurs. Notre recherche s'efforce de poser non seulement certains de ces problèmes, mais également pratiquement à partir de certaines définitions qui nous sont connues à travers des études et des expériences déjà réalisées.

L'évolution technique et scientifique, sous l'emprise d'un capitalisme agressif, a entraîné des mutations dans les activités économiques, ce qui implique une adaptation accélérée des masses aux équipements nouveaux. Création de centres de production inédits avec apport d'une main d'oeuvre qualifiée, restructuration du commerce, regroupement des centres de service, développement des moyens de transport en rapport avec les nouvelles données, délaissement de certaines zones, éloignement des zones d'habitation par rapport aux zones d'activité, mettent les individus dans la nécessité de consacrer

plus de temps à leurs déplacements, alors que parallèlement on insiste sur le besoin de réduction des horaires de travail. L'exode rural dû à la modernisation des moyens mis en oeuvre, réduira sensiblement les besoins en hommes dans ce domaine avec une production supérieure regroupant davantage les individus vers les grands centres. Une transformation radicale en matière d'éducation par un sextuplement de 30 ans des citoyens parvenant aux études supérieures, une formation continue devenant nécessaire, l'ensemble permettant une consommation différente à tous les niveaux, évolution vers laquelle les défavorisés et notamment les personnes à mobilité réduite, n'ont pas été entraînés dans la plupart des cas. L'impact du transport dans notre civilisation n'échappe à personne. Le développement des échanges économiques et culturels n'a pu se faire sans celui des moyens de transport. La mobilité des individus est plus étendue, à un point que l'on assiste à un véritable brassage de la population, aussi bien au niveau national que sur le plan international, disloquant les familles, isolant par là les personnes qui ne peuvent se joindre à ce mouvement.

Toutes ces considérations nous font dire que la composante transport revêt une importance considérable pour les personnes à mobilité réduite. Les obstacles architecturaux, urbanistiques sont une première forme d'inconvénients, l'accessibilité aux stations, une deuxième. Des modes de transport appropriés aux valides uniquement constituent autant d'obstacles empêchant le handicapé de s'épanouir et d'évoluer à peu près normalement.

Dans les grandes villes les moyens de transport sont très développés, l'accès aux transports en commun est facilité sauf pour les handicapés.

Les villes moyennes sont moins bien desservies en transports en commun. Le milieu rural d'une manière générale est mal desservi pour les transports publics, les handicapés qui y vivent sont là plus isolés que les autres. Il nous semble que la loi d'orientation du 30 Juin 1975 comporte une grave lacune, on ne fait absolument pas allusion dans les projets sur le sort des personnes à mobilité réduite en milieu rural en transport.

C H A P I T R E I

=====

CHAMP D'ACTION DE L'ETUDE

PRESENTATION DE L'ETUDE ET METHODOLOGIE

Son originalité par rapport à ce qui existe.

En nous basant sur l'article 52 de la loi d'orientation évoquant les procédures à mettre en place pour le déplacement des handicapés physiques, du 30 Juin 1975, indiquant qu'il fallait chercher la solution qui pourrait le mieux convenir dans chaque cas, c'est à dire, chaque région ou chaque ville, il nous est apparu nécessaire d'essayer de déterminer quels seraient les différents besoins que souhaiteraient les handicapés dans tel ou tel cas, en fonction des moyens qui existent.

I 1 PRESENTATION DES VILLES

Nous avons pris pour champ d'étude deux villes assez éloignées l'une de l'autre, LYON et METZ, de dimension différente.

Nous avons porté notre choix sur deux villes de dimension différente géographiquement, assez éloignées l'une de l'autre afin de percevoir des différences de mentalité, dont LYON qui passe pour être un modèle en matière de transports en commun parmi les grandes villes d'EUROPE, et METZ, dont je suis originaire.

HERRIOT et son successeur PRADEL (anciens Maires de LYON) ont su favoriser le développement des transports en commun ; on y circule rapidement. Le taux de fréquentation des transports en commun, à l'exception de PARIS, y est le plus élevé en FRANCE. On peut utiliser les transports en commun sur toutes les lignes de 5 h à 0 h 30. Les autorités ont su créer les espaces nécessaires pour favoriser une desserte facile de tous les quartiers et les communes avoisinantes.

Nous avons donc aussi à LYON par opposition à METZ où le plan de circulation à travers le centre n'a pas changé depuis la création des premières lignes de tramway, avec seulement une extension dans les banlieues, et où venait d'être tentée une expérience pour le transport des handicapés.

A LYON il n'existe pas de moyens de transports publics à la disposition des personnes à mobilité réduite, voir même pour les personnes du 3ème âge, et c'est naturellement que nous avons pris comme champ d'action la 2ème ville de FRANCE.

PRESENTATION DE LYON

I 1-1-1

En 1980 - 1.084.000 habitants sur 32 communes constituent la communauté urbaine de LYON (LA COURLY).

640.000 demeurent dans la ville de LYON.

RESEAU DE TRANSPORT :

56 lignes d'autobus en zone urbaine

41 lignes en zone suburbaine

Une ligne de métro traverse LYON du centre vers l'extrême Est avec 17 stations et 1 ligne desservant l'hypercentre de 4 stations.

460 artisans-taxi / amplitude du bus de 5 h 30 à 24 h ou desserte moyenne par station de 15 mn.

TRANSPORT POUR HANDICAPES ou en service public.

2 véhicules PEUGEOT J-7 appartenant au groupement pour l'insertion des handicapés, transportent 25 personnes par jour.

19 véhicules appartenant à différents centres ont été recensés, qui sont la propriété d'associations, effectuant le ramassage de handicapés parfois en dehors du département du RHONE.

EQUIPEMENTS

5 foyers reçoivent des U.F.R.

2 centres pour infirmes moteur-cérébraux

1 centre de réadaptation fonctionnelle (médicalisée)

2 ateliers protégés, 1 à VILLEURBANNE (150 personnes)

le 2ème en construction à STE FOIX (90 personnes).

1 institut pour aveugles

1 institut pour sourds et muets

37 foyers accueillent les personnes âgées dont 21 pour LYON
1085 U.F.R. recensés dont 220 en permanence dans des foyers.

Les autres moyens se trouvent dans la partie des moyens
organisés et font partie intégrante de l'étude objet même d'une
partie de chapitre.

PRESENTATION DE METZ

I 1-1-2

En 1979 - 121.000 Habitants pour METZ et 197.000 personnes
pour l'ensemble de l'agglomération messine desservie par les bus
des TRANSPORTS EN COMMUN DE LA REGION MESSINE, avec une faible
participation des RAPIDES DE LORRAINE, notamment dans la zone Sud
sur MARLY (2 véhicules).

Soit 132 km², ce qui donne une densité de 4 fois moins
d'habitants au km par rapport à LYON.

RESEAU DE TRANSPORT DE METZ :

19 lignes en urbain

2 lignes en suburbain

Desserte principale Nord-Sud pour 11 lignes, desserte aux
stations, 15 mn pour 12 lignes, 30 mn pour les autres, 1 heure
pour les lignes suburbaines, amplitude 6 h 30 à 20 h.

71 taxis pour METZ dont 33 à la gare (chiffres Préfecture)

TRANSPORT A METZ POUR LES HANDICAPES

1 véhicule Groupement pour l'Insertion des Handicapés Physiques
exploité par les Transports en Commun de la Région Messine sur demande.

8 personnes en moyenne transportées par jour dont 4 personnes
actives.

Taux de remplissage, 20 % identique à celui des bus à grande
capacité.

Autres particularités, desserte du centre par 2 circuits en
minibus de 15 places, voir annexes ci-jointes (taux de fréquentation 15 %).

EQUIPEMENT

1 Centre de soins spécialisé dans la rééducation fonctionnelle-
Hopital "BELLE-ISLE"

2 centres pour T.M.C. : JUSSY pour les handicapés légers et jeunes
JURY pour les handicapés profonds et adultes

1 centre pour handicapés physiques profonds à NOVEANT - 60 % en
fauteuils électriques.

1 centre pour handicapés physiques profonds à PIERREVILLERS -
MARANGE-SILVANGE

1 école pour sourds et muets avec foyer pour quelques uns

1 foyer - Avenue Foch - pour infirmes moteur-cérébraux légers
35 pensionnaires.

1 atelier protégé - 25 personnes près de ST. JULIEN à la campagne.

1 centre d'aide au travail à MOULINS ST PIERRE avec annexe à
LA HORGNE.

I 1-2 METHODOLOGIE

La particularité de cette étude étant de savoir quelles sont
les demandes de transport à l'état latent ne pouvant être satisfaites
par les moyens actuels, ceci en fonction de préférence vers tel ou
tel besoin à satisfaire, à savoir en fonction du travail, de la
scolarité, des soins qu'ils souhaitent recevoir, des achats, des loisirs.

Le préalable de cette étude étant de connaître le taux de
mobilité en latence dans le sens transport, approche que les techni-
ciens développent dans les études de trafic (exemple du métro de LYON
avant l'étude technique), ceci veut dire le nombre de déplacements
souhaités par jour, par semaine. Nous déterminons par là les moyens
à mettre en oeuvre dans chaque ville en chiffrant les sommes à
investir et à la charge des différentes collectivités.

Pour mener à bien les objectifs de cette étude qui est de
dégager les éléments nécessaires à l'élaboration d'un système de
transport compatible avec les besoins qu'éprouvent les personnes
handicapées, on est amené à rechercher la dimension du problème
sur le plan local, en examinant les modalités actuelles d'insertion,
au niveau national préalablement dans tous les domaines de la vie

sociale, plus particulièrement celles se rapportant directement à eux, tout en faisant une approche à chaque niveau par rapport aux transports.

La méconnaissance du problème des handicapés par le grand public nécessite, du fait de leur isolement, une prise en compte des différents acteurs, d'abord ceux qui sont proches des handicapés, puis ceux qui sont concernés directement, c'est à dire les exploitants, les décideurs et les organismes susceptibles de participer au financement des subventions en cas de besoin. Il apparaît comme certain que le public ignore que la composante-transport est celle qui est la plus méconnue quand il n'est pas directement concerné.

Une étude élargie à l'ensemble des handicapés était d'une dimension trop importante vu les moyens dont nous disposons.

Du fait de leur isolement, nous avons préféré envoyer un questionnaire à l'ensemble des U.F.R. de la région Lyonnaise (autonomes du point de vue logement ou demeurant dans des structures d'accueil). Le fichier nous a été fourni par la Sécurité Sociale de LYON.

A METZ, nous nous sommes servis du fichier dont dispose l'A.P.F. prenant en compte toutes les catégories des personnes diminuées d'un point de vue fonctionnel. (1)

Nous avons interrogé directement les personnes demeurant dans les structures d'accueil (comprenant un foyer) situées en dehors des agglomérations, qui demeurent là faute de moyen de transport adéquat que la collectivité n'a pas mis à leur disposition, ainsi que les personnes handicapées autonomes du point de vue logement se réunissant périodiquement au siège de leur association où se retrouvent les différentes tranches d'âge homme ou femme.

(1) La délégation à METZ de l'A.P.F. tout comme à LYON a un fichier, réparti par assistante sociale. Le classement des cas sociaux.

Ceux-ci n'ont qu'un point commun, le désir de se retrouver, d'avoir une apparente vie sociale, et se rendent généralement à ces réunions avec un véhicule qui est mis à leur disposition par leur association.

Nous avons également questionné des écoliers pris en charge par l'Education Nationale.

Nous avons demandé à une assistante sociale de participer à notre enquête, en aidant certaines personnes à remplir les questionnaires, tout en visitant nous-mêmes les différents types d'établissements pouvant exister,

- I. M. P.

- IM PRO

- les ateliers protégés

afin de voir comment s'effectuent les déplacements dans les conditions présentes.

Le système et la nature des questions devaient permettre aux handicapés d'exprimer non seulement le besoin qu'ils ont dans leur vie quotidienne, mais aussi leur préférence vers telle ou telle solution et de faire ressortir les obstacles qui surgissent dans leur environnement, liés à l'accès des transports et à la mobilité en général. Tout cela en fonction de leurs déterminants sociaux.

Les données globales à travers toutes les questions doivent nous permettre de mieux situer le problème; la connaissance doit permettre d'appréhender un champ plus large que celui qui existait auparavant. La transposition de leurs besoins superposés à ceux de l'ensemble globalement considérés nous amènera vers une proposition parallèlement à ce qui existe.

Pour confirmer notre étude, nous avons également traité les données par ordinateur au niveau de Lyon et procédé à une analyse factorielle. 4800 réponses résultent du questionnaire. Nous voulions par là retrouver des identités par groupe, confronter les résultats

ainsi obtenus, par rapport aux autres éléments recueillis sur questionnaire.

Au niveau de METZ, nous avons procédé à une analyse par tri à plat du fait que le cumul des variables était moins important, avec un échantillon plus restreint.

La proposition se limitera à LYON et METZ, aux moyens techniques à mettre en oeuvre, au coût approximatif d'une telle solution ainsi qu'à la comparaison entre plusieurs hypothèses. Nous avons estimé qu'il fallait déborder le cadre urbain et penser aux handicapés vivant à l'extérieur des zones desservies habituellement par les T.C.

Au stade de notre société, les handicapés, tout comme les valides sont intégrés dans un système qui ne leur permet pas de vivre en circuit fermé. Les soins de toutes sortes relatifs à leur handicap et autres (soins dentaires par exemple) sont dispensés à la ville. Les services administratifs, sociaux, prestations de service, les achats spécialisés (avec leurs variations), les centres de loisirs, culturels, les écoles au-delà de la commune, les lieux de travail, sont regroupés au centre-ville.

Les difficultés pour ces semi-ruraux sont encore accrues par le manque de communications ou de moyens de transport.

Le fait aussi que les centres d'accueil se trouvent largement en dehors des villes, (très souvent une grande propriété aménagée dans un cadre de verdure) entraîne une grande dépendance des seuls moyens existant à l'intérieur des structures.

Dans une certaine mesure, nous associons les personnes du 3ème âge à notre étude. Elles ont dans la plupart des cas une mobilité réduite et l'aspect transport de notre étude les concerne aussi, bien que l'on ne puisse les considérer comme "handicapés".

Nous n'avons pas estimé nécessaire d'évoquer tout le contexte social qui les entoure, par exemple les maisons de retraite que nous avons visitées. L'OREAM Lorraine dans son étude sur le maintien des personnes du 3ème âge (1) a évoqué largement cet aspect, tout comme le COTOREP (2) de METZ sur le sort des personnes âgées dans les bassins miniers de fer et de charbon de Lorraine.

Le choix de nos échantillons d'étude est uniquement conditionné par le handicap physique.

L'accès aux transports en commun concerne toutes les tranches d'âge, et l'accessibilité d'une moyenne générale n'est pas un phénomène d'ordre mais un problème de réduction fonctionnelle. (3)

La finalité de notre étude est aussi de ménager les susceptibilités des uns et des autres. Les barrières sociales existent dans toutes les tranches d'âge, les handicapés jeunes ne tiennent pas à être associés aux personnes âgées. Une personne âgée du sexe féminin, veuve, ménagère de son état, se trouvant seule du jour au lendemain, n'est souvent pas capable de conduire le véhicule que possédait le conjoint. Tendre vers la banalisation des transports des personnes à mobilité réduite est l'objectif fondamental de cette étude. Egalement, pour cela, il nous fallait rassembler le maximum d'éléments. Il nous semble important de dire que l'étude est à rattacher à une discipline fondamentale et nouvelle qu'est l'aménagement de l'espace, d'où l'importance des questions traitant des besoins, des motifs de déplacement, les heures auxquelles elles se rattachent.

(1) OREAM - Hospices et Maisons de Retraite - Juin 1978

(2) OREAM - Evolution de l'impact des secteurs des programmes journaliers
Août 1976

(3) SANCHEZ - Si les transports en commun étaient accessibles - Février 1978

I 1-3 PRESENTATION DES HANDICAPES

1-3-1 Qu'est ce qu'un handicapé ?

Pour celui qui aime les certitudes simples, la notion du handicap a des contours imprécis et les théories se contredisent au sujet des handicapés, mais on peut dégager une définition dont le sens ne sera contredit par personne.

" Est dite handicapée toute personne qui se perçoit ou est perçue comme exclue, frustrée ou pénalisée en raison de différences significatives qu'elle présente par rapport à celles qui l'entourent, mais aussi toute personne dont les difficultés à vivre et à agir comme les autres sont perçues comme liées à des choix personnels dont on pose implicitement par hypothèse qu'ils peuvent être faits!"(1)

Le handicapé peut avoir de la volonté, de la persévérance, de l'intelligence, mais le valide a trop tendance à décrire, classer et définir, et par là il transforme en objet les dispositions naturelles et personnelles de chacun des handicapés, ce qui fait que la multiplicité des critères est aussi importante que le nombre de personnes qui s'en occupent.

Au niveau du transport, nous avons pris en considération le principe d'une classification fonctionnelle qui analyse le handicap ou les pertes de fonction selon une étude effectuée par une équipe de médecins au centre de réadaptation de ST GENIS LAVAL et en liaison avec les chercheurs du C.E.R.N.E. (2) (qui sont les maîtres d'oeuvres) ainsi qu'une analyse des besoins effectuée par des psychologues qui avaient mis à jour deux variables en fonction desquelles les comportements et les réactions se modifiaient.

(1) BLOCH LAINE - chargé de mission dans son rapport au gouvernement en 1969 dans l'introduction a défini le handicapé textuellement comme ci-dessus.

(2) Rapport de synthèse sorti en Juin 1979 de l'I.R.T. BRON

- a) - Le visibilité du handicap
- b) - La permanence du handicap

dont il convient de rappeler la définition propre à chacun.

Par visibilité d'une atteinte, on entend sa repérabilité par autrui ainsi la disphonie fonctionnelle, affection qui est repérable en situation de parole, par contre l'angine phlegmoneuse, autre affection temporaire de la fonction vocale n'est pas repérable par autrui, mais la gêne fonctionnelle pour le sujet reste notable.

Les limitations fonctionnelles modifient la façon de voir les choses pour les personnes dont l'atteinte est définitive. Cette modification n'a pas de lien direct avec leur déplacement, cependant, elle est surtout de nature relationnelle et morale et par là, la qualité des relations conditionne l'évaluation des transports en commun.

Il faut aussi considérer que le handicap est repérable dans le temps et dans l'espace et que ce n'est pas une constante dans le temps. On a tendance à considérer que celui qui est définitif mais fonctionnellement l'amputé tibial appareillé n'est pas plus handicapé que l'entorse plâtrée.

Dans l'espace, le handicap gêne dans une situation mais dans une autre, la classification fonctionnelle prend en compte les possibilités du sujet par rapport à une situation donnée.

En fait, nous avons à faire une démarche analytique qui ajuste les contraintes d'un milieu aux possibilités fonctionnelles d'un individu, mais le postulat sous-jacent consiste à considérer le handicapé par rapport à la personne normale, il n'y a pas de fossé entre eux, la différence n'est qu'une différence de degré. (1)

(1) POULENAC - Les conditions de l'insertion sociale des handicapés physiques comme déterminantes de la mobilité -

Il n'existe pas non plus de différence entre les différentes fonctions, les personnalités restent comparables. Pour les personnes atteintes de maux différents, le handicap n'entraîne pas de changement profond. On peut dire que les porteurs de handicap adoptent un mode de vie un peu particulier, alors que leurs personnalités ne sont pas différentes des autres.

On distingue deux phases dans la périodicité du handicap qui peuvent avoir leur répercussion sur les transports : l'une temporaire, la deuxième définitive.

Les causes habituelles sont souvent pour le handicapé temporaire :

- . les femmes enceintes
- . Les accidents de la circulation ou du travail, en instance de rééducation
- . Certaines formes de poliomyélites dont les effets se stabilisent lorsque la maladie n'atteint pas les organes vitaux
- . Parfois simplement des personnes encombrées de bagages et accompagnées d'enfants.

Le handicap permanent, (statistiques nationales recueillies par un recensement au niveau du Ministère de la Santé par un groupe de travail du G.I.R.P.E.L.) est celui qui touche toutes les personnes atteintes de lésions irréversibles, qui font d'elles des infirmes à vie.

Nous avons regroupé dans le tableau de la page 16 les espèces de handicap manifestement les plus apparents. Ils sont environ 100 000 en FRANCE selon le Professeur DEBRAY Directeur du Centre de Rééducation de GARCHES tout comme ils sont 450 000 aux U.S.A. (National Research Of Transport de Washington). Dans les deux cas nous constatons qu'une personne sur 500 est utilisateur de fauteuil roulant. Cette liste n'étant pas exhaustive en tout état de cause, mais il est certain que les variations entre différents individus dans des situations, nous oblige à limiter nos investigations en matière de transport et ne prendre en considération que l'aspect ascensionnel et translationnel du handicap.

Ce même groupe dans leur rapport d'activité en 1978 a procédé à la répartition suivante :

Résultat d'une étude entreprise en Juillet 1978 et achevée en Septembre 1980

Origine	Estimation au 01.01.74	Estimation au 01.01.80	Variation relative 1974-1980 en %
<u>Origine congénitale</u> ou juvénile	252 000	262 000	+ 4,0
Sensoriels	35 000	37 000	+ 4,5
Moteur	52 200	54 000	+ 3,4
Débiles lourds	104 000	109 000	+ 3,9
Comitiaux (épi- leptique)	59 500	62 000	+ 4,2
<u>Origine accidentelle</u>	174 000	187 000	+ 7,5
Dues au travail	88 000	95 000	+ 8,0
Dues à la circu- lation	47 000	60 000	+ 27,7
Autres	16 000	17 000	+ 6,2
Dues à la guerre	23 000	15 000	- 34,8
<u>Origine malade</u>	58 000	655 000	+ 12,19
Psychismes et mentaux	130 000	141 000	+ 8,5
Autres maladies invalidantes	450 000	514 000	+ 14,2
<u>Ensemble</u>	1 006 000	1 104 000	+ 9,7

Ces chiffres nous ont été communiqués directement par le Chef du Service des Statistiques de Ministère de la Santé à PARIS en Mars 1980.

Nous constatons la très forte régression du nombre des handicapés dus à la guerre.

Toutes les autres causes sont en augmentation. Ce qui est inquiétant c'est l'accroissement continu des accidents dus à la circulation, et les maladies mentales.

Les cas d'espèce Les appellations	Définition du handicap	Importance d'un point de vue médical	Evolution dans le temps	Appréciation sur l'utilisation d'un fauteuil roulant
Les paralysés partiels	De nombreuses variétés	Très variable	Très variable	Très variable peut concerner des handicapés temporaires
Les scolioses	Atteints d'une déviat ion laté- rale	Les cas d'espèces sont nombreux	Se stabilise	Deviennent utilisateur avec l'âge mais pas systématiquement
Les Arthrosiques	Affection dégé- nérative, lésions des cartilages	Est une maladie due à l'âge	S'aggrave progressive- ment avec l'âge	Une minorité est utilisatrice
Les poliomyéliti- ques	Consécutif à un virus	Les cas graves sont peu nombreux	Se stabilise sauf si il y a atteinte de la moëlle épinière	On estime leur nombre à peine à 10 %
Les hémiplegiques	Lésions sur la motricité	Variable suivant les cas d'espèce	Evolution progressive avec l'âge	50 % d'entre eux sont U.F.R.
Les paraplégiques	Paralysie des mem- bres inférieurs	34 cas d'espèce	Très évolutif	Les 2/3 sont U.F.R.
Les Myopathes	Atrophie muscu- laire	Les premiers symp- tômes apparaissent vers 4-6 ans	Evolution au fur et à mesure	A partir du stade de l'adolescence
Les scléroses en plaque	Affection des connexions céré- brales	Apparaît en cours d'existence	Rapidement évolutive même vers l'immobilis- me	Dans tous les cas ils sont U.F.R.
Les tétraplégiques	Paralysie des 4 membres	Est une maladie qui présente des réductions fonctionnelles	La quasi-totalité des intéressés atteignent le stade de grabataire	Dans tous les cas ils sont U.F.R.

Claude VEIL dans son livre HANDICAP ET SOCIETE (1) estime que 5 % de la population peut être considéré comme handicapé et que 3 % sont concernés par le problème de transport (ce pourcentage est également celui qu'évoquent les membres du syndicat des transports en commun de la région lyonnaise et celui des responsables des transports en commun de la région messine) .

Groupant ainsi toutes les personnes atteintes d'une réduction fonctionnelle, dans les modes de transports actuels, l'accès à ces moyens paraît difficile pour les raisons diverses :

- Les obstacles architecturaux
- Les obstacles sociaux

On remarque qu'il peut y avoir de très grandes variations sur les conséquences que peut avoir un handicap suivant son :

- origine
- l'âge d'apparition du handicap
- le sexe
- l'âge de l'intéressé
- sa situation de famille
- son éducation
- son appartenance à un milieu social
- sa possibilité qu'il a de se réinsérer dans un circuit à peu près normal

L'origine étant elle-même de nature différente, elle est due :

- à la naissance
- à la maladie
- à l'accident (l'organisation sociale est différente pour ce groupe
- à l'âge

(1) CLAUDE VEIL - Handicap et Société paru aux Editions E. S.F. a vu dans son ensemble y compris les handicapés sociaux, les inadaptés, les personnes du 3ème âge avec leur rééducation fonctionnelle, le problème des handicapés.
Pour ce faire il a recueilli des renseignements à tous les niveaux
EDITIONS E. SF - 1969 -

Néanmoins, dans le domaine des transports, la dispersion n'est pas aussi grande qu'on pourrait le croire.

Il existe des personnes qui sont en dehors des nécessités impérieuses et disposent de moyens propres directs, ou par personnes interposées, et le critère d'âge ne pourrait par exemple pas être retenu.

Les personnes vivant dans des structures compte tenu de l'évolution sociale induite par le handicap, qui pourraient donc dans certains cas être maintenues à domicile s'il existait des moyens de transport appropriés. Nous pensons à celles qui vivent dans des logements inadaptés, ou qui vivent dans des zones mal desservies par les T.C. et qui sont seules à la maison.

Celles qui demeurent chez elles pourraient voir leur mobilité s'accroître selon leurs besoins, répondant ainsi à une demande si des moyens appropriés étaient mis à leur disposition. Ceci est le cas en particulier des personnes âgées. (1)

(1) OREAM - Pont à Mousson - Hospices et Maisons de retraites - Juin 1978

I 2-1 LA VIE SOCIALE DES HANDICAPES

2-1-1 La famille

Le handicapé a comme le valide une sensation, celle qui est à l'origine de l'instinct et de la raison aussi faiblement fut-elle, ressentie.

Le support social à la base lui vient de sa propre famille, affectivité, compréhension, moyens qu'il aura à sa disposition, assistance dans la mesure où il en faudra quand son autonomie sera en cause.

Les rapports sont souvent conditionnés par la nature même du handicap plus ou moins accepté par la famille, plus ou moins contraignant pour celle-ci en fonction d'une position sociale existante.

En cela, l'incidence économique sera de même nature que l'évolution sociale, par rapport à celle pouvant exister quand il n'y a que des valides en présence.

Le support familial étant à considérer comme les prothèses sociales indispensables comme tout un chacun avec cette seule différence qu'elle doit être adaptée, ce qui tend à dire que la dépendance en terme de transport est largement liée aux possibilités qu'à la famille et que ce sont les personnes les plus défavorisées qui ont le plus besoin d'aide extérieure. (1)

.../...

READAPTATION Partie C

Partage des responsabilités entre l'Etat, la Sécurité Sociale, leur famille et les associations

REVUE

Nous sommes entrés en contact avec plusieurs handicapés soit à leur domicile soit au cours de réunions hebdomadaires qui se font aux sièges (à l'A.P.F. ou au G.I.H.P. à NANCY, à NOVEANT au Centre des Grands Infirmes où le Directeur nous a permis d'avoir un entretien de groupe avec eux).

La possession d'une voiture du parent ou du conjoint est très appréciée. Malheureusement, les obligations professionnelles empêchent souvent le parent de conduire régulièrement dans des foyers d'accueil, le membre de la famille handicapé. Très souvent il y a débordement sur les heures, ce qui n'arrange pas le personnel d'accueil et quand cela se pourrait, les centres d'achats sont fermés après les heures. Encore faut-il tenir compte de la disponibilité du parent, qui ne l'est pas toujours en permanence.

Nous pourrions citer le cas de deux jeunes du Centre de NOVEANT, l'un domicilié à CORNY, c'est à dire à 2 km du centre, l'autre à GRAVELOTTE, fils de cultivateur pour le premier, le père rentre à 19 H 30, le deuxième est dégagé de ses obligations vers 20 heures, ce qui est trop tard pour aller encore à NOVEANT.

Ces jeunes n'ont d'autres ressources que de revenir une fois par semaine au domicile familial. Par contre, un autre dont le père est agent général d'une compagnie d'assurances, peut se déplacer à son gré à l'intérieur de la maison et dans le jardin, le sous-sol est aménagé et relié à un ascenseur dans la partie d'habitation. Il peut se déplacer vers l'extérieur très facilement du fait d'une certaine disponibilité. Les plus favorisés sont encore ceux qui ont une personne en permanence à leur disposition.

2-1-2 Le monde du travail (1)

Dans un système socio-économique comme le nôtre où la plupart des individus sont tenus de produire un certain rendement, le handicapé peut être difficilement incorporé, et même perd sa place.

C'est un monde qui lui est hostile, compte tenu de l'esprit de compétitivité qui y règne. Dans une période difficile, bon nombre de valides sont exclus du travail, le handicapé est encore davantage touché par ces considérations. Dire que l'absence de moyens de transports adéquats serait un handicap majeur dans l'emploi, ne serait pas conforme à une vérité profonde.

Le savoir faire et la progression dans la vie avec tout un ensemble déterminant sont plus que jamais des atouts importants. De plus en plus la sélection se fait verticalement et malheureusement le handicapé peut s'adapter de moins en moins.

Le recensement de 1975 par l'I.N.S.E.E. indique que :

- 44,2 % d'actifs pour l'ensemble de la population en 1975
- 42,5 % d'actifs pour l'ensemble de la population en 1980

La population des actifs parmi les handicapés ne représente que 15 % selon l'étude de la SEMALY en 1978 (pour LYON), 14 % selon l'étude réalisée en 1974 par l'I.R.T. d'ARCUEIL sur le Nord de la France et de la Picardie, 14,2 % selon notre étude effectuée à METZ en 1979 avec la participation de l'A.P.F. de METZ.

Plus de la moitié des actifs parmi les handicapés travaillent en milieu protégé. Ceci tend à prouver que l'intégration au niveau de la profession est loin d'être achevée.

.../...

(1) G.I.R.P.H. - L'emploi des personnes handicapés
rapport final Juin 1978 remis au Ministère du Travail
considéré dans son ensemble.

Les autres sont des employés de bureau, aide-comptables. Nous avons eu la chance de rencontrer à LYON un cadre responsable de la filiale Renault dont le handicap est survenu en cours d'existence.

Si la loi (article 17 de la loi, décret 7877 du 17 janvier 78) fait obligation aux entreprises de réserver 3 % de leurs postes disponibles aux handicapés, on s'arrange presque dans tous les cas à embaucher des handicapés légers qui souvent ne le sont que temporairement et souvent n'osent pas demander une revalorisation de leurs conditions par crainte de perdre leur emploi. Présentement, aucun contrôle n'a été exercé par la D.A.S.S. chargée de l'application de la loi. Les syndicats eux-mêmes s'abstiennent de tout commentaire à ce sujet.

2-1-3 Les loisirs

Le handicap est souvent doublé d'une dégradation progressive et globale des conditions de vie économique et socio-culturelle. Il refuse l'infantilisation excessive dans laquelle sont maintenues les personnes handicapées. La nécessité de se définir un rôle et de se tisser un réseau de relations spécifiques conduit les handicapés à se définir un champ d'activité totalement différent de celui du valide. Il est variable selon les handicapés mais aussi en fonction de l'âge quand apparaît le handicap.

(1) L'élément loisir devient majoritairement et prioritairement l'activité principale. La qualité de l'environnement qui est propre à une ville spécialement aménagée, modifie de façon importante les possibilités de loisirs et de relations. L'univers affectif étant réduit, on a tendance à rechercher les loisirs qui peuvent combler davantage le temps plutôt qu'une distraction qui délasse. Il faut tendre vers la recherche de lieux qui constituent très souvent un lieu de sociabilité. Pour les personnes diminuées, le passage par une association type A.P.F. est quasi obligatoire, poussant vers des activités où les contacts avec d'autres personnes handicapées, ce qui va de la militance, l'incitation orientée à avoir des distractions

.../...

communes, des excursions organisées, des voyages à LOURDES, des séances communes. On vit pratiquement en symbiose avec son environnement préconçu. Tout le système conduisant à une dépendance plus ou moins relative, la non-intégration est souvent ressentie par la plupart des handicapés ayant un handicap visible. Le comportement des autres est déterminant dans les loisirs que choisissent les handicapés. On ne voit que rarement un handicapé dans les lieux comme le théâtre, les plages, tous les autres lieux où se complaisent généralement les valides, d'où s'écartent les personnes âgées, au fur et à mesure, d'où un rétrécissement de leur champ social. Se rendre à l'un de ces lieux d'une manière indépendante suppose préalablement toute une organisation qui permette au handicapé de choisir son lieu de distraction. Admettre la présence d'un handicapé par là, signifie une autre étape de son intégration. Les loisirs sont un des éléments constitutifs de la vie sociale au même titre que les autres activités qui dans le budget-temps est à considérer suivant le vécu et sa spécificité comme un temps plus ou moins riche en valeur absolue. De toutes façons, il est établi que les modes de consommation des différents biens sur lesquels repose la vie quotidienne varient d'une manière importante selon les classes sociales. On se pose la question de savoir quel écart peut introduire le handicapé par rapport à un style de vie, d'activités et d'échanges, quelles transformations il y entraîne et sous quelles conditions jouent les possibilités de recouvrer ou de substituer des pratiques à l'intérieur d'un système. Pour les classes aisées, la vie sociale y compris les loisirs gardent un air de famille. Les moyens de transport, notamment la voiture, permettant d'aller n'importe où si besoin est, ou si ce besoin se fait ressentir : ce n'est que dans une dépendance financière que se fait ressentir le besoin d'assistance.

2-1-4 La scolarité (1)

Le handicapé est admis à suivre les mêmes études qu'un valide, s'il a les mêmes capacités. Les examens sont les mêmes pour tous.

Si nous prenons les handicapés physiques utilisateurs de fauteuils roulants à METZ, l'Education Nationale nous signale qu'ils sont au nombre de 12 transportés par taxis, que l'on retrouve dans des classes spécialement aménagées. (La prise en charge des frais de transport est prélevée sur l'enveloppe budgétaire de l'Education Nationale). A LYON ils sont au nombre de 37 pour l'ensemble de la communauté urbaine.

A METZ, aucune personne à ce jour n'a pu dépasser le niveau de la 3^{ème}, du moins pour les handicapés lourds. A METZ, les installations ne favorisent pas une dispersion de l'élève. Les handicapés lourds une fois dans les classes supérieures suivent difficilement le rythme imposé aux élèves valides.

A LYON, certains ont pu atteindre le niveau du bac et 3 personnes fréquentent la Faculté de Droit dont 2 jeunes filles.

Nous savons qu'à NANCY où le service à la demande fonctionne très bien (voir plus loin l'exemple de Nancy) 9 personnes fréquentent l'Université. Toutefois il fait savoir que les personnes avec un handicap multiple (bras et jambe) ne fréquentent pas les écoles.

Dans le domaine de la formation permanente, aucune personne ne fréquente un cours de recyclage. Par contre, les cours par correspondance sont recherchés, principalement le Lycée d'Etat par correspondance à VANVES a beaucoup d'adhérents. Ils seraient plus de 2000 handicapés sur l'ensemble de la France à être présents entre la 3^{ème} et la terminale. Nous n'avons toutefois pas de précision quant à leur type de handicap.

Toujours selon VANVES, le pourcentage d'échec aux examens est plus grands par rapport à ceux des valides.

Il existe des institutions spécialisées pour les malentendants et les malvoyants, qui du fait de leur handicap ont besoin d'une approche différente en matière de pédagogie . (1) Les personnes ayant un handicap important sont tenues de faire un effort trop important pour suivre le rythme imposé et dans de nombreux cas, il s'ensuit un abandon. Compte tenu des dispositions qui ont été prises jusqu'au niveau de la 3^{ème}, il n'existe pas de difficultés majeures empêchant un élève de suivre les cours. Au delà il n'existe pratiquement rien pour préparer un individu dans la vie professionnelle. Tout dépend du support que peut avoir le handicapé, de ses possibilités fonctionnelles et de sa propre volonté d'aboutir.

Il faut admettre qu'il y a un échec relatif, beaucoup de handicapés sont marqués profondément, et on ne saurait facilement résoudre ce problème : c'est davantage un problème de société qu'un problème de moyens.

2-1-5 La vie associative

La vie associative pour les handicapés a pris son véritable essor vers la fin des années 40. Elle a suivi en cela l'essor du syndicalisme, dynamisé à partir de 36. Peu de choses existait en faveur des handicapés, surtout à la fin de la guerre, qui avait engendré beaucoup de misère parmi les couches de la population les plus défavorisées.

Des petites unités au niveau des quartiers dans de grandes ou moyennes agglomérations ont surgi, regroupant des personnes ayant des intérêts communs pour défendre les revendications découlant de certaines misères ; conséquence d'une guerre meurtrière, non seulement pour les invalides de guerre, mais qui touche également l'essentiel de la population pour lesquels le législateur n'avait rien prévu.

(1) Les autres handicapés moteurs ou cérébraux relèvent d'une organisation différente. Ils ne sont pas concernés par notre système actuel. La mobilité n'est pas liée à la notion définie dans l'introduction.

Appauvrissement de l'un, meurtrissure de l'autre, c'est la constatation chez les intéressés de la volonté d'influencer les décisions des pouvoirs publics en devenant ainsi des groupes de pression. L'inclusion à ces termes est étrangère à tout jugement moral sur la valeur de l'action entreprise, en particulier elle n'implique par elle-même aucune désapprobation.

Ces groupements étaient des organisations du type familial, près de 4500 se sont créés entre 1945-1948, (selon un rapport de la préfecture) avant qu'ils n'éclatent en spécialité. Il existe présentement environ 450 associations sous contrôle de l'U.D.A.F.E., encadrées par des assistantes sociales, leur nombre diminue chaque année une fois leur mission terminée.

(1) Jean MEYNAUD dans les groupes de pression qualifie ces mouvements de groupements à vocation idéologique, ce qui est une formule assez vague mais souple. Il paraissait inconcevable dans un monde civilisé en mutation rapide de laisser subsister une misère trop grande et trop visible. Le long et fastidieux chemin poursuivi par les associations a amené une diversité très poussée des objectifs, de la spécialisation, de la structuration à un point tel qu'il s'agit d'une véritable force entre les décideurs et la population concernée.

L'association, à ce niveau, est l'interlocuteur sur lequel s'appuie le handicapé, le décideur ne prend pas en considération les points de vue individuels, ce qui est le propre de notre société dans de nombreux domaines.

Le handicapé fait confiance à son association, il sait qu'elle le représente dans tous les domaines, et en premier lieu elle est celle qui est la plus apte à le comprendre.

.../...

2-1-6 Nécessité d'avoir des associations à dimension nationale
compte tenu du système politico-administratif en France

Les actions à la base sont soutenues par les associations à caractère nationale dont l'audience est plus grande auprès des sphères gouvernementales. Là comme ailleurs, les décisions se prennent au niveau le plus élevé, conséquence de notre système avec ses structures.

Dans le domaine de l'emploi, de la scolarité, des droits, de même que dans les statuts, ont dépassé largement le cadre d'une action sociale. Le mouvement associatif d'une manière générale est parti de PARIS de la même manière que le mouvement syndical avec des manifestations à l'échelon local. On désigne un délégué régional avec des pouvoirs relativement étendus à l'intérieur de sa zone, mais qui doit rester dans une ligne générale. Sa gestion est contrôlée par le pouvoir central.

Dans ce contexte, le handicapé n'a pratiquement aucun contact direct : il demeure relativement anonyme. Aucune action n'a été menée en faveur des handicapés dans le domaine des transports, qui puisse faire référence à une région ou à une ville.

Le rôle de l'association au plan national est d'appuyer sur un plan général les revendications latentes du handicapé, de participer aux différentes commissions qui se sont créées et d'appuyer le courant de pensée qui se situe au niveau des besoins du handicapé.

Il appartient de citer plusieurs associations comme :

- L'association des paralysés de France qui est de très loin la plus importante -
 - L'association des infirmes moteurs-cérébraux
 - L'association des malades et infirmes
 - Le groupement pour l'insertion des handicapés
- (toutes représentées sur l'ensemble du territoire).

I 3-1 LES BESOINS DE DEPLACEMENT EN TERMES DE TRANSPORTS LIES
A LA MOBILITE PROPRE A CHAQUE INDIVIDU ET A SON VECU

Les besoins de transport à satisfaire dans la vie d'un handicapé vont dans le même sens que ceux de la population dite valide. Les besoins de transport dans une ville ou dans un milieu rural sont déterminés en fonction des activités des gens, c'est à dire, le pourquoi de la mobilité. Dans sa forme actuelle, c'est le nombre de déplacements par jour. L'organisation des systèmes de transport fait abstraction des structures socio-politiques et des rapports de classe dans lesquels s'insère la vie d'un handicapé. Le manque de mobilité entraîne un repli sur soi-même. Les difficultés qu'éprouve le handicapé pour mener une vie normale se retrouvent aux différents lieux et systèmes qui délimitent ceux d'un handicapé : le travail, le logement, l'accès à la vie scolaire, les loisirs, caractérisés par un manque de transport. Aucune organisation de transport ne permet aux handicapés de satisfaire pleinement leurs besoins de déplacement en fonction de la mobilité qu'ils peuvent exprimer. A partir du moment où il y a réduction fonctionnelle entraînant une limitation dans ses possibilités, le handicapé ne peut accéder aux moyens actuels, (5% de la population seraient dans ce cas concernés si l'on se réfère à l'étude Minaire CERNE (1) sous l'aspect ergonomique.

Par l'approche ergonomique, dont l'objectif est d'analyser sur différents systèmes de transport les répercussions des diminutions physiques, l'exploitation d'une classification à dominante fonctionnelle amène à privilégier l'approche ergonomique relevant de deux disciplines, l'anthropométrie et la gestuelle.

.../...

(1) MINAIRE - P. - L'appréciation du handicap physique, intérêt d'une nouvelle méthodologie, revue kinésithérapeute scientifique N° 153 Décembre 1977 sous la direction du Centre Etudes et Recherches des Nuisances de BRON.

Ergonomie : signifiant, étude des possibilités physiques des handicapés en face d'une situation donnée. Terme qui a été officialisé par l'I.R.T depuis.

Ce principe consiste à décomposer en phases, les tâches nécessaires à l'utilisation d'un transport. A l'intérieur de chaque phase, il existe de multiples corrélations avec les caractéristiques du milieu, variant en fonction du nombre et du type d'activité qui s'y déroulent et incitant les constructeurs à améliorer l'accessibilité : par exemple, l'accès aux stations sera largement amélioré si les marches ne dépassent pas 17 cm de haut, tout comme le bus où le problème est le même en ajoutant des barres d'appui facilitant leur relation verticale.

3-1-1 Il y a une vie sociale particulière pour certains types de handicapés

L'étude qu'à effectué le groupe de psychologues du CERNE I.R.T. démontre que les handicapés manifestent le désir d'appartenir à un groupe social, en fonction des déterminants sociaux et vivent plus ou moins en retrait en fonction de la visibilité du handicap. L'élément perturbant dans l'atteinte physique c'est ce qui est perçu ou susceptible d'être perçu par l'autre: l'atteinte physique ne modifie pas la personnalité profonde de ceux qui la portent. Comme le valide a toujours tendance à se débarrasser de ses défauts, il projette nécessairement ses déficiences sur l'autre et le handicapé est un de ceux qui en font les frais. Sa vie devient de ce fait plus difficile dans un grand nombre de situations, s'il veut rester dans un groupe social bien déterminé. Les recherches ont démontré que le désir d'intégration du handicapé est présent dans la quasi-totalité ces cas. Les résultats démontrent qu'ils sont rigoureusement superposables à ceux de la population globale.

Ce n'est que dans les cas graves tels que les I.M.C. ou encore des handicapés très gravement atteints qu'existent des différences de vie sociale. Nous faisons référence à certains handicapés qui n'ont absolument pas la moindre parcelle d'autonomie (cela implique de prendre en considération également des personnes à l'état grabataire).

La réussite sociale est étroitement liée aux moyens dont dispose le handicapé pour se réaliser. Ainsi donc des différences peuvent naître déjà dans les milieux scolaires universitaires ou les centres de formation professionnelle, où les possibilités sont limitées compte-tenu de la spécificité de chaque voie qui se dessine au-delà. On peut se donner une base éducative mais l'horizon professionnel se rétrécit; par contrecoup le champ social. Pour un handicapé d'origine modeste cela entraîne un appauvrissement à terme à partir du moment où disparaît le support familial, où il tombe dans le statut des handicapés que lui accorde la loi, c'est à dire le minimum pour subsister.

Le handicapé issu d'un milieu aisé a des moyens de substitution qui le favoriseront, il a des moyens à sa disposition que l'on peut assimiler à des prothèses sociales (une femme entre autre a besoin pour réussir sa vie matrimoniale, d'avoir une certaine plasticité, faute de quoi elle peut être encore plus isolée, il n'y a donc pas tout à fait une égalité au niveau des sexes, même dans le handicap).

I 4-1 LES TRANSPORTS ACTUELS REpondent-ILS AUX BESOINS DES HANDICAPES (1)

4-1-1 Transports collectifs et individus à mobilité réduite

La somme des barrières architecturales et la conception des véhicules font que la plupart des véhicules de transport se traduisent en terme de limitation fonctionnelle, obligeant ainsi une frange de la population à utiliser des transports spécialisés pour des individus considérés comme autonomes, s'il n'y avait pas de limitation fonctionnelle. Les transports actuels ne répondent pas aux besoins que peuvent exprimer normalement ces personnes.

.../...

Les seuls moyens qui existent sont ceux gérés par les associations tels que les pratiquent les G.I.H.P. dans un certain nombre de ville, c'est à dire du transport à la demande ou au niveau des structures d'accueil gérées par les associations pour faire du transport de domicile à centre et l'inverse, ou encore en organisant des sorties collectives. Toutefois, cette pratique ne relève strictement pas du domaine des transports collectifs.

I 5-1 CONCLUSION DE LA PREMIERE PARTIE

Formuler l'accessibilité en termes mathématiques pour un handicapé par rapport à celle d'un valide, nous paraît difficilement concevable, compte tenu des différences fonctionnelles existant entre les deux groupes. Le besoin naît de l'existence en un lieu donné de l'espace, d'une activité, d'une administration, d'un centre de loisirs.

Il paraît donc indispensable de mesurer en terme interprétable les besoins qu'ont les handicapés en fonction de leur mobilité. Il s'agit pour nous de connaître le handicapé, dans quelle mesure la contrainte résultant de la forme des transports actuels, limitent ses possibilités de trouver des solutions qui limiteront le handicap par des aménagements adéquats (amélioration de l'accessibilité des conditions techniques, en insérant des équipements dans le système actuel dès maintenant). La connaissance des besoins passe préalablement par celle du handicapé, sa vie sociale, son environnement. Il y a deux aspects à ne pas méconnaître : l'aspect visibilité qui agit moralement sur le handicapé et l'aspect fonctionnel, l'un découlant parfois de l'autre. Il s'agit pour nous de savoir quels sont les besoins de transport à l'état latent et qui ne sont pas exprimés à partir d'un système de logement et de travail étant donné que les disfonctionnements s'accroissent.

C H A P I T R E I I

L'INSERTION SOCIALE DES HANDICAPES

II 1- LES MODALITES ACTUELLES D'INSERTION AU NIVEAU NATIONAL (1)

=====

i-1 Généralités - l'Insertion du handicapé

La notion de l'insertion ne va pas de soi ; l'intégration peut prendre autant de formes différentes que sont susceptibles de varier les conditionnements concrets de l'existence de chacun : scolarisation, profession, type d'habitat, mode de loisirs, manière d'organiser le temps ou possibilités d'utiliser des transports. On est tenté à première vue de ne retenir que l'image d'un handicapé qui mène en tous points de vue une vie normale, alors que chaque individu a besoin d'une autonomie physique qui est le minimum accordé à chacun avec la vie. Cette autonomie conditionne le plus souvent l'autonomie sociale. Pour avoir l'autonomie physique, il faut du capital, ce qui permet d'obtenir les services des autres. Les chances d'intégration des individus, ce n'est pas seulement le degré physique qui est décisif, ni le degré de mobilité qui l'autorise sans secours extérieurs, mais le degré de mobilité effectivement obtenu par l'ensemble des moyens matériels et des services mobilisables qui remplissent l'office de véritables prothèses sociales. L'autonomie passe par les soins que tout handicapé doit avoir de manière à lui restituer, ou donner un maximum de ses possibilités physiques. Elle passe par le mode d'habitat, sous forme de logement ou de foyer suivant ses possibilités de se mouvoir, sa situation financière, familiale, et même les obstacles architecturaux inhérents à son environnement, de l'emploi qu'il est susceptible ou qu'il sera en mesure d'exercer lui procurant une partie de ses prothèses sociales, ou de la position sociale dont il dépend ainsi que des moyens de transports qu'il peut se procurer en fonction des critères ci-dessus, ou de ceux que l'on mettrait à sa disposition si on admet implicitement

.../...

que le droit au transport lui est dû au même titre qu'un valide et que par référence l'Etat assure les moyens de transport pour permettre à chaque individu de se rendre dans n'importe quelle portion du territoire par un service public ou parapublic et organisé sous son initiative permettant même de travailler, de vivre dans des conditions comportant un minimum de dignité. L'insertion au niveau des transports ne semble nullement atteinte ce qui entraîne l'image dominante, (définie en trois mots par le rapport n° 40 de l'I.R.T.) claustration, isolement, pauvreté pour le handicapé physique. (1)

Le poids du transport semble considérable par rapport à la dynamique de l'insertion surtout dans le processus engagé dans tous les domaines et il est nécessaire de dire que sans un support minimal en matière de transport, un individu aura du mal à se réaliser même partiellement.

1-1-1 Les modalités actuelles d'insertion des handicapés dans la société

Dans notre démarche nous nous sommes largement appuyés sur de nombreux contacts que nous avons pu avoir avec les handicapés eux-mêmes, des organismes susceptibles de s'occuper des handicapés, corps médical, des associations, des centres de soins avec des structures d'accueil d'hébergement, de scolarité ou de travail, c'est à dire dans tous les endroits où il est question de handicapés. Le vécu d'un handicapé est différent, par conséquent la répartition de son budget-temps n'est pas la même.

.../...

(1) Alain WEBER - Psychologue à LYON
Le caractère psychologique des besoins en transport des handicapés -
Rapport finalisé N° 40 de l'I.R.T. à BRON - 1979
Document non diffusé dans le grand public -
Définition finale dans le rapport.

1-1-2 Les soins (au début, au niveau de la rééducation)

Le handicapé est d'une manière plus générale systématiquement plus vulnérable à la maladie. Son état nécessite des soins particuliers, car il faut tenir compte de son handicap. Les soins ne peuvent être dispensés que dans des centres spécialisés, surtout quand la personne est dans une phase de rééducation. Faute de moyens, la phase d'approche de transport est difficilement réalisable et parfois trop coûteuse pour les personnes aux moyens limités.

On ne saurait remettre en cause l'existence de ces centres indispensables parfois à la survie des individus où parfois subsiste encore un côté deshumanisant imposé par le règlement ainsi que le comportement de certains éléments du corps médical et auxiliaires profitant d'une soi-disant supériorité pour maintenir dans une position d'infériorité le malade déclassé, mais c'est un état d'esprit qui tend à disparaître heureusement.

Les centres de rééducation fonctionnelle sont souvent mal desservis en T.C. à cause de leur éloignement par rapport aux grands centres principaux. Nous pourrions évoquer un exemple éloquent, celui de la construction de la deuxième ligne de métro à LYON qui aurait dû desservir la zone des hopitaux alors que le tracé de cette ligne est imposé non pas par la volonté populaire mais par un choix arbitraire favorisant quelques élus. Ceci permettrait un accès plus facile aux visiteurs et un isolement moins rigoureux pour les handicapés en cours de séjour.

Dans bien des cas, l'existence des moyens de transports en commun moins chers pour l'usager serait bénéfique pour des personnes ayant des moyens limités.

1-1-3 Les structures d'accueil (1)

Tout un ensemble de structures dans le domaine du logement gravite autour des handicapés. En partant des centres importants comportant tout sur place, y compris les soins, qui sont généralement des grosses unités atteignant un effectif d'une centaine de personnes avec surtout du personnel de toute sorte. C'est ce type même de système d'encadrement collectif où l'individu subit un ensemble de contraintes, la réglementation, la ponctualité, les ordres, à cette différence près que le ton est différent par rapport au casernement, mais où se pratique un langage infantilisé difficilement supporté par la majorité des personnes. Il est évident que dans ces structures y séjournent majoritairement des personnes manquant d'autonomie gestuelle, et dans une certaine mesure défavorisées sur le plan financier ce qui est une façon de manquer d'autonomie. Sous contrôle des associations tout le personnel en place est également recruté par ces derniers.

Les transports sont d'une manière générale organisés par les centres avec des véhicules que les associations mettent à leur disposition, adaptés en fonction des besoins pouvant exister et quand il y a lieu pour y recevoir des fauteuils roulants.

On y trouve des petites unités de 5 à 7 places. Ces véhicules servent en principe au ramassage quand il y a des demi-pensionnaires ou encore aux transports des personnes pour des besoins de première nécessité. L'inconvénient majeur de ces unités c'est leur emplacement. Situé en dehors des zones d'habitation, souvent dans un cadre verdoyant, le handicapé n'a pas d'autres contacts qu'avec ses collègues ou le personnel. La tendance actuelle et qui va dans le sens de l'autonomie, c'est la création de petites unités avec une surveillance discrète, et par ailleurs, le maintien à domicile du plus grand nombre d'entre eux, (ce qui est valable pour les personnes âgées) afin de maintenir les personnes dans un cadre normal. Il faut pour cela que les logements soient appropriés et adaptés.

.../...

1-1-4 La scolarité

Q

Pour les I.P.M., peut-il exister des moyens de transport normaux ? Le principe de l'autonomie, n'est pas mis en cause, il s'agit de personnes incapables de se diriger normalement et généralement ils sont pris en charge par des cars de ramassage, tout comme pour les aveugles et les malentendants qui fréquentent les instituts spécialisés.

1-1-5 a) Les I.M.P.

Pour les handicapés intellectuels il existe des Instituts Médicaux Pédagogiques assurant l'accueil entre 5 et 14 ans . On peut dire aussi que certains enfants ont un handicap dit du type relationnel et qui ont du mal à s'adapter à leur environnement.

A METZ nous avons un centre à JUSSY sous le contrôle de la D.A.S.S.. Sa capacité est de 100 personnes, environ 90 s'y trouvent en permanence, les uns ont un régime d'internat et peuvent être recueillis par les parents en fin de semaine, d'autres le sont à la journée.

A LYON : Il y a 5 I.M.P. plus spécialisés

ECULLY : 25 enfants qui sont les victimes de mauvais accouchements, réanimation tardive entraînant un handicap irréversible

ST GENIS-LAVAL : 60 enfants mongoliens

VAULX-EN-VELIN : 110 enfants, victimes de mauvais traitements profondément marqués (cas sociaux - enfants retirés aux parents)

BRON : 45 enfants environ qui ont un coefficient intellectuel nettement en dessous de la moyenne, qui resteront définitivement à ce niveau

ST CYR : Débiles mentaux profonds de naissance, totalement inconscients de leur environnement. On ne précise pas leur nombre.

b) Les I.M.P. PRO

L'institut médico-professionnel accueille l'adolescent qui sort de l'I.M.P. pour ~~lui~~ assurer une formation professionnelle. Ils sont les mêmes que ci-dessus et n'ont aucun handicap d'ordre physique. En principe ces handicapés sont très limités et ne peuvent effectuer que des tâches simples sous contrôle d'animateurs spécialisés.

Dans les deux cas, les transports sont assurés par des cars de ramassage. Pour les autres handicapés physiques le ramassage scolaire est effectué principalement pour les élèves des 1er et 2ème cycles, en général par des moyens individuels conformément aux dispositions gouvernementales et les accords pris avec l'Education Nationale, avec l'obligation d'aller à l'établissement scolaire le plus proche de son domicile. La plupart des établissements disposent de classes aménagées pour ce faire. (1)

1-1-6 Le logement

L'insertion des handicapés au niveau du logement suppose qu'ils puissent vivre dans un logement adapté pour leur permettre de se mouvoir sans trop de difficultés. Les barrières et les obstacles parfois trop nombreux ne permettent pas aux handicapés physiques d'occuper n'importe quel logement surtout quand ils sont anciens. Depuis peu et plus particulièrement la loi d'orientation, les normes nouvelles permettent à davantage de personnes de rester chez elles.

.../...

- (1) A METZ : 1 Centre d'Aide au Travail à MOULINS ST PIERRE - 75 personnes
1 Centre d'Aide au Travail à LA HORGNE - 30 personnes
- A LYON : 1 C.A.T. à VILLEURBANNE)
1 C.A.T. à VENISSIEUX) 220 personnes selon la D.A.S.S. du Rhône
1 C.A.T. à OULLINS)

Ces Centres sont très structurés, permettant une adaptation progressive dans plusieurs sections (fabrication d'objets de cuir - vannerie - atelier d'assemblage en menuiserie)

Le maintien à domicile du plus grand nombre de personnes à mobilité réduite y compris les personnes du 3ème âge est un des objectifs fondamentaux et prioritaires de l'Etat, ce qui suppose une politique très cohérente. L'accessibilité non seulement à l'intérieur mais aussi aux abords des immeubles suppose tout un aménagement particulièrement adapté : rampes, hauteur de marches, largeur des portes, ascenseurs, sont les parties essentielles à étudier. La progression dans ce domaine est plus rapide que dans les autres aspects. Peu à peu, la satisfaction enregistrée par les personnes concernées augmente. Il n'en reste pas moins vrai que les bâtiments considérés comme accessibles sont plus faciles à desservir.

Il ressort que les handicapés lourds inaptes au travail et demeurant dans les structures d'accueil coûtent 13 000 Frs par mois aux contribuables. D'un point de vue humain il s'y ajoute une coupure très nette pour les handicapés qui doivent vivre dans un environnement différent de celui des valides. Il est difficilement supportable pour la majeure partie de la population concernée. (Nous nous référons à cet effet au rapport finalisé de l'O.R.E.A.M. - Pont à Mousson de 1971 sur le maintien au domicile des personnes âgées, qui s'étend également aux autres handicapés.)

1-1-7 Le travail (1)

Tout un dispositif a été mis au point pour permettre à l'handicapé d'avoir droit au travail, qui dans les faits est reconnu par la quasi-totalité des gens responsables. Les plus anciennes dispositions remontent à 1919, en faveur des mutilés de guerre, et depuis elles se sont étendues peu à peu à tous les handicapés. (2)

.../...

(1) SNADOC - Le cadre de vie n° 1 - Le CAT - pas vers l'autonomie Mars 76

(2) Loi du 19 Juillet : reconnaissant le statut des victimes de guerre
1919

1957 a été la consolidation : on s'imposait un choix, admettre le handicapé en milieu professionnel quand il en avait la possibilité physique. (1)

(2) La loi du 30 Juin 1975 n'est en elle même qu'un renforcement des dispositions antérieures dont l'objet essentiel est d'aider les personnes handicapées dans toutes les phases de leur insertion professionnelle. L'ensemble des actions en faveur de l'insertion professionnelle des travailleurs handicapés est coordonnée au niveau national par une mission créée au sein de la délégation à l'emploi au Ministère du Travail et de la Production.

Ainsi deux possibilités s'offrent aux handicapés reconnus aptes au travail :

- L'entreprise privée - l'entreprise publique
- La structure protégée, CAT et les ateliers protégés

On ne saurait nier l'effort qu'a fait l'Etat pour essayer de résoudre le difficile problème qu'est l'intégration professionnelle et tout autant le travail accompli par les mouvements associatifs. En fait, l'existence de deux sociétés, l'une pour les valides bénéficiant de tous les équipements nécessaires à leur épanouissement, l'autre pour les handicapés qui ne peuvent s'adapter à un environnement hostile et plein d'obstacles, à deux niveaux, qui est à abolir, ce qui devrait simplifier les rapports même au niveau du travail.

a) Le C.A.T. (Centre d'Aide au Travail) (3)

Gérés par les associations, A.P.E.M.I., dans ces centres aboutissent généralement les personnes sortant des I.M.P. qui ont un coefficient intellectuel très insuffisant. Eux aussi sont amenés par des cars de ramassage de leur domicile ou centre d'hébergement vers les lieux de travail.

.../...

-
- (1) Décret 4 Juillet 1957 - Reconnaissance de la qualité de travailleur aux handicapés après accord médical
- (2) Loi du 30 Juin 1975 - voir annexe -
- (3) Les associations pour l'aide aux infirmes moteurs. Il existe pratiquement une délégation dans chaque ville de France importante.

b) Les ateliers protégés

Ces installations également conçues à l'initiative des associations, les A.P.F. permettent à des personnes diminuées physiques mais mentalement normales d'exercer une activité qu'elles auraient du mal à pouvoir exercer en milieu autre. Malheureusement on y fait que des tâches répétitives et la progression hiérarchique est nulle. Tout le monde est pratiquement payé au S.M.I.G., à part le personnel d'encadrement recruté de l'extérieur. C'est encore une forme de vie collective que beaucoup ne supportent pas toujours très bien. Du point de vue transport, si le centre d'hébergement n'est pas à proximité, l'association organise le transport sous forme de ramassage. Certains utilisent des voitures particulières si toutefois ils ont une réduction fonctionnelle peu importante, d'autres se font conduire par un membre de leur famille.

c) Dans les entreprises dites normales ne relevant pas d'une structure normale

Aucune entreprise particulière n'a jamais organisé à ce jour un ramassage "personnel" en faveur des handicapés. Les entreprises laissent aux intéressés ou à la communauté le soin d'organiser le transport pouvant amener des handicapés à leur lieu de travail. Dans certaines villes comme Lorient et Nancy, ces transports se font à l'initiative très souvent des associations, notamment le G.I.H.P. (1). Vu la faible proportion de personnes attachées à une entreprise, il paraît hors de question de voir un jour une entreprise organiser ses propres moyens des transports du personnel spécifiquement handicapé.

.../...

(1) Le groupement pour l'insertion des handicapés physiques -

L'insertion du handicapé au niveau du travail dans l'entreprise normale est une des préoccupations nouvelles des pouvoirs publics, compte-tenu du grand décalage ^{entre} qui existe présentement dans les habitudes, les coutumes, et notre système de production. Une certaine solidarité entre travailleurs dits valides et les autres diminués fait défaut. Il y a trop peu de compréhension et tout tend à dire que le handicapé doit d'abord être préparé avant d'aborder un cycle de vie différent de celui qu'il avait auparavant. Une insertion se prépare par une action psychologique tendant à faire admettre le handicapé comme une personne à part entière, responsable.

1-1-8 Actions entreprises au titre de l'emploi par le G.I.R.P.E.H.

Selon les groupements interprofessionnels régionaux pour la promotion de l'emploi des handicapés (G.I.R.P.E.H.), l'emploi des personnes handicapées pose et reste un difficile problème.

6,5 % de l'ensemble de la population serait handicapé dans la tranche d'âge de 16 à 60 ans, il y aurait 1 400 000 handicapés. (1) Par rapport aux statistiques émanant du Ministère, le G.I.R.P.E.H. ajoute au nombre figurant page 15, les personnes qui ont également un handicap caractériel, les instables, les personnes mal équilibrées, inadaptées, celles qui changent d'employeurs fréquemment.

300 000 d'entre ~~eux~~ ^{elles} sont considérés comme inaptes au travail.

350 000, bien qu'aptes ou l'ayant été, n'ont jamais trouvé d'emploi.

750 000 environ ont un emploi, certaines d'entre elles handicapées ou même gravement handicapées mais bien orientées n'ont pas rencontré de difficultés particulières ou ont su les surmonter pour se former, trouver cet emploi et ensuite réussir leur insertion professionnelle,

.../...

(1) Voir rapport d'activité du G.I.H.-P. de 1978, chiffres approuvés par le Ministère de la Santé (cet organisme est placé sous la tutelle du Ministère de la Santé, constitué après le vote de la loi d'orientation)

mais toutes ne l'ont pas réussi et nombreux sont également les salariés qui pour des raisons diverses ont eu un handicap en cours de carrière et pas réussi leur insertion professionnelle.

Le travail source de revenus est fort important dans notre société. L'activité professionnelle est non seulement la source de revenus de la plupart d'entre nous mais elle représente un élément majeur de notre vie en société. Le travail est un des moyens privilégiés de l'insertion des personnes handicapées. Les personnes handicapées en âge de travailler considèrent pour la majorité d'entre eux comme essentiel d'avoir un emploi qui leur assure l'indépendance financière, leur permet de vivre avec les autres et comme tout le monde, de tenir un rôle dans la société et d'y apporter leur contribution.

La solution comporte deux étapes :

- trouver un emploi (préparation au travail et déplacement)
- réussir son insertion professionnelle

Trouver un emploi n'est que la première étape, l'essentiel est de réussir son insertion professionnelle. On est handicapé pour une activité. Une insuffisance physique ou mentale peut provoquer un handicap pour certaines activités, pour un ensemble d'activités, mais jamais pour toutes les activités. Il n'y a pas de frontière réelle entre les personnes handicapées et les personnes dites normales ou valides.

La loi donne aux personnes handicapées une sorte de statut, d'être repérables et classifiées comme une entité à part par rapport à l'ensemble de la population (décret 75 692 du 30 Juillet 1975 - article 7). Il bénéficie d'un ensemble de dispositions spécifiques. On le considère totalement comme un groupe social différent.

Définition légale du travailleur handicapé :

"Est considéré comme travailleur handicapé toute personne dont les possibilités d'obtenir ou de conserver un emploi sont effectivement réduites par suite d'une insuffisance ou d'une diminution de ses capacités physiques ou mentales". (1)

La qualité des travailleurs handicapés est reconnue par la Commission Technique d'Orientation et de Reclassement Professionnel (COTOREP).

La COTOREP classe les travailleurs handicapés à titre temporaire ou définitif dans l'une des trois catégories :

- A - handicap léger
- B - handicap moyen
- C - handicap lourd

(Code du travail - Article L 323-10)

Le statut tient compte de l'évolution du handicap dans le temps, puisque la qualité des travailleurs handicapés peut être attribuée à titre temporaire et être révisable périodiquement. Mais il ne peut tenir compte de la relativité du handicap en fonction des situations multiples rencontrées dans la vie professionnelle. En cherchant à protéger les personnes handicapées, le législateur leur donne un statut qui risque de les enfermer dans leur état. La loi fait obligation aux entreprises d'employer un certain pourcentage de travailleurs handicapés. Or de nombreuses entreprises sont tentées de faire passer par la commission le plus grand nombre de salariés dont une maladie ou un accident a réduit les aptitudes, et ensuite à les maintenir le plus longtemps possible parmi les 40 000 travailleurs c'est à dire nouvellement handicapés aptes au travail, 13 000 seulement trouvent un emploi.

.../...

CHEF DE MISSION

(1) Rapport BLOCH LAINE au gouvernement en 1969 -

La formation professionnelle et l'emploi des handicapés - bilan et perspectives -

[Signature]

27 000 viennent grossir le nombre des assistés. Dans la situation structurelle, la position des handicapés se détériore avec la conjoncture. C'est une situation préoccupante qui s'aggrave car les entreprises sont en mutation rapide et ont tendance à ne pas recruter des personnes handicapées. Le recrutement ne se fait pas en fonction des aptitudes et des motivations des individus, mais plutôt en fonction de leur statut. Le statut semble être une cause de rejet. Les entreprises confondent souvent handicap et inaptitude, ne prennent pas en considération la relativité du handicap.

" ON VOIT LA JAMBE QUI MANQUE ET NON L'HOMME QUI RESTE " (1)
(Professeur Minaire de LYON). Cette façon de considérer l'aspect de l'embauche des handicapés est d'autant plus grave que les entreprises ont tendance à accroître leurs exigences en matière d'aptitude, parfois exagérément. Les hommes d'entreprises et l'entreprise en tant qu'institution n'échappent pas à la tendance générale d'exclure ceux qui ne sont pas comme les autres, ceux qui sont "hors normes", et de les rejeter vers des institutions.

Le droit à la différence est plus souvent reconnu sur le plan des principes, qu'accepté dans les faits.

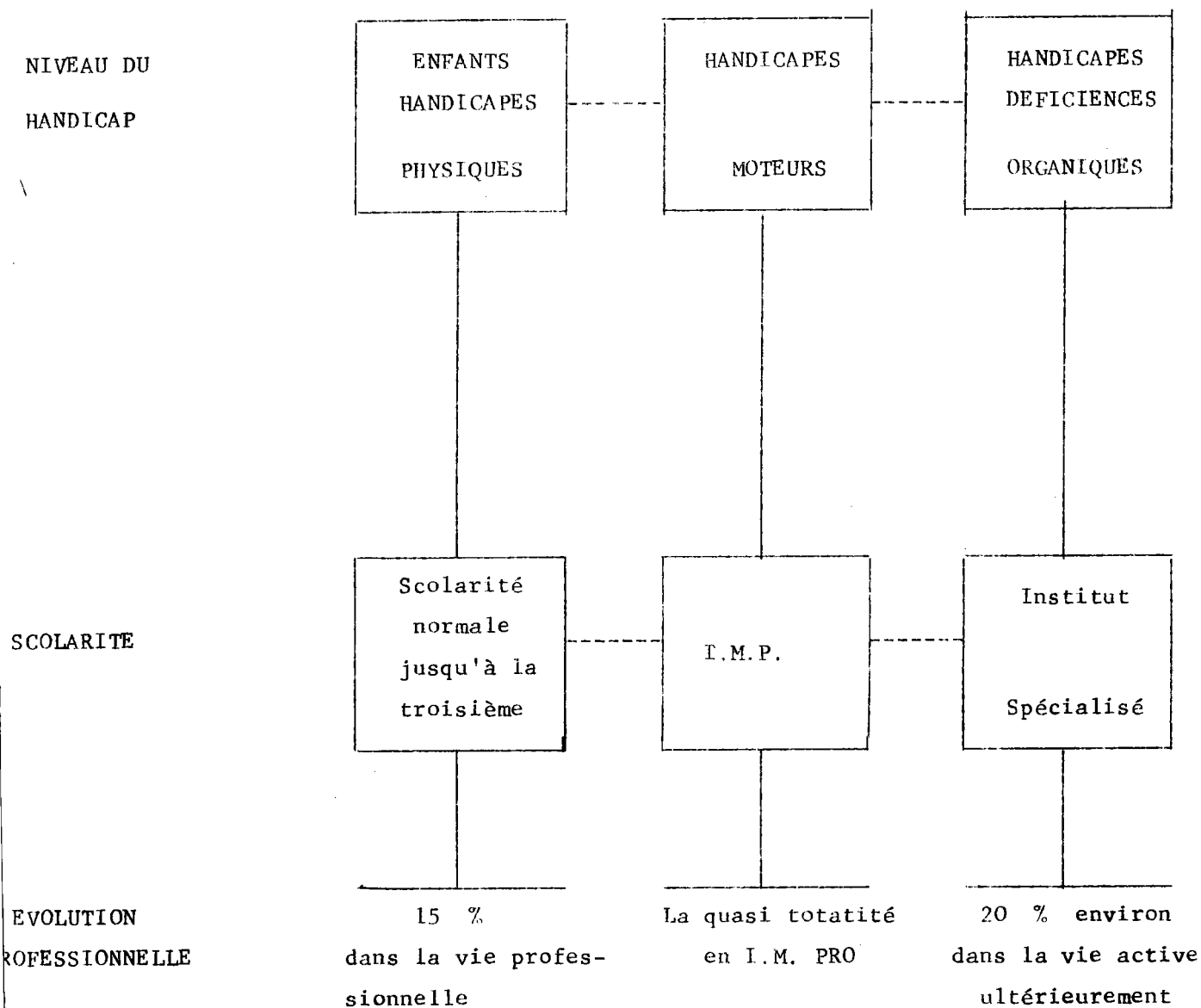
Cette situation est mal connue alors qu'elle a de graves conséquences humaines et économiques.

.../...

(1) PROFESSEUR MINAIRE - Spécialiste de la rééducation fonctionnelle au Centre Spécialisé à ST GENIS LAVAL - banlieue de LYON - dans son livre "Intérêt d'une nouvelle méthodologie" pour l'approche d'une meilleure connaissance du handicapé physique - sorti en 1977 a cité cette phrase dans l'introduction.

L'INSERTION DES HANDICAPES PHYSIQUES DE PARIS REALISEE PAR LA FONDATION DELTA EN 1974

L'AVENIR PROFESSIONNEL DES HANDICAPES (1)



(1) Selon une étude du G.I.H.P. PARIS. Fondation delta

Le transport des handicapés - Août 1974

ÉTUDE PRIVÉE

Le groupement pour l'insertion des handicapés physiques délégation de PARIS (le siège de cette association est à Nancy) a confié à la Fondation DELTA (groupement de sociologues agissant bénévolement) une étude sur l'évolution professionnelle des handicapés à partir de la scolarité. Cette étude s'appuie sur le fichier du G.I.H.P. de PARIS, complété par celui de l'association pour l'enfance inadaptée et porte sur environ 500 personnes connues.

Il ressort clairement, ce qui nous a été confié par les associations du même type à METZ et à LYON :

- que 15 % des handicapés physiques lourds trouvent du travail
- que les handicapés moteurs ne sont jamais acceptés en milieu habituel
- que les handicapés ayant une déficience organique (sourd et muet par exemple) sont à peu près 20 % à pouvoir accéder à la vie professionnelle.

Ces chiffres, nous les retrouvons pour ainsi dire dans toute la documentation qui peut exister. Ils concordent également plus loin dans notre étude avec ceux qui font l'objet de nos enquêtes à LYON et à METZ.

1-2-1 Le transport facteur d'intégration

Nous sommes tous très conscients de la marginalité dans laquelle vivent nos concitoyens handicapés du fait de leur impossibilité de disposer d'un moyen de transport. Notre système à avantager l'utilisation de la voiture et développer dans une très large mesure toutes les infrastructures afférentes, des moyens de transport de plus en plus sophistiqués, de plus en plus rapides, les uns n'y ont pas accès faute de ressources, les autres à cause d'une réduction fonctionnelle. Souvent les deux vont de pair, et une misère entraîne l'autre. —

Rien n'a été prévu pour ceux qui n'ont pas de moyens propres, les prothèses sociales font défaut. *encore!*

Les handicapés physiques sont toutefois les plus défavorisés : ne pouvant se déplacer selon leur gré, ils ne peuvent pas avoir la même pratique sociale, c'est à dire une mobilité appropriée, car le déplacement n'est pas considéré seulement comme un trajet caractérisé par son origine/destination et ses motifs mais aussi par une certaine qualité du vécu, donc ils ne peuvent être présents dans certaines circonstances. Ils ne peuvent satisfaire les besoins qu'ont d'autres, les besoins que chacun de nous peut satisfaire s'il en a les moyens.

Par là, le handicapé commence à perdre son autonomie, entièrement dépendant des autres. On est très vite conscient que l'élément transport a une importance égale à celles qui sont de satisfaire les besoins de travail et de logement. On pourrait même dire que sans lui, les autres sont difficiles à satisfaire. Dynamiser l'effet transport est tout compte fait dynamiser toute l'intégration.

1-2-2 L'OPINION PUBLIQUE FACE AUX PROBLEMES DES HANDICAPES (1)

En Juin 1976, les principales associations se sont concertées et ont organisé avec le concours de la SOFRES un sondage dans l'opinion publique portant sur la connaissance des handicapés. L'échantillon traité portait sur 1000 personnes prélevées en milieu urbain, en milieu rural et bien représentatif.

Il apparaît que vouloir tenter de cerner la perception des difficultés pour rencontrer les handicapés semble très difficile car chacun est plus ou moins conscient et réagit selon sa propre sensibilité. La connaissance du handicapé au sens le plus large nécessite un investissement global bien au delà des quatre questions à la fois simples et dont le résultat est virtuellement connu d'avance.

.../...

Les différentes études faites par des organismes privés ou publics indiquent des orientations et un développement plus large, ce qui nécessite plusieurs années en fait. Il serait hâtif de conclure sur un sondage d'opinion, toutefois les résultats obtenus sont complémentaires ~~avec~~ les enquêtes approfondies.

La perception des difficultés sociales rencontrées par les handicapés dans leur vie est assez nette et 72 % des Français (de l'échantillon) en sont conscients. Le chiffre dégage un pourcentage élevé qui dans la réalité est sans doute insuffisant, en procédant par interviews. L'ensemble des personnes consultées affirme connaître le handicapé en tant que citoyen désavantagé socialement. Les actions menées en faveur des handicapés sous toutes leurs formes ont permis de faire connaître le handicapé à tous les niveaux et dans tous les milieux, même dans les campagnes les plus reculées. Certains préfèrent ignorer cette vérité flagrante et ne songer qu'à leurs propres problèmes, l'existence des marginaux les gênent. maj

C'est bien en terme de réinsertion et non pas en terme d'assistance que raisonne le public, le pourcentage ci-dessus affirme davantage cette sous-question. Il donne une très large priorité à l'emploi. Par là, il se rallie au contenu de la loi de 1957 portant sur le travail, affirmant le caractère institutionnel du travail des handicapés, permettant à ceux qui en ont la possibilité de subvenir à leurs besoins par le travail selon un degré d'aptitude établi par le corps médical. Il considère, dans une proportion moindre (47 % des personnes interrogées), qu'il faut donner aux handicapés la possibilité de se déplacer (sans toutefois préciser comment, la question n'étant pas posée) et il considère également que ces deux éléments fondamentaux dans la vie du handicapé sont bien à intégrer dans les objectifs gouvernementaux. A cet égard, il y a parfois une concordance entre la législation et les sentiments à la base - 67 % des personnes consultées s'accordent à dire que c'est aux collectivités de prendre des

initiatives en matière de création et d'organisation des moyens de transport des handicapés et que le financement incombe aux pouvoirs publics. Il y a une profonde méconnaissance des besoins de transport, seulement 14 % déclarent les connaître. Ceci provient en grande partie du fait qu'il n'y a pas de dialogue entre le public et les handicapés or depuis les trois dernières années écoulées, les média se sont emparé du problème transport et il est certain qu'un nouveau sondage serait plus révélateur. En 1978, l'interdiction faite aux handicapés d'accéder aux métros de Marseille et de Lyon lors de leur ouverture a été largement commentée par toutes les presses et radios. Toutefois, si le public apporte son soutien moral, il admettra difficilement une remise en cause de son propre système. Il souhaite davantage une amélioration dans le système actuel.

1-2-3 L'interprétation que peuvent donner les différents groupes en présence

Entreprendre des actions tendant à intégrer les handicapés dans le système de transport ne saurait se faire au détriment des autres moyens. Compte tenu de la densité du trafic plus sensible en zone urbaine et plus particulièrement aux heures de pointe, les utilisateurs des transports en commun ne souhaitent pas être pénalisés par une augmentation de la durée du temps de transport. Ceci est d'autant plus vrai si on souhaite un transfert des habitudes prises par les usagers de la voiture particulière vers les transports en commun. La lenteur des déplacements en transports en commun s'effectuant dans le brouhaha du trafic routier, est particulièrement mal vécue. L'objectif global du 7ème plan (confirmé d'ailleurs par le discours du Président de la République le 2 Mai 1978, lors de l'inauguration de la première ligne de métro) est de développer les T.C. sans doute à cause de l'augmentation du coût de l'énergie, mais aussi par une certaine saturation atteinte en matière de circulation. De nombreuses personnes sont conscientes que le phénomène voiture n'est plus un mythe de prestige mais une aberration envahissante de notre temps.

L'amélioration des systèmes existants ou à créer doit profiter à l'ensemble des usagers. Le manque de solidarité des individus qui sont consentants sur le principe de l'existence des moyens de transports parallèles n'autorise pas une orientation définitive vers une politique tous azimuts. Les transformations industrielles et les mutations économiques ont entraîné de profonds changements dans le comportement des masses, écartant ceux qui ne pouvaient s'adapter, entre autres les handicapés. Ceci entraîne un changement profond des mentalités et nécessairement des structures sociales à la base ; on ne saurait mesurer la distance qui existe entre deux tendances où subsiste une situation conflictuelle née d'une absence de communication.

C'est bien en termes d'antagonisme que se définit le problème de l'insertion au niveau du transport : d'un côté les décideurs qui n'ont pas tellement intérêt à développer un aspect quantitatif, une presse qui ne se manifeste pas toujours efficacement, de l'autre côté les défavorisés difficilement admis dans le circuit économique actuel. Certains aspects ne doivent pas transparaître comme une priorité absolue par des intervenants volontairement silencieux.

II 2-1 LA SITUATION A LYON

2-1-1 Dimension du phénomène

Nous avons mis en annexe la liste des établissements existants à LYON, fournie par la D.A.S.S. et contactés par nous.

Selon un recensement sommaire, il y a dans l'agglomération environ 300 personnes diminuées physiques, dont 110 U.F.R. qui demeurent d'une manière permanente dans des foyers semi-médicalisés ou médicalisés.

Les personnes vivant à l'état grabataire ne sont pas pris en exemple : il y a là toute absence de vie sociale. Nous avons pris la liste de la sécurité sociale et il s'avère que 1085 sont inscrits en tant que U.F.R. C'était le seul moyen d'avoir une approche globale. En réalité, le nombre n'est pas très précis : il englobe les personnes qui ont eu un fauteuil roulant durant les cinq années qui précèdent notre passage, et le fichier ne tient pas compte des décès ou des changements qui ont pu intervenir chez certaines personnes.

Toutefois, 374 personnes ont répondu à notre questionnaire d'une manière plus ou moins complète, et nous estimons qu'une personne sur deux n'a pas répondu même après avoir été relancée.

Au delà, nous avons voulu savoir quel pouvait être le nombre de personnes ne pouvant accéder aux T.C. à LYON, à travers une enquête effectuée par le service Marketing du T.C.L.. On estime que pour toute l'agglomération lyonnaise, il y aurait 30 000 personnes soit 3 % de la population : le chiffre comprendrait toutes les catégories de handicapés physiques ayant une réduction fonctionnelle y compris les personnes âgées dont le groupe serait le plus important.

Nous avons fait parvenir à 1085 personnes le questionnaire (annexe 1).

2-1-2 Résultats chiffrés de la question n° 2
se rapportant au lieu de domicile pour LYON

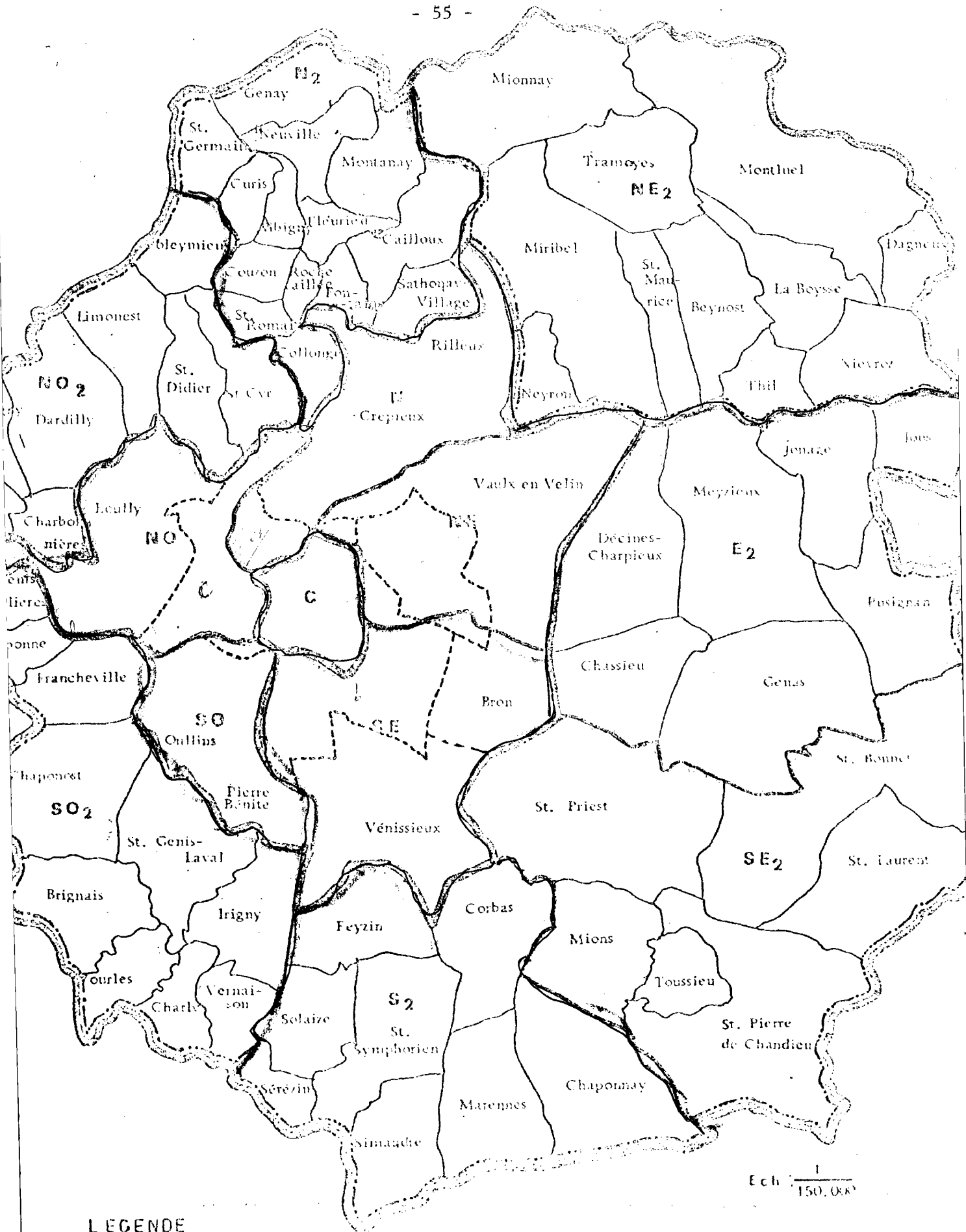
Secteurs	Nombre d'enquêtes	%
Centre	83	22,8
Nord	41	11,3
Nord-Est	47	13,1
Est	29	7,4
Sud-Est	72	19,3
Sud	24	6,7
Sud-Ouest	39	10,5
Nord-Ouest	32	8,6
Totaux	374	100

La carte de LYON (en annexe) est évocatrice quant à la très grande dispersion des handicapés sur le territoire de la Courly. En ce qui concerne les U.F.R., on constate qu'ils sont nombreux dans des quartiers populeux, genre VENISSIEUX ou VILLEURBANNE, ce qui signifie que ce groupe de personnes recherche des types d'habitation à loyer modéré.

2-1-3 Répartition de la population des U.F.R. dans les types d'habitation à LYON - Résultats chiffrés de la question n° 7

Habitez vous un foyer spécialisé, un pavillon, un immeuble ?
 330 personnes ont répondu.

	Nombre	%
Foyer	31	9,4
Pavillon	71	21,5
Immeuble	228	60,1
	<u>330</u>	



Ech : $\frac{1}{150.000}$

LEGENDE

- Centre, 1^{re} Couronne, 2^e Couronne.
- Schéma Directeur d'aménagement et d'urbanisme
- Communes de Lyon et Villeurbanne.
- Limites de Communes.

Plus de 80 % des handicapés physiques peuvent se maintenir à domicile. Il est vrai qu'au niveau du logement on a certainement le mieux réussi en matière de réintégration (ce qui est de l'avis de toutes les instances). Toutefois les conditions les plus favorables ne sont pas encore réunies dans de nombreux cas, notamment du point de vue accessibilité. Il est à noter que beaucoup de personnes se rapprochent des immeubles équipés d'ascenseurs du type H.L.M. en particulier à VENISSIEUX. Les appartements anciens sont en général très peu fonctionnels et par conséquent difficilement habitables pour un handicapé qui voudrait se libérer de la tutelle d'autrui. En ce qui concerne les résidents en pavillon, la grande majorité est mariée et dispose d'une voiture non conducteur, cela concerne davantage les femmes mariées, le conjoint dispose d'un certain revenu, ce qui favorise également le maintien à domicile. Il y a une grande partie des personnes âgées qui demeurent avec leurs enfants. Les différentes générations parviennent à cohabiter et le rejet de la personne âgée par surcroît handicapée n'est pas systématique.

2-1-4 Niveaux d'habitations dans lesquelles vivent les U.F.R.

228 personnes ont répondu à la deuxième partie de la question 7 à LYON -

	Nombre	%
Rez de chaussée	80	36
1er étage	52	24
2ème étage	27	13
3ème étage	50	27
	<hr/>	<hr/>
	228	100

Au delà du 3ème étage leur nombre devient négligeable et n'atteint même plus 1/10 au 4ème étage.

Quand l'immeuble est équipé d'un ascenseur, l'étage importe peu. Quelques interviews permettent de dire que la majorité souhaiterait vivre dans des étages supérieurs pour avoir une meilleure visibilité. On ne leur laisse pas toujours le choix bien au contraire : les propriétaires ou la Direction des H.L.M. auraient tendance à les contenir vers les étages inférieurs prétextant des raisons de sécurité et d'évacuation en cas d'incendie d'un immeuble. Trois interviews font ressortir que les handicapés ne sont pas des locataires idéals. (auprès des concierges d'immeubles) L'immobilisation prolongée de l'ascenseur indispose les autres.

Nous avons formulé cette question, sous entendue, dans la perspective de l'accès aux moyens de transport le cas échéant pour des enlèvements à domicile. A travers les commentaires en clair nous savons que les U.F.R. n'habitent presque jamais dans les étages supérieurs quand l'immeuble n'est pas équipé d'un ascenseur.

2-1-5 Répartition socio-professionnelle des handicapés U.F.R. interrogés - Résultats de la question n° 8 à LYON Juin 1978

	% enquêtes (1)	% Courly (1)
Actifs	13	44,8
Scolaires	5,5	31
Retraités	36	12,3
Incapacité	7,5	
Chômeur	1	1,5
Sans profession	37	11,8
Total	100	100

(1) Les deux parties sont exprimées en % afin de mieux les comparer au chiffre global de Courly d'après l'enquête I.N.S.E.E. corrigée en 1978 -

Toutes les études entreprises à ce jour ont permis de dire que le taux d'inactivité des handicapés est très élevé. Les handicapés rencontrent d'énormes difficultés surtout quand ils sont d'origine modeste. L'appartenance sociale est déterminante par la suite dans une vie de handicapé. Le handicap social est plus sensible pour les personnes handicapées et les sans-profession qui constituent à eux seuls les 2/3 de l'ensemble des handicapés, ce qui se confirme par les fichiers que possèdent les associations.

2-1-6 CLASSIFICATION DES ACTIFS U.F.R. PAR CATEGORIE
SOCIO-PROFESSIONNELLE

Cette question est la suite de la question 8 et représente les 13 % mis en évidence précédemment.

	Nombre	Répartition Courly %
Cadres supérieurs et professions libérales	2	3,8
Cadres moyens	5	6,7
Ouvriers	40	16,3
Total	47	

Dans cette répartition nous trouvons parmi les cadres supérieurs et professions libérales, 1 Directeur de filiale RENAULT et un expert comptable chez qui le handicap est survenu. Il en est de même chez les 5 cadres moyens. Tous les autres sont des ouvriers travaillant en milieu protégé.

La plupart des personnes concernées, employés, ouvriers travaillent en ateliers protégés (d'après les fiches parvenues). Le handicap frappe indifféremment les couches sociales, mais les frappe (I.R.T. Rapport n° 40), concrètement situé dans une famille, dans une catégorie sociale qui se caractérise par ses revenus, les habitudes de scolarisation de ses membres, ses atouts professionnels et sociaux. Si le support social et familial n'existe pas, un cadre supérieur sortant d'un milieu ouvrier se retrouve appauvri dans l'hypothèse où il ne peut plus exercer son activité. Il en est de même pour les professions libérales qui exigent une disponibilité physique au sens le plus large du mot.

Le handicap au dessous d'un certain niveau de revenus devient plus évident, or le handicap engage presque toujours une perte de revenus et le passage du travail professionnel au travail d'inactif est beaucoup plus marquant dans les catégories sociales pauvres. Très exceptionnellement, en visitant un des ateliers protégés, on verra un cadre supérieur devenir O.S. (à Villeurbanne, un pharmacien diplômé est devenu O.S.). Les personnes dans notre échantillon sont toutes des personnes ayant repris leur activité avant le handicap. Le déclassement est très mal vécu à tous les stades. Selon les responsables des ateliers protégés, la plupart des employés sont d'origine modeste.

..../..

2-1-7 REPARTITION PAR TRANCHE D'AGE ET PAR SEXE DES U.F.R.

Résultats de la question n° 4 - 322 ont donné leur réponse en Juin 1978 -

Tranche d'âge	Homme	Femme	Total	%	% regroupé	% Population COURLY
0 à 15	23	7	30	30		
16 à 18	8	6	14	14	12,2	30,3
19 à 25	18	7	25	25		
26 à 35	21	15	36	36		
36 à 50	38	18	56	56		
51 à 65	41	27	68	68	48,6	58,1
66 à 75	46	19	65	65		
+ de 75	27	38	65	65	39,6	11,6
TOTAL	222	137	359	359	100	100

N.B. Le regroupement s'explique par comparaison au % obtenu dans les statistiques I.N.S.E.E. (1975) qui ne laisse pas apparaître des tranches d'âge intermédiaires comme dans notre étude. A l'I.N.S.E.E. il n'existe que le total de 3 catégories de 0 à 18 - 18 à 65 et les plus de 65 ans.

.../...

La population masculine handicapée semble être bien plus nombreuse dans toutes les tranches d'âge à l'exception de celle de plus de 75 ans. L'homme est plus vulnérable à la maladie, plus téméraire dans sa façon de vivre, les accidents se produisent plus souvent chez lui. Il exerce parfois des métiers plus durs, s'exposant ainsi plus facilement aux accidents. De même, il vit moins longtemps que la femme ce qui explique en partie les proportions inverses au delà de soixante quinze ans. Près de 40 % des handicapés U.F.R ont plus de 65 ans ce qui est important du point de vue transport et leurs besoins sont autres que ceux des valides

La représentation est encore différente sur la région Rhône-Alpes ; la tranche de 0 à 18 ans est sous représentée par rapport à la population normale et la classe d'âge de 50 à 65 ans est surreprésentée par rapport à la normale.

2-1-8 Répartition par situation de famille des personnes questionnées à LYON -

Résultats issus de la question 7 du questionnaire à laquelle 345 sur 374 ont répondu en Juin 1978

		(1) REPARTITION RHONE-ALPES	ECHANTILLON (2) I. R. T.
Marié	157	62 %	54,1
Célibataire	124	28 %	27
Veufs (ves)	50	6,4	9,7
Divorcés	14	2,7	8,3
TOTAL	345		

(1) Recensement I.N.S.E.E. 1975 corrigé en 1978 Antenne de Lyon

(2) Echantillon Institut de recherche des transports 1979 - rapport final N° 40 -

" Le caractère psychologique des besoins de transports par Alain WEBER -

Dans la comparaison entre les deux études on ne trouve pas de grandes différences.

Le nombre des handicapés mariés est assez élevé et assez proche de la population valide, ce qui tend à affirmer que le handicap n'est pas un empêchement au mariage, à condition qu'il ne soit pas trop visible. Une grande partie des handicapés le deviennent au cours de leur union. La plupart de ces handicapés préfèrent implicitement la vie en couple quand cela est possible. L'enquête à METZ révèle les mêmes pourcentages. Il ne semble pas que le handicap enclenche plus fréquemment une séparation.

2-1-9 Situation familiale et entourage dans laquelle vit le handicapé -

357 personnes ont répondu, résultats de la question 10 du questionnaire

entourage : cette question est également reprise sous la référence 4107 page 3 (I.R.T.) du rapport N° 40 -

ENTOURAGE

=====

	Nombre	%
Vivent seuls	31	8,6
En permanence	232	65
En famille		
avec une aide à temps complet	45	12,6
avec une aide à temps partiel	49	13,8
TOTAL	357	100

A titre de comparaison, l'étude I.R.T. donne sur l'échantillon de 72 personnes interviewées

- 12 personnes habitant seules
- 5 personnes habitant avec leurs parents père et mère.

- 6 personnes habitant avec leurs parents et d'autres membres de leur famille (enfants, frères, oncles)
- 8 personnes habitant avec d'autres membres de la famille (enfants, frères, oncles)
- 12 personnes habitant avec leur conjoint
- 23 personnes habitant avec leur conjoint et leurs enfants.

La aussi les chiffres de nos deux études sont sensiblement égaux compte tenu de la différence de l'échantillonnage.

Cette question relative à l'entourage, qui est essentielle, (les associations le confirme ainsi que la D.A.S.S.) permet de dire qu'il y a très peu de personnes qui vivent seules ou sans la moindre aide. A cet effet on a beaucoup fait. Certes, ce n'est pas toujours l'idéal : beaucoup de handicapés vivent avec des personnes qui ne sont pas nécessairement l'idéal dont ils auraient besoin. On s'occupe en principe de tous les handicapés nécessitant une aide, principalement, les handicapés lourds, ce qui leur permet surtout de franchir les obstacles intérieurs à la maison ainsi que les abords immédiats de la maison.

2-1-10 Les personnes possédant le téléphone

Se rapporte à la question 3 et porte sur 356 enquêtes à LYON (1)

	Nombre	%
oui	248	67
non	108	33
	356	100

../..

(1) Cette question a été introduite dans le questionnaire, afin de savoir dans quelle mesure on pourrait mettre sur pied un service transport à la demande, avec enlèvement à domicile. L'Etat a largement priorisé les installations de téléphone pour les personnes défavorisées.

2-1-11 LES MOYENS DE TRANSPORT UTILISES par les handicapés U.F.R.
à LYON -

Résultats des questions 17 et 18 - (Juin 1978 - 17 - 18 - 19)

	Nombre	%
Véhicule ramassage	32	5
Transports en commun	8	1
Taxis	83	12
Voitures particulières	508	75
Autres fauteuils roulants	46	7
TOTAL	677	100

Le moyen de transport individualisé dans les deux villes ressort nettement. Il y a davantage de personnes transportées par véhicule de ramassage à METZ compte tenu des ateliers protégés qui effectuent leur transport par ce mode, le seul possible dans les conditions actuelles. Interrogées sur cette question, 17 personnes au hasard préfèrent le mode de transport individuel car il est nettement moins pénible à supporter. A METZ, il n'existe aucun couloir réservé au bus, ce qui fait que l'on utilise rarement ce mode de transport, malgré la mise en service de nouveaux modèles, nettement plus confortables que les précédents.

2-1-12 LES DEPLACEMENTS PAR MODE DE TRANSPORT ET PAR HEURE

A LYON

Issus de la question 18, nous avons pris comme période de référence 3 jours de semaine, 67 personnes ont répondu à cette question, qui ont pu reconstituer leur emploi du temps. Nous signalons que les techniciens de l'Equipe ment dans des études semblables prennent généralement une semaine. Vu nos faibles moyens nous n'avons pas pu aller au delà.

Heure de déplacement	Ramassage	Voiture partic.	Transport en commun	Taxi	Autres	Total
7	8	39		11		58
8	7	34	1	5	1	48
9		32		4	2	38
10		30	2	5	4	38
11		41		7	7	55
12		45	1	4	7	57
13		31		1	7	39
12		35	1	6	5	47
15		39	2	7	3	51
16	3	32		10	4	49
17	11	44		12	3	69
18	3	55	1	7	1	67
19		26		2	1	29
20		21		2		23
21		5			1	6
22		2				2
23		1				1
24						2
TOTAUX	32	508	8	83	46	677
%	5	75	1	12	7	100

Dans une étude américaine à BOSTON effectuée par les services publics en 1974, il est dit que 3 jours suffisent. (1) Les chiffres sont significatifs, le mode par ramassage se fait essentiellement matin, midi et soir.

Dans l'esprit des U.F.R. le mode par transports en commun est celui qui est effectué par les véhicules du G.I.H.P., en fait à LYON aucun U.F.R. n'est admis dans les transports en commun.

2-1-13 LA REPARTITION PAR MOTIF DE DEPLACEMENT

Issue de la question 18

	Nombre	%
Domicile	305	45
Travail	217	32
Scolaire	17	6
Soins	68	10
Achats - loisirs	129	19
Autres	41	6
TOTAL	677	100

Un aller et retour représente deux déplacements. Cette norme a été définie une fois pour toute par les techniciens spécialistes dans les études, ce qui explique la présence de la rubrique "DOMICILE". Nous avons pris 67 personnes dans notre échantillon parmi les U.F.R. et avons suivi leurs déplacements sur trois jours consécutifs. Les personnes actives pour la plupart sont également celles qui partent faire leurs courses et participent aux loisirs.

.../...

(1) Mr. BIEBER de l'I.R.T. au cours d'un voyage d'études en 1975-76 aux ETATS UNIS a contacté les responsables de BOSTON. Il s'avère que les études portant sur une semaine complète, ne changent pas par rapport à 3 jours de semaine.

Elles se situent dans la tranche d'âge de 19 à 45 ans, elles représentent 12 % de l'ensemble des questionnés, elles sont autonomes, se déplacent pour 40 % avec leur véhicule propre, les autres sont accompagnées par un membre de la famille. Ce qui donne un taux moyen de 3,2 déplacements par jour, donc tout proche si on admet le chiffre de 3,6 pour les personnes valides de la région lyonnaise, chiffre qu'à obtenu la SEMALY dans ses études de trafic précédant la mise en oeuvre du métro et l'Institut de Recherches des Transports de LYON - BRON qui a effectué une étude parallèle sur la demande du Ministère des Transports. Nous citerons pour mémoire que les américains ont un taux de mobilité de l'ordre de 3,8 déplacements par jour sur l'ensemble du territoire (extraits des notes de lecture de BIEBER de septembre 1976, réunies à la Bibliothèque de l'Université de LYON II). (1)

.../...

(1) BIEBER est le chef de service de l'I.R.T. chargé des études de trafic, c'est lui qui a déterminé à travers ses différentes études le taux de mobilité dans le sens du transport, la moyenne, le nombre de déplacements effectués par les français.

2-1-14 LA REPARTITION PAR MOTIFS / HEURES

Issus de la question 18 portant sur un échantillon de personnes -

Enquête SEMALY 1978 - 16 - 17 - 18 JUIN 1978 -

TABLEAU N° 13

Heure de déplacement	Travail	Scolaire	Soins	Achats Loisirs	Domicile	Autres	Total
7	48	5	3		4	2	60
8	18	3	7	2	10	4	53
9	3		10	12	1	5	34
10			10	12	6	7	35
11		1		3	24	3	41
12	26			2	24	4	56
13	22		4	2	4	1	32
14	13		1	19	7	7	44
15	8		11	12	8	8	47
16	30		6	3	7	2	49
17	40		4	12	8		72
18	10	8	6	13	27		66
19			6	6	14	1	27
20				9	14		23
21				1	5		6
22				1	2		3
23				2			2
24				1	1		2
taux	217	17	68	129	305	41	677

En faisant ressortir les motifs par heure toujours à travers la question 18 avec un échantillon de 67 personnes qui sont les mêmes par rapport à la question 12, notre objectif portant sur les heures était de savoir :

- Les handicapés se déplacent-ils aux mêmes heures que les valides ?
- Si on mettait sur pied un service à la demande faudrait-il l'étendre au-delà de 20 H pour permettre aux handicapés de se rendre au spectacle ?

Effectivement le handicapé se déplace aux mêmes heures que le valide pour satisfaire ses besoins de travail et de scolarité, pour effectuer ses achats tout au long de la journée ou encore pour ses loisirs quand il a le temps et les moyens pour le faire. L'immense majorité ne sort pas le soir après 20 H faute de moyens mais aussi d'endroits accessibles par lui.

2-1-15 Les moyens organisés

- par les associations à LYON

A LYON il n'existe que l'organisation G.I.H.P. avec trois véhicules aménagés transportant trente personnes par jour sur demande téléphonique. L'exploitant est le G.I.H.P. lui-même. Le déficit est financé par le Conseil Général du Rhône. Les transports en commun lyonnais n'interviennent absolument pas, ni dans la gestion, ni dans le financement. (1)

II 2-2- a) LA DEMANDE POTENTIELLE A LYON

Les besoins de déplacements dans une ville sont déterminés en fonction des activités des gens c'est à dire le pourquoi de la mobilité dans sa forme actuelle, c'est le nombre de déplacements par jour.

(La demande potentielle est tirée de la question 15 ; si un moyen de transport en commun adapté vous était affecté, combien de déplacements feriez vous ?) 67 personnes ont répondu à cette question et 162 déplacements seraient susceptibles d'être effectués par jour.

119 déplacements au total par semaine pour 119 personnes qui ont répondu à cette question.

Du fait d'une double réponse à certaines questions, on ne saurait les dissocier.

.../...

(1) C.E.T.E.⁹ - Impact d'un investissement public au milieu urbain
LYON Janvier 1977. *on considère la participation du conseil général*

2-2-1 Nombre de déplacements à l'état latent

à travers la question 15 qui précise :

Si un moyen vous était proposé, combien de déplacements souhaiteriez vous faire par jour / par semaine -

TABLEAU N° 17

Motif	Nombre de déplacements par jour				Nombre de déplacements par semaine					
	1	2	3	4	1	2	3	4	5	6
Travail	2	28				2		1		
Scolaires	2	6				1	1	1		
Soins	6	4			22	13	10	4	1	1
Achats	19	9	1		29	27	9	6	1	
Loisirs	10	10	2		40	28	8	6		1
TOTAL	30	57	3		91	71	28	17	2	2

2-2- b) LA DEMANDE POTENTIELLE EN TRANSPORT à METZ

A cette question 15 du questionnaire, trente et une personnes ont répondu, il faut tenir compte d'une double réponse de la majorité. Indiscutablement comme à LYON, la demande se situe au niveau des achats et des loisirs. (1)

.../...

(1) Le peu de réponses s'explique par le fait qu'à METZ, il y a eu à un moment donné deux véhicules. L'irrégularité dans les heures d'enlèvement a conduit à un mécontentement. Durant toute la période de 1979, il a régné un climat d'agitation parmi les handicapés.

TABLEAU 19

Motif	Nombre de déplacements par jour				Nombre de déplacements par semaine					
	1	2	3	4	1	2	3	4	5	6
Travail	2	9				2		4		
Scolaires	2	5				1	3	1		
Soins	5	3			11	9	7	1	1	1
Achats	18	10	3		26	14	3		2	
Loisirs	7	7	4		22	21	5	3		1
TOTAL	34	34	7		59	47	18	9	3	2

II 3-1 LA SITUATION A METZ

3-1-1 Dimension du phénomène - Le nombre de personnes handicapées concernées

La classification est différente elle part du fameux principe en vigueur dans la plupart des caisses de Sécurité Sociale. Le critère retenu est celui du pourcentage d'invalidité, élément qui ne saurait être pris en considération dans les besoins transports.

Les chiffres retenus par la D.A.S.S., l'A.P.F. et l'A.D.A.P.E.I. nous autorisent à dire qu'il y a environ 970 personnes handicapées sur METZ.

- Ils seraient :
- 250 handicapés physiques
 - 105 handicapés mentaux
 - 65 handicapés sensoriels

à demeurer dans les différentes structures d'accueil.

Près de la moitié sont des handicapés lourds et ne peuvent être pris en charge que par le système d'ambulance.

A METZ, nous n'avons pas pu avoir la liste des U.F.R. par la Sécurité Sociale. Celle-ci ne tient pas un fichier particulier et on ne pourrait le faire par l'informatique. On se veut discret dans l'esprit des responsables, il n'y a pas de ségrégation entre les différents types de handicapés.

La population des handicapés mentaux est relativement jeune, 70 % d'entre eux ont moins de 20 ans, la durée de vie moyenne pour cette partie est de l'ordre de 35 ans (le processus de vieillissement est accéléré selon les médecins).

Il existe deux classes de 13 et 17 élèves à l'Institut des Jeunes Sourds et Muets rue Haute Seille, 50 % d'entre eux viennent des localités du district messin, les autres viennent d'un peu partout. Certains ont leurs familles en Meurthe et Moselle. Nous savons que six enfants demeurent dans la ville de METZ, trois à MONTIGNY, deux à WOIPPY, un à MOULINS LÈS METZ, un à MARLY, un à ST JULIEN LÈS METZ. La plupart d'entre eux sont menés à l'Institut par leurs parents. On avait envisagé une opération taxi avec quatre élèves par véhicule avec prise en charge par l'Education Nationale et nous en sommes toujours à l'état de projet.

3-1-2 Budget global de la D.A.S.S. et l'Action Sanitaire de Metz -

	Par Jour	Par An
	55 300	20 184 500
	72 500	31 461 500
TOTAL	117 800	51 646 100

Le pourcentage constaté par rapport au budget total

Il s'avère que pour la région messine, au regard des comptes d'exploitation des différents établissements, la part transport est de 13 % par rapport au budget total. (1)

Par contre, il convient de dire qu'en zone rurale, par exemple le pourcentage est de 16 %, ce qui est normal compte tenu de l'extrême dispersion. (2)

Il n'en reste pas moins vrai que 5 200 000 F sont consacrés au transport des handicapés de la région messine annuellement, soit 33 F par jour et par personne si on additionne toutes les données véhicules propres aux établissements servant au ramassage. Les frais de taxi, les frais d'ambulance pour transporter les personnes nécessitant des soins, la location des bus pour transporter d'autres vers les institutions spécialisées d'une manière courante, sont prélevés sur le prix à la journée qu'accordent la Sécurité Sociale pour les moins de 18 ans et l'Action Sociale pour les plus de 18 ans. Les élèves pris en charge par l'Education Nationale ne sont pas concernés. Une enveloppe spéciale est prévue à cet effet.

A titre de comparaison, nous avons pris les sommes dans le département voisin, (Meurthe et Moselle) le coût par personne est de 23 F avec une participation de 4 F à l'intérieur de l'agglomération nancéenne. Ceci tient au simple fait de l'existence d'un service spécialisé à NANCY qui a enregistré, en 1978, 23 000 déplacements (tout le monde sait que NANCY est la première ville de FRANCE) a pu organiser un service spécifique depuis 1968 grâce à l'initiative du G.I.P.H. et intégré dans le service des transports en commun à NANCY.

.../...

(1) Annexe VI tableau des charges - document remis par les services administratifs de la D.A.S.S. de METZ

(2) Pourcentage en concordance avec celui obtenu par l'organisateur du service transport de l'A.P.F. de METZ délégation régionale pour l'ensemble des transports de la région (N E) Meurthe et Moselle, Moselle + Meuse. Ce qui signifie pour 1979 que l'on dépense par handicapé, 64 F en structure d'accueil en zone rurale pour le transport

Nous savons par notre enquête que les subventions que l'on pourrait trouver au niveau du Conseil Général et des différents organismes sont de 500 000 F soit 1/10 du coût total actuel et qui ne seraient pas à la charge des contribuables.

Une possibilité de ressources existe déjà mais n'a pas été mise en évidence et ~~déjà~~ la répartition pourrait être mieux contrôlée.

- a) au niveau de la Sécurité Sociale
- b) au niveau des Allocations Familiales

3-1-3 Dépenses chiffrées en matière de transport
communiquées par la Direction de l'Action Sanitaire
et Sociale de METZ

(Tableau des charges Sécurité Sociale - Allocations Familiales)

Le chiffre global d'une année représentant les dépenses en transport au niveau régional (Caisse Régionale de Sécurité Sociale) regroupant trois départements d'Alsace - Moselle pour 1977 est de 2, 5 millions de francs ; il nous a été impossible de connaître sur le plan local le montant des dépenses exactes en matière de transport pour l'ensemble des handicapés. Les chiffres connus doivent rester secrets. Nous avons pu faire à travers le tableau de répartition des charges, une approximation très proche de la vérité.

.../...

3-1-4 REPARTITION DES TÂCHES PAR SECTEUR
ET FINANCEMENT -

- 1) DE L'ETAT
- 2) DE LA SECURITE SOCIALE
- 3) DE LA D.A.S.S.

PAR SECTEUR DE BESOINS ET DE STRUCTURES D'ACCUEIL

	Etat Education/travail A	Sécurité Sociale Caisse d'Assurance Maladie, Caisse d'Allocation familia- les B	Aide sociale C
Enfants	Education normale Education spéciali- sée (en milieu sco- laire) scolarité en milieu médicaux édu- catif	Education spéciale en milieu médicaux éducatif sauf scolarité	Education spécia- le en milieu médi- caux éducatif sauf scolarité à titre subsidaire
		Allocation d'éduca- tion spéciale	
Adultes	Rémunération des stagiaires en forma- tion professionnelle	Rééducation profes- sionnelle	Rééducation profes- sionnelle à titre subsidaire
	Fonctionnements des ateliers protégés		Fonctionnement des C.A.T.
Ressources	Garantie des ressour- ces des handicapés travailleurs	Allocation aux adu- ltes handicapés	Allocation compen- satrice
Soins		Prestation en natu- re de l'assurance maladie et héberge- ment des très grands handicapés	Cotisations d'assu- rance maladie
Hébergement		Allocation logement	Hébergement en foyer

- A - Les tâches sont bien définies au niveau des Ministères par l'Etat, nous entendons le Ministère de l'Education Nationale et celui du Travail.
- B - La Sécurité Sociale et la Caisse d'Allocations Familiales du Ministère de la Santé.
- C - LA D.A.S.S. sous le contrôle de la Préfecture Régionale sous tutelle du Ministère de l'Intérieur.

La Caisse Primaire de Sécurité Sociale de METZ se propose d'offrir 20 000 F par an à un organisme susceptible de gérer un service transport spécifique, pouvant couvrir partiellement les frais de fonctionnement.

3-1-5 Allocations Familiales

Le tableau précédent tient compte des prises en charge émanant des Allocations Familiales. Les handicapés bénéficient dans le cadre de la législation actuelle des mêmes avantages que les autres catégories ; ils sont très nombreux à pouvoir en bénéficier. Les Allocations Familiales dans la répartition des fonds spéciaux accorderaient leur aide sous forme de subventions. Elles seraient tout disposées à gérer un budget transport pour personnes défavorisées, le cas échéant ~~à~~ y participer. On souhaite vivement la mise sur pied d'une organisation capable de prendre en charge tous les handicapés y compris les personnes âgées.

Les différentes allocations familiales pour enfants à charge, logement pour les personnes en dessous d'un certain revenu, les bons de vacances, une aide en matière de transport sous forme d'allocation également à partir d'un certain revenu mensuel qui s'ajouteraient à l'allocation logement avec un certificat médical à l'appui dont le montant serait révisable au 30 Juin (comme c'est le cas pour les ALLOCATIONS LOGEMENT, le même pouvant servir aux deux prestations. La participation financière des Allocations Familiales et de la Sécurité Sociale permettrait de couvrir une partie des frais de fonctionnement d'un bureau de renseignements à l'attention des personnes à mobilité réduite (voir plus loin dans les solutions propo

Le but de notre étude n'étant pas de modifier les structures / *revoir* et fonctionnement de ces organismes. Nous savons que dans une certaine mesure ils participent déjà au transport des handicapés notamment dans le domaine des soins et qu'ils peuvent être associés à l'action globale de l'insertion des handicapés au niveau des transports. Toute une forme d'assistance existe déjà.

3-1-6 Population handicapée contactée à METZ

La Sécurité Sociale de METZ ne tient pas de fichier sur les utilisateurs de fauteuils roulants et d'une manière générale aucune statistique sur les handicapés physiques. C'est à travers les indications obtenues par l'A.P.F. et les différents centres d'accueil que nous avons pu obtenir des précisions sur leur nombre et leur répartition approximative.

A LYON, une personne sur deux a répondu à ce questionnaire. Dans le cas de LYON nous avons donc contacté pratiquement l'ensemble des personnes susceptibles de se déplacer en fauteuil roulant, tandis qu'à METZ nous n'avons pu prendre qu'un échantillon à l'intérieur d'une association. A METZ, toutes les personnes sollicitées ont répondu. Néanmoins, en interrogeant les responsables de la Sécurité Sociale et par recoupement, on estime que les U.F.R. doivent être au nombre de 220-240 dans la région messine, 90 environ sont répartis en deux centres tout à fait à l'extérieur entre 10 et 20 km de la ville. La quasi totalité de ces personnes vivent en permanence dans les structures d'accueil. Il n'y a donc pas comme à LYON un service de ramassage organisé pour les handicapés physiques où ces derniers peuvent rentrer chez eux chaque jour. Toutefois, chacun de ces centres dispose d'un véhicule aménagé J 7 pouvant recevoir des fauteuils. On s'en sert épisodiquement pour des besoins divers, en majorité des soins. Quelques personnes toutefois sont amenées par leur famille soit chaque jour ou en fin de semaine. Les 80 personnes de l'A.P.F. sont toutes en dehors des structures et vivent en famille.

Elles sont toutes sans emploi.

Compte tenu de la différence d'échantillon, nous ne prenons que les éléments techniques à partir du tableau 10 par rapport au questionnaire. Dans l'ensemble la répartition est à peu près la même si on considère les éléments des neufs premiers tableaux.

3-1-7 LES MOYENS DE TRANSPORT UTILISES A METZ

A METZ selon enquête avec : 225 questionnés de l'A.P.F., l'A.D.A.P.E.I. et résidents de centre d'accueil (Centre de Grands Infirmes à Novéant).

	Nombre	%
Véhicule ramassage	38	17
Transports en commun	12	5
Taxis	89	40
Voitures particulières	70	31
Autres fauteuils roulants	16	7
	225	100

Le tableau est le résultat global des réponses données à la question n° 17 du questionnaire.

Parmi les 12 personnes se déplaçant en T.C. nous avons rencontré exclusivement des personnes portant des prothèses, à l'exception de trois personnes utilisant le véhicule des T.C.R.M. en transport à la demande. L'immense majorité se déplace en V.P. accompagné d'un membre de la famille, considérant sans doute que c'est le mode de transport le mieux vécu y compris le taxi malgré son coût relativement élevé pour METZ. Les déplacements en fauteuils roulants s'effectuent dans les jardins publics précédés d'un déplacement en V.P. et très rarement par le service à la demande.

3-1-8 Mode de transport par heure

Enquête A.P.F. - A.D.A.P.E.I. - Résidents centre d'accueil

17 - 18 - 19 Juin 1979

Heure de déplacement	Ramassage	Voiture Partic.	Transports Commun	Taxis	Autres	Total
7	3	6				9
8	6	3	1	3	1	14
9		4		6		10
10		10		2	2	14
11		27	2	5	3	37
12		6		1	4	11
13		3		2	3	8
14		17		2	2	21
15		12	1	3	5	18
16	2	11		3	4	20
17	6	23		4	2	35
18		10	1	1	1	13
19	1	11		1	1	14
20		3		1		4
21		1				1
22		1				1
23						
24						
TOTAUX	18	142	5	35	28	225
%	7	65	2	14	12	100

En ce qui concerne la question 18, nous avons pu faire répondre toutes les personnes questionnées, sur une période de 3 jours. Le moyen individuel prime largement sur tous les autres, ce qui ne semble absolument pas anormal compte tenu des moyens existants. En ce sens les personnes à MOBILITE REDUITE bénéficient du support de leur entourage et des initiatives individuelles. Le fait se vérifie largement dans toutes les études effectuées tant en FRANCE qu'ailleurs.

3-1-9 LES MOTIFS DE DEPLACEMENT DANS L'AGGLOMERATION MESSINE

Groupant les enquêtes de l'A.P.F. - L'A.D.A.P.E.I. et les Résidents des centres d'accueil -

	NOMBRE	%
Domicile	38	17
Travail	41	20
Scolaire	21	11
Soins	23	10
Achats - loisirs	90	37
Autres	11	5
TOTAL	225	100

Tout comme à LYON, le trajet aller et retour est à considérer comme un déplacement. Par autres, nous englobons les déplacements vers l'extérieur ou ceux sur lesquels les personnes concernées ont volontairement voulu s'abstenir, estimant par là, que nous ne devons pas connaître les motifs. Les personnes à l'état grabataire ont été volontairement écartées, celles qui ont un handicap multiple et relèvent strictement des ambulances.

3-1-10 LES MOTIFS ET LES HEURES DE DEPLACEMENT
des handicapés de la région messine

Groupant les enquêtes de l'A.P.F. - l'A.D.A.P.E.I. et les
 Résidents de centres d'accueil -

Heure de déplacement	Travail	Scolaire	Soins	Achats loisirs	Domicile	Autres	Total
7	7	2					9
8	7	5	1	1			14
9	2	3	3	2			10
10			11	2	1		14
11	1	1	5	26	4		35
12	4	1		1	4	1	11
13	3	1			3	1	8
14	9	2	1	7	2	2	21
15			4	13	1		18
16	2	6		4	7	1	20
17	6	2	1	14	8	4	35
18	1		1	7	3	1	13
19				10	3	1	14
20				2	2		4
21				1			1
22					1		1
23							
24							
TOTAUX	41	21	23	90	38	11	225

On remarque tout de suite qu'il y a deux activités dominantes : LOISIRS-ACHATS et TRAVAIL-SCOLAIRE. Il apparaît une différence sur le plan des Achats Loisirs par rapport à LYON.

Le motif déplacement travail est lié à 2 aller-retour ; la plupart des personnes regagnent leur domicile à l'heure du déjeuner. Tout comme à LYON après 20 heures les gens sortent exceptionnellement.

3-1-11 Les moyens de transport organisés à METZ

A METZ, l'A.P.F. s'occupe de l'organisation des transports des personnes qui vont chaque jour de leur domicile dans les I.M.P., et ce, au niveau départemental (le centre le plus proche du domicile). L'A.P.F. a choisi comme mode de transport le taxi essentiellement, en concluant des accords avec des artisans généralement issus de la même zone que les intéressés. Un taxi prend généralement deux ou trois personnes en charge d'une même zone. Le financement pour le fonctionnement est assuré par un prélèvement que consent chaque centre sur le prix à la journée alloué à chaque personne concernée (ce qui fait que la part transport représente ainsi 14 % de l'ensemble des prix à la journée de toutes les personnes concernées).

a) Par l'Education Nationale

Dans le cadre de la loi, tous les enfants d'âge scolaire handicapés physiques sont transportés gratuitement vers le centre le plus proche par taxi (à METZ et à LYON). Pour la Moselle ils sont douze à être pris en charge : 7 pour la région messine, 3 de la région thionvilloise, 1 de Forbach et 1 de Sarreguemines.

b) Par les T.C.R.M. (transports en commun de la région messine)

A METZ, un véhicule J 7 circule sur demande avec sept ou huit personnes par jour.

II 4-1 LA COMPARAISON DES DONNEES ENTRE LES DEUX VILLES COMPARABLES

4-1-1 Les possesseurs de voitures ou ceux qui peuvent en profiter (facteur social)

Nous avons mis un certain nombre d'éléments en commun étant donné que l'échantillon n'était pas le même et nous avons pris des possesseurs de voitures U.F.R.

Le tableau qui suit nous donne des résultats quasi identiques 25 à 30 % des U.F.R. sont possesseurs de voitures et les utilisent couramment pour leurs déplacements. Les personnes ne pouvant pas conduire seraient plus nombreuses à METZ. Les accès aux bâtiments publics, commerces, et la circulation vers le centre METZ sont plus difficiles.

	Cas de Lyon 340 enquêtés		Cas de Metz 80 enquêtés	
	Nombre	%	Nombre	%
Personnes possédant une voiture	107	31	20	25
Personnes ne possédant pas de voiture	233	69	60	75
TOTAL	340	100	80	100
Personnes conduisant elles-mêmes	51	48	7	33
Personnes ne conduisant pas elles-mêmes	56	52	13	66
TOTAL	107	100	20	100

4-1-2 Le fauteuil roulant électrique facteur d'autonomie plus large

Le fauteuil électrique est un mode de transport qui donne au handicapé une certaine autonomie et permet de franchir certaines distances qui sont démonstrées plus loin. La possession d'un fauteuil électrique peut être considérée comme utile quant à l'accessibilité à certaines stations si un jour les handicapés avaient accès aux véhicules, et à condition qu'il n'y ait pas d'obstacles d'ordre architectural (Le Docteur Minaire spécialiste en rééducation fonctionnelle à St. Genis Laval est formel dans son opinion sur l'utilité du fauteuil électrique qui serait plus approprié le jour où sera introduit un véhicule à plancher uniforme avec un rayon élévateur.)

La possession d'un fauteuil doit être considérée comme un élément d'intégration, et pour le handicapé, dans de nombreux cas, cela signifie une autonomie plus large. La loi d'orientation du 30 Juillet 1975 n'a pas prévu sa généralisation. Toutefois un additif du 16 Décembre 1978 (décret) prévoit désormais une attribution systématique du fauteuil sur 5 ans à tous les U.F.R. susceptibles de pouvoir se servir d'un fauteuil roulant électrique. L'autonomie se trouve élargie même à l'intérieur d'un bâtiment. (La prise en charge s'effectuera par la Sécurité Sociale intégralement). L'avantage de ce système est de faciliter l'entrée ou la sortie dans les futurs bus équipés de plate-forme.

RESULTATS de la question 11

Disposez-vous d'un fauteuil roulant électrique ? communs aux deux villes METZ et LYON

	LYON		METZ	
	Nombre	%	Nombre	%
OUI	11	3	15	30
NON	345	97	35	70
	356	100	50	100

4-1-3 Les distances parcourues en fauteuils roulants électriques

Deuxième partie de la question N° 11

Quelle distance pouvez-vous parcourir avec le fauteuil électrique

On constate une très nette augmentation dans les distances que peuvent parcourir ainsi les U.F.R. et en interrogeant les différentes personnes nous avons obtenu les résultats suivants :

A LYON (11 personnes)

- 3 personnes effectuent jusqu'à 1000 m par jour
- 6 personnes effectuent de 1000 à 2000 m par jour
- 1 personne effectue de 2000 à 3000 m par jour
- 1 personne effectue de 3000 à 4000 m par jour

A METZ (14 personnes)

- 5 personnes effectuent jusqu'à 1000 m par jour
- 6 personnes effectuent de 1000 à 2000 m par jour
- 2 personnes effectuent de 2000 à 3000 m par jour
- 1 personne effectue de 3000 à 4000 m par jour

En fait, toutes les personnes pourraient effectuer 4000 m par jour, il faut tenir compte de la situation géographique de l'U.F.R., de ses possibilités qu'il a de sortir, de son environnement et surtout de sa mobilité. Il est évident que celui qui a un grand jardin public à sa porte se déplace plus volontiers que celui qui demeure dans un centre ancien où les obstacles architecturaux sont nombreux.

4-1-4 Le nombre des handicapés et leur dispersion dans le tissu urbanisé

D'une manière générale il n'y a pas de différence fondamentale sur leur nombre même si on voulait faire une comparaison par nature de handicap, la finalité n'étant ^{de} ~~de~~ tenir compte que de l'aspect ^{m.d.} transport et par voie de conséquence la réduction fonctionnelle.

Nous n'avons pas de critère de base sur la dispersion à travers le tissu urbain pour les localiser tous. Plus de 50 % n'appartiennent à aucune association.

Les éléments tels que :

- situation de famille - sexe - âge
- environnement
- personnes possédant le téléphone

*Données
différentes*

sont de même ordre et dans les mêmes pourcentages dans chaque ville, par rapport à la population globale.

Les handicapés lourds demeurent principalement dans 2 centres, une centaine à NOVEANT et à peu près autant à PIERREVILLERS (à 20 km de METZ).

Les infirmes moteurs-cérébraux ont leur foyer de base, avenue Foch à METZ et sont amenés dans les centres d'accueil de MOULINS ST PIERRE et à la HORGNE, tous les jours. Quelques uns sont chez des parents et sont pris en charge par les cars des Courriers Mosellans avec ceux du foyer. Nous devons considérer ce groupe comme à part compte tenu de la spécificité du handicap qui n'entraîne aucune réduction fonctionnelle, ne nécessitant absolument pas de moyens spéciaux si ce n'est la mise à disposition d'un car sous surveillance. L'immense majorité des handicapés physiques, pour ceux qui sont chez eux, réside dans les appartements type H.L.M., immeubles équipés d'ascenseurs, principalement à BORNAY, MONTIGNY JEANNE D'ARC, METZ LA PATROTTE, priorité d'habitation qui leur a été accordée par la direction des H.L.M.

Dans le pourcentage des actifs, la comparaison n'est pas possible à priori : on ne saurait l'intégrer que dans le cadre d'une enquête globale de la population ou de chiffres différents pour le moment actifs ou non actifs, le critère handicap n'a jamais été pris en considération dans les études I.N.S.E.E. jusqu'à ce jour ; ce qui précède traduit davantage une position que l'accès au transport. Le type d'habitation est lui même lié au phénomène d'urbanisation propre à chaque ville. Dans les deux villes, le handicapé recherche avant tout un logement fonctionnel, comportant une meilleure accessibilité et quand cela est possible un cadre agréable si ses moyens le lui permettent étant donné qu'il passe plus de temps qu'un valide à l'intérieur de son logement, et si possible d'un prix plus abordable, donc et majorité on constate une attirance vers le type H.L.M. avec ascenseur. Malheureusement, on déplore une politique de favoritisme car les logements les mieux situés ne sont pas toujours attribués à ceux qui en auraient le plus besoin.

Le fait de voir que la majorité des personnes défavorisées demeure dans les étages inférieurs même quand les bâtiments sont équipés d'ascenseurs, exprime une politique ségrégationniste qui ne s'applique pas seulement aux handicapés mais systématiquement est le symbole d'une société où les relations personnelles comme dans toute société par ailleurs sans distinction⁹ sont synonymes ? de privilège. Le monde est ainsi fait et ne changera pas.

Cette approche portant sur les moyens de transport utilisés nous apprend, là aussi, que dans les deux villes ils sont identiques.

Présentement, chacun trouve sa propre solution. Il y a un semblant d'organisation par les véhicules du G.I.P.H. intégré¹⁰ ou non dans le système des T.C., quasi inexistente à LYON et symbolique à METZ par la présence d'un seul véhicule.

L'essentiel des moyens actuels repose sur l'organisation imaginée et réalisée par les associations.

Les critères de répartition par :

- mode / heure
- motif
- motif heure

sont très proches l'un de l'autre dans les deux villes et propres à la mobilité de chaque personne, en fonction aussi de ses possibilités physiques, de ses moyens, de son revenu, de son budget-temps inhérent à son statut social.

Tout se superpose dans l'organisation spatiale par rapport à la globalité. Le handicapé considéré comme un inactif dans la majorité des cas a ses préférences vers les besoins, activités, loisirs. Le handicapé actif a un mode de vie très proche de celui du handicapé normal.⁹

A METZ comme à LYON, il existe trop de barrières architecturales (les deux tableaux qui suivent en sont les reflets). Les quelques différences s'expliquent par l'urbanisation différente. LYON a une plus forte densité d'immeubles et d'habitants.

4-1-5 LES OBSTACLES URBANISTIQUES

que rencontrent les handicapés à l'extérieur

d'APRES UNE ETUDE REALISEE PAR LA SEMALY et concernant des résultats globaux de la question 10 à laquelle ont répondu 278 enquêtés à LYON.

Quels moyens vous paraissent les plus efficaces pour l'amélioration de vos déplacements ? Eventuellement développez votre point de vue ci-dessous.

Nous avons traduit en clair les différents exposés faits par les questionnés ce qui donne le tableau ci-après ainsi résumé. Du fait des réponses multiples, il est impossible de faire une répartition en pourcentage exprimé sur chaque obstacle. (Enquête effectuée en Juin 1978).

CLASSIFICATION DES OBSTACLES

OBSTACLES (1)	DIFFERENTS SOUS GROUPES (2)	NOMBRE (3)	LES POINTS SENSIBLES
(1) Trottoirs	Trop étroits	53	+++
	Trop hauts	31	++
	Defoncés	12	
	Sales	19	+
	Trop penchés	5	
	Encombrés	8	
	Voitures sur trottoir	18	+
	Trop de balcons	7	
2) Bateaux	Mal placés	28	+
	Insuffisants	54	+++
	Manque aux carrefours	11	
	Voiture stationnant devant	55	+++
(3) Accès aux édifices publics et magasins	Escalier	13	
	Absence de rampe	25	++
	Escalier trop étroit manque ascenseur	9	
(4) Carrefour	Traversée impossible sauf accompagnement	9	
	Temps de feu trop court	6	
(5) Plan incliné	Manque de plan incliné	11	
(6) Magasin	Portes de magasin trop étroites	5	
(7) Eclairage public	Mal réparti	5	
(8) Abris pour bus	Manquent	1	

+++ Les points très sensibles - ++ Les points assez sensibles - + les points peu sensibles

(1) Les obstacles signalés dans cette colonne sont ceux signalés par les intéressés eux mêmes, auxquels ils se heurtent au cours de leurs déplacements.

(2) Les différents sous-groupes sont évoqués dans l'ordre chronologique tels qu'ils apparaissent dans la question 10

(3) Trois points⁺ représentent les obstacles les plus importants et le plus souvent signalés. L'importance va selon la diminution du nombre de points.

4-1-6 LES OBSTACLES URBANISTIQUES QUE RENCONTRENT LES HANDICAPES A L'EXTERIEUR

Echantillon limité à METZ - 43 personnes ont répondu à cette question.

OBSTACLES (1)	DIFFERENTS SOUS GROUPES (2)	NOMBRE (3)	LES POINTS SENSIBLES
1) Trottoirs	Trop étroits	19	+++
	Trop hauts	16	+++
	Défoncés	4	+
	Mauvais revêtement	11	++
	Sales	2	+
	Trop penchés	6	+
	Voitures sur trottoir	11	++
2) Bateaux	Trop de bateaux	2	+
	Mal placés	17	+++
	Insuffisants	10	++
	Manque au carrefour	11	++
	Voitures stationnant devant	8	+
3) Accès aux édifices et magasins	Escalier	18	+++
	Absence de rampe	12	++
	Escaliers trop étroits		
4) Carrefour	Traversée impossible sauf accompagnement	7	+
	Temps de feux trop courts		
5) Plan incliné	Manque de plans inclinés		
6) Magasin	Portes de magasins trop étroites	7	+
7) Eclairage	Mal réparti	3	+
8) Abris BUS	Manquent	1	+

Les différents repères sont les suivants : +++ les points très sensibles.
 ++ Les points assez sensibles
 + Les points peu sensibles

4-1-7 LES OBSTACLES - REMARQUES GENERALES

Les trottoirs sont de très loin l'obstacle le plus important dans le déplacement d'un handicapé par fauteuil roulant, tout autant qu'une marche l'est à l'intérieur d'une maison, on ne saurait trop y insister. Tout le monde est plus ou moins conscient : il suffit de voir un handicapé se mouvoir pour s'en rendre compte. A l'intérieur des villes comme METZ ou LYON, il existe très peu de possibilités permettant à l'U.F.R. de circuler. A chaque pas celui-ci rencontre des difficultés : il lui est impossible, dans l'état actuel des choses, de se déplacer d'une manière normale et continue, malgré quelques aménagements réalisés par ci par là. Les villes ne sont absolument pas conçues pour permettre à des handicapés U.F.R. d'y circuler d'une manière normale. Tous les obstacles cités dans l'étude sont des obstacles à la mobilité d'un handicapé. Certains pourront être supprimés ou aménagés au fur et à mesure des transformations urbanistiques, en donnant une priorité dans le choix des zones à aménager. Aménager un vieux quartier qui est lui-même en pleine rénovation semble être un projet irréalisable du point de vue accessibilité aux handicapés. Dans l'esprit des décideurs, une priorité vers l'accessibilité des bâtiments publics semble être l'objectif principal, de même que les normes à l'intérieur des nouveaux bâtiments en voie de construction ou en instance de l'être. Rendre la ville accessible aux handicapés est sans doute un objectif honorable mais il convient de ne pas se faire des illusions d'une manière trop optimiste : on ne peut qu'atténuer progressivement les effets d'une architecture trop rigide, en tenant compte d'un certain nombre de critères susceptibles de faciliter le déplacement d'un handicapé. Il appartient de tenir compte dans les études des techniciens, du caractère spécifique que peut être le handicap et d'aménager au mieux certaines installations permettant une plus grande facilité aux déplacements des uns et des autres.

Dans notre étude, nous n'avons pas insisté sur les obstacles d'ordre architectural proprement dit mais de l'aménagement des immeubles en fonction de l'accessibilité aux transports, le principe est de pouvoir accéder aux moyens de transport. Or les marches sont indiscutablement l'obstacle essentiel pesant sur la vie même des personnes à mobilité réduite. Dans les constructions récentes et à venir on tient compte de certaines normes : hauteur des marches, rampes, dénivellation des pistes, largeur des couloirs des portes. Sur ce point, d'énormes progrès ont été réalisés ou imposés par les pouvoirs publics. Nous le disions plus avant, c'est sans doute en matière de logement que la politique d'intégration est la mieux réussie et la plus avancée, de l'avis unanime des intéressés eux-mêmes de nombreux cas ont été solutionnés sans doute isolément. Peut être ne pourra-t-on jamais solutionner les problèmes compte tenu de l'évolution du handicap. Notre étude exclut l'accessibilité à l'intérieur des immeubles dans laquelle le transport n'est pas directement concerné. Nous devons retenir l'accessibilité aux moyens de transport à partir du domicile mais aussi vers les lieux publics (administratifs, culturels, loisirs et commerciaux) sans doute l'aspect urbanistique passe-t-il avant l'aspect architectural.

Nous pourrions citer en exemple GRENOBLE qui vient de faire d'énormes progrès à cet égard. La voirie est adaptée aux besoins du piéton ; dans certains quartiers, les trottoirs sont aménagés en conséquence, débarrassés des encombrements habituels (poubelles, bicyclettes) avec entretien régulier, feux prolongés pour permettre une traversée normale, des bateaux aux endroits les plus favorables, des rampes d'accès aux bâtiments publics, commerciaux, des services d'accueil pour éviter une dispersion dans les immeubles, des guichets à certaines banques, à la Sécurité Sociale, Aux Allocations, à la Préfecture, aux Postes, tout ce qui peut faciliter les rapports entre les handicapés et la bureaucratie. A notre connaissance c'est le seul endroit en FRANCE où des efforts valables ont été faits grâce au dynamisme d'une équipe d'urbanistes soutenus par les décideurs locaux. Nous devons admettre que c'est souvent un choix au niveau politique.

4-2-1 LA DEMANDE POTENTIELLE EN TRANSPORT POUR LES DEUX VILLES

Nous n'avons pas constaté des différences sensibles dans les désirs exprimés dans le cadre des deux villes. A ce niveau, la mobilité de chaque individu au sens transport est propre à chaque individu, tout comme les valides globalement pris, la demande existe.

Nous parvenons à LYON à une demande de 1,4 déplacement souhaité par jour par personne (échantillon U F R) et de 1,8 par jour par personnes à METZ (échantillon handicapés physiques toute tranche d'âge confondue).

Il va de soi que les besoins sont ressentis dans la tranche d'âge proche de 30 à 40 ans, cette affirmation n'est pas juste, elle se situerait dans la tranche de 18 à 25 ans. Si la demande est plus forte, cela provient uniquement du fait de l'âge d'apparition du handicap dû à des causes accidentelles en majorité.

4-2-2 CONCLUSION SUR LA SITUATION ACTUELLE A METZ ET A LYON

Dans l'état actuel des choses, les trajets domicile - travail sont l'essentiel du motif des déplacements. Nous avons pu le vérifier aussi bien à METZ qu'à LYON. On peut les considérer comme étant des trajets obligés, tout aussi bien que les trajets soins. La visibilité et la permanence de l'atteinte n'ont aucune influence sur les besoins de se déplacer pour les motifs de travail et soins.

L'essentiel du déplacement s'effectue au moment des heures de pointe tout comme les valides pour les besoins obligés. Le retour au domicile s'effectue entre 16 et 18 heures avec des changements d'itinéraire, pour les besoins d'achats.

Les personnes qui travaillent sont également celles qui s'occupent en priorité de leurs besoins personnels, de même celles qui sortent, besoin ou spectacle. Le handicapé non actif est celui qui sort le moins. L'interview de quelques personnes qui sortent le soir révèle que la plupart d'entre elles ont une activité professionnelle ou appartiennent à des mouvements associatifs.

4-2-3 a) ANALYSE FACTORIELLE AU NIVEAU DE LYON

Nous avons affiné l'ensemble des données actuelles :

- 1) par une analyse factorielle sur LYON
- 2) par un tri à plat à METZ (Nombre insuffisant à Metz des questionnés)

L'analyse factorielle confirme les renseignements obtenus par un premier tri à plat au niveau des réponses aux questions obtenues, et selon les caractéristiques des personnes enquêtées. Le but est de mettre en relation les caractères objectifs des personnes, les caractères des groupes et les souhaits exprimés sur les situations, finalité de l'objectif par delà des études. Cent questionnaires ont été choisis au hasard sans autres préalables, devant comprendre toutes les catégories à l'intérieur du groupe des handicapés U.F.R.

Treize variables ont été introduites en fonction du questionnaire, donnant 48 positions par questionnaire.

LISTE DES VARIABLES

=====

1	Adresse
2	Téléphone
3	Age
4	Sexe
5	Situation de famille
6	Type de logement
7	Profession
8	Entourage
9	Voiture
10	Souhaits
11	Le déplacement par type d'activité
12	La modification de vie induite
13	Le déplacement par mode actuel

ce qui met en évidence toutes les questions principales, à l'exception des problèmes sur les obstacles, ou celles se rapportant au problème du fauteuil.

Un premier essai a été effectué sur 20 personnes, un deuxième échantillon de 50 personnes pris également au hasard confirmait les résultats du premier échantillon ; par mesure de précaution, nous avons élargi à 100 personnes notre échantillon qui confirme les deux premières.

Toutefois, sur le premier axe, il apparaît une opposition très nette de personnes possédant une voiture et se déplaçant pour des motifs de travail : on peut admettre que les personnes sont favorisées. Elles représentent environ 10 % par rapport aux femmes inactives de plus de 65 ans n'ayant pas de voiture.

Il ne ressort aucun souhait particulier de ce groupe dit favorisé (ce sont les mêmes qui dans les suggestions particulières se manifestent pour les questions de stationnement des véhicules, qui ont un comportement à peu près identique aux personnes valides). L'analyse simple indique effectivement que les femmes relativement âgées n'ont pas formulé de souhaits et n'ont pas répondu aux déplacements effectués, et pas davantage sur le mode de transport souhaité.

Le deuxième axe met en opposition d'une part les personnes mariées possédant le téléphone, une voiture, ne conduisant pas, elles sont relativement favorisées par rapport aux personnes sans téléphone, une voiture ne conduisant pas, et par rapport à celles sans voiture représentant 8 % du total. Il ne ressort pas de souhaits particuliers.

Le troisième axe. Deux groupes s'opposent avec des souhaits plus nets, d'une part les hommes mariés inactifs qui souhaitent des chèques taxis pour satisfaire les besoins de soins. Ils représentent 25 % de l'échantillon, d'autre part les personnes qui font des déplacements loisirs et achats et qui pensent que les transports en commun modifieraient leur vie et souhaitent un service combiné :

- transport à la demande
- ligne régulière

Les deux aspects, les besoins obligés soins, les besoins recherchés achats et loisirs se dégagent du troisième axe dans une proportion de 25 % dans l'échantillon choisi ce qui est relatif et non déterminant sur l'ensemble des questionnaires et par conséquent en analyse simple, ces besoins s'expriment beaucoup plus nettement.

1,04 I
 1,09 I
 1,05 I
 1,09 I
 1,85 I
 1,80 I
 1,75 25
 1,71 I
 1,66 I
 1,61 I
 1,56 I
 1,51 I
 1,46 I
 1,42 32
 1,37 I
 1,32 I
 1,27 I
 1,22 I
 1,18 I
 1,13 I
 1,08 I
 1,03 I
 1,02 I
 1,07 I
 1,11 I
 1,16 I
 1,21 I
 1,25 I
 1,31 I
 1,35 I
 1,40 I
 1,45 I
 1,50 I
 1,55 I
 1,60 I
 1,64 I
 1,69 I
 1,74 I
 1,79 I
 1,84 I
 1,88 VEU
 1,93 I
 1,98 I
 1,03 I
 1,03 I
 1,13 I
 1,17 I
 1,22 I

CUE

VPA

27

2

43

83

23

68

PAR

26

GER

93

33

10

OPT

79

70

78

12

IET

87

ACH

22

4

59

18

62

LOI

47

66

34

46

36

64

24

14

VPA

1

ADU

20

81

45

49

1

21

38

EMF

NOM

31

20

87

84

5

75

30

VPA

SEC

20

FEM 3 65

TR

INA

(*)

VPA

SEC

SOI 1

VDC

3

PCF

ACT

TRA

69

65

TAX 9

15

97

27

61

100

SUESIP

RAM

85

56

44

77

82

NMF 95

39

50

NOR

ESC

NVP

3

SEY 48

CEL

ATR

13

57

2

40

65

52

IRC

78

8

ATC

74

51

16

9

42

76

NPT

33

7

82050

39400

FFDV

01230

61884

82529

1.23174

POINTS MULTIPLES = (23, 37)(12, FAN)(18, 71)(4, 90)(46, 53)(147, 19)(67, 86)(45, SED)(38, CTA)(28, 49)

4-2-4 b) ANALYSE DES RESULTATS, AU NIVEAU DE METZ
PAR TRI A PLAT

(L'échantillon présent n'a été traité qu'au premier stade, au niveau de la mécanographie). L'échantillon à METZ, plus restreint n'autorise pas un traitement informatisé. Le lecteur voudra bien admettre le bien fondé de cette affirmation, il y a des règles de base dans les centres de calcul (premier jet 20 cartes, deuxième 100 pour l'étendre ensuite à la totalité de l'échantillon).

On retrouve le même phénomène à METZ qu'à LYON. Il se dégage un groupe de handicapés favorisés financièrement et socialement, possesseurs de voitures avec des possibilités fonctionnelles suffisantes pour conduire une voiture, pouvant se déplacer à leur gré par opposition aux femmes âgées avec des ressources financières insuffisantes, et exprimant peu de souhaits. Il y a très peu de différence entre les personnes (âgées) avec un handicap récent ou plus ancien (tout est fonction de la situation sociale induite) la femme âgée semble résignée et se comporte comme telle, cinq personnes âgées victimes d'accidents (âgées de 45 à 50 ans) paraissent facilement le 3ème âge, ne s'intéressent plus à rien et dans l'impossibilité de penser autrement. Elles ont toutes une formation de C.E.P., elles n'ont jamais eu une activité professionnelle, leur handicap leur a enlevé leur atout essentiel (leur féminité).

La deuxième considération est très identique à celle de LYON, elle met en opposition les personnes mariées avec téléphone, possédant une voiture, circulant avec le conjoint, ne conduisant pas, par rapport à des personnes n'ayant pas le téléphone, où se manifestent seulement les différences de communications dues à la possession du téléphone.

Elles sont relativement favorisées. Il ressort un souhait de transports adaptés à la demande pour les besoins d'achats exclusivement. Ce groupe représente 16 % des personnes questionnées. g

Tout comme le troisième âge à LYON, le troisième groupe caractérisé est nettement plus revendicatif, qui dans l'ensemble est une population plus jeune en moyenne 40 à 45 ans pour qui l'absence des moyens de transport est déterminant. Ils sont près de 40 % tributaires de solutions qu'ils considèrent comme batardes selon leur propre expression et très restrictives à leur égard, tant dans les besoins obligés que non obligés. Ils sont contraints de prendre le taxi en majorité, qui leur coûte très cher (un aller et retour à 8 km de distance, coûte 32 francs avec une prise en charge de 4,50 francs selon la convention locale, homologuée par la Préfecture), ce qui pour la plupart des personnes est excessif compte tenu de la faiblesse de leurs revenus. | mal dit

Unaniment elles déplorent la très mauvaise prestation de l'unique véhicule que la communauté, en l'occurrence les T.C.R.M., société exploitante, a mis à leur disposition qui ne respecte jamais les horaires prévus. En général, on signale des décalages de 1 heure à 1 heure et demie, ce qui fait que la plupart des personnes amenées à faire appel à ce service, renoncent à le solliciter. Elles souhaitent une amélioration de la qualité de service pour pouvoir par la suite revenir à ce mode.

Certaines personnes ont émis le vœu qu'un service à la demande soit organisé par l'association, estimant que le personnel serait plus compréhensif (ils) sont plus à même de comprendre le problème des handicapés). x

On déplore vivement que les banlieues éloignées ne soient pas desservies par ce service de transport à la demande. On demande fermement un service taxi gratuit pour les causes urgentes et les besoins obligés. On déplore l'échec du service que le G.I.H.P. avait organisé précédemment avant que la collectivité ne reprenne ce service à son compte.

Il est surprenant de voir cette différence entre METZ et NANCY (1) dans la manière de gérer un service de ce genre, alors que ces deux villes sont à peu près de la même dimension, en prenant l'ensemble de l'agglomération. La proportion des handicapés ou personnes âgées est à peu près la même, la dispersion géographique semble aussi évidente tout comme à LYON. Il n'y a pas de zone de concentration à retenir. Il apparaît une différence dans le plan de circulation des T.C.. Le Centre de METZ commercial essentiel est exclusivement situé à l'intérieur d'un rectangle dans lequel il est très difficile de circuler, les rues sont très étroites, les deux rues principales par lesquelles passaient jusqu'à présent les BUS sont présentement transformées en voies piétonnières ce qui fait que le centre ne pourra plus être accessible aux T.C. et les autres rues sont uniquement accessibles aux véhicules légers. De toutes manières, il ne restera plus qu'un seul moyen à la portée des usagers, le minibus pour tout le monde.

g
à revoir !!

.../...

(1) Dans le chapitre qui suit nous avons pris en considération l'expérience de NANCY afin d'avoir une comparaison plus juste, compte tenu que METZ et NANCY sont à peu près d'égale importance sur le plan démographique.

C H A P I T R E I I I

LES ETUDES ET EXPERIENCES VISANT A AMELIORER LA MOBILITE

DES HANDICAPES PHYSIQUES

III 1-1 LES EXPERIENCES FRANCAISES COMPRENANT LES MODES
DE TRANSPORT A L'USAGE DES HANDICAPES

1-1-1 A NANCY (1)

En 1968, un service de transport à la demande a été lancé à l'initiative du G.I.H.P. en faveur des handicapés pour permettre à certains de fréquenter des établissements scolaires et à d'autres de se rendre à leur travail. NANCY est la première expérience du genre en FRANCE.

Il va sans dire que ce service a été déficitaire et que le Conseil Général de la Meurthe et Moselle subventionne tous les ans le déficit s'accroissant.

Devant les difficultés en matière de fonctionnement on décide de confier la gestion et l'exploitation à la C.G.F.T.E. (exploitant du réseau des transports en commun de la ville de Nancy) qui l'incorpore à ses services. Différentes études sont entreprises afin d'offrir au public un meilleur service tant dans le domaine des circuits que de l'élargissement de la clientèle ce qui n'est pas sans entraîner des coûts de fonctionnement élevés. Ce service ne remplace nullement des modes traditionnels et a pour objet de transporter un nombre important de personnes.

.../...

(1) Suite à une visite effectuée auprès de la Société Exploitante (C.G.F.T.E.) à NANCY et au G.I.H.P.

C'est sans doute au niveau de NANCY, qu'en FRANCE, pour la première fois, on s'est aperçu qu'un service à la demande donne une certaine satisfaction à la clientèle des handicapés lourds, à qui les transports réguliers n'offrent pas les mêmes services à cause des obstacles existants et des contraintes que le handicapé ne peut subir. Le transport à la demande se fait de porte à porte. Le principe est très simple : il exige un dialogue permanent, étant donné que ces services sont mis au point par la demande, et que l'exécution lui est subordonnée en fonction des distances.

Le client peut refuser l'ordre à cause d'un horaire entraînant une durée de déplacement trop longue ou encore un horaire ne lui convenant pas.

Le service spécialisé pour handicapés emploie six personnes :

- 5 du G.I.H.P.
- 1 de la C.G.F.T.E.

Ce dernier s'occupe en priorité de la tenue du planning. Six véhicules sont en service depuis le 1er septembre 1978. De petite capacité, ils peuvent accueillir quatre fauteuils roulants et deux places assises. Les usagers entrent en contact directement avec la C.G.F.T.E. par téléphone pendant les heures ouvrables (en dehors de ces heures, un répondeur automatique enregistre les appels). Des demandes de déplacement peuvent aussi se faire par écrit. Le client fait connaître son lieu de prise en charge (nom-adresse-étage) et son lieu de situation ainsi que l'heure à laquelle il souhaite être parvenu au terme de son déplacement.

Il indique aussi son type de handicap et s'il utilise un fauteuil roulant, permettant ainsi les prévisions d'occupation des places dans le véhicule. L'usager est rappelé selon les besoins pour lui faire connaître l'heure de passage du véhicule, surtout lorsque la demande a été enregistrée par le répondeur automatique qui n'a pas permis un dialogue suffisant. Le tarif d'un déplacement effectué dans les limites du district urbain est de 3 francs. Les déplacements en dehors de l'agglomération font l'objet d'une facturation à part au prix coûtant.

En cas de saturation des possibilités de ce service, il est établi un ordre de priorité afin que les déplacements "travail et scolaire" soient assurés en priorité.

Les véhicules sont stationnés au garage de la C.G.F.T.E. et leur entretien est assuré par les mécaniciens de la société exploitante. Tous les véhicules vont être équipés d'un système de radio-téléphone afin d'assurer une meilleure coordination. La comptabilité est tenue par la C.G.F.T.E. afin de permettre un regard plus direct sur les comptes au moment où se décide la demande de subventions. Tous les éléments sont repris sur un compte à part, la différence entre les recettes et le coût de fonctionnement fait l'objet de la demande de subventions. Chaque année, le budget prévisionnel est établi afin de dégager le montant de la subvention à présenter au Conseil Général.

BUDGET PREVISIONNEL DE L'EXERCICE 1976

- Nombre de personnes à déplacer : 15 000 (23 000 en 1979)
- Nombre de kilomètres à parcourir : 8 000

Dépenses prévisionnelles

- Frais de personnel (5 chauffeurs et un administratif)	283 500
- Entretien des véhicules (carburant-réparation-assurance)	85 000
- Amortissement des véhicules sur 5 ans	48 000
- Entretien locaux d'exploitation (éclairage-chauffage-assurance)	4 000
- Fournitures de bureau	500
- Recettes prévisionnelles	55 000
- Insuffisance	366 000

soit 28,60 francs par personne transportée et 4,25 francs par kilomètre parcouru.

Dans l'esprit des associations, ce service n'offre pas toute l'indépendance souhaitée qu'elles peuvent déjà trouver au niveau de l'habitat. Il faut considérer qu'il est au moins adapté aux besoins du handicapé, encore faudra-t-il le modifier en fonction du progrès.

Ce système vient d'être étendu aux villes de METZ - REIMS - TROYES où le fonctionnement est tout à fait semblable.

Si nous prenons en considération les chiffres qui nous ont été communiqués 23 000 déplacements seront effectués en 1980, (soit 78 personnes par jour et 16 personnes par véhicule). Il s'agit certainement du meilleur taux de remplissage en FRANCE, il reste même des heures creuses à exploiter de 10 h à 11 H 30, de 14 H 30 à 16 H.

Des véhicules plus banalisés avec des sièges amovibles pourraient recevoir une clientèle tout venant (En Suisse, les inscriptions ont été proscrites). (1)

.. / ..

(1) Selon Monsieur Jean Louis FLORES chargé d'études à l'I.R.T. de BRON qui a visité les principales villes suisses.

1-1-2 L'expérience de LORIENT

Depuis Janvier 1977, un service de transports publics pour personnes handicapées fonctionne dans l'agglomération lorientaise. Plusieurs facteurs ont concouru à la décision de créer un service spécifique du S I V O M.

a) L'existence à Plohen du centre de rééducation et réadaptation fonctionnelle à KERPORT sont à l'origine de cette création.

b) La création par le G.I.H.P. d'un atelier de décolletage sur la zone industrielle de KERPORT, une importante zone d'activité à l'écart des principales zones d'habitation de l'agglomération.

c) La volonté pratique affirmée par les élus lorientais de rendre la ville accessible à tous, volonté qui s'est concrétisée par des réalisations telles que plans inclinés, abaissement des trottoirs ou droit de passage pour piétons, destinés à faciliter l'accès aux services administratifs, aux activités commerciales et l'animation du centre ville.

d) La conscience du caractère indissociable des trois questions, du logement, du transport, du travail comme insertion sociale et professionnelle des handicapés.

e) Pratiquement les handicapés se déplacent avec ou sans fauteuil, formulant leur demande, celle-ci a l'agrément d'une commission médicale qui les autorise pour une durée indéterminée à utiliser ce service.

Objectif du P.R.M. à LORIENT

Ce service a été conçu comme un instrument de soin autonome pour le handicapé physique. Son objectif est de lui faciliter l'accès aux différents lieux de l'activité sociale en particulier aux études et au travail, afin qu'il puisse accéder ultérieurement à une autonomie plus complète, par l'acquisition ou l'utilisation d'un moyen de transport individuel ou de loisirs, selon son désir. Le centre prépare les gens à se servir d'une voiture. La vocation du P.R.M. est donc d'assurer prioritairement aux handicapés physiques dans de bonnes conditions de temps et de confort le transport régulier de leur domicile à leur lieu de travail ; en second lieu en heures creuses et à la demande de déplacements pour les autres besoins (achats - loisirs et soins).

Contrairement à d'autres expériences le service ne prévoit pas l'assistance totale aux handicapés. Ceux ci sont pris en charge par le chauffeur de la compagnie de transport de la région lorientaise depuis le trottoir ou lieu d'origine jusqu'au trottoir de destination, ce qui suppose qu'à partir de là, il y a une assistance à chaque extrémité.

Le fonctionnement :

Le SIVOM a confié au T.C.R.L. la réalisation et l'exécution en la matière.

Le matériel :

Il est constitué d'un minibus PEUGEOT et dont l'empattement a été allongé d'un mètre. Il est équipé d'un radiotéléphone qui permet une meilleure adaptation du service à la demande en particulier aux heures creuses, en évitant des kilomètres inutiles.

L'aménagement intérieur conçu par le SIVOM et les T.C.R.L. prévoit plusieurs possibilités selon le degré de handicap des personnes utilisant simultanément le véhicule. Le plancher comporte des rails sur lesquels peuvent venir se fixer, à l'aide d'ancrages, cinq fauteuils roulants. L'arrière est équipé de quatre sièges relevables dos à la paroi, munis d'une ceinture de sécurité. Deux de ces fauteuils ont une assise pouvant se replier en profondeur pour le meilleur confort du passager. Un plan incliné relevable (préférée à la plateforme plus soutenue) est donc situé à l'arrière ce qui permet l'accès de fauteuils roulants. Les handicapés disposent pour cette opération de l'assistance du chauffeur. Selon le nombre de personnes se déplaçant en fauteuils roulants, la capacité maximum du minibus est de cinq U.F.R. voyageant en fauteuil roulant ou huit en fauteuil simple et installés sur des sièges.

L'exploitation :

Un service fonctionne le matin, à midi et le soir, à des horaires fixés sur un itinéraire de façon à prendre et à déplacer les U.F.R. le plus près de leur domicile ou de leur travail, en pratique devant chez eux, à l'entrée de leur usine ou de leur bureau. Pendant les heures de la journée où le minibus n'est pas utilisé par les salariés en pratique de 8 H 30 à 16 H 30, sauf entre 11H 30 et 12 H 30, un service à la demande est organisé. Les personnes qui souhaitent en bénéficier doivent se faire connaître autant que possible la veille de leur déplacement, en précisant leurs coordonnées et les heures auxquelles elles souhaitent partir et revenir. Le radiophone offre une plus grande souplesse car il permet de donner satisfaction immédiatement parfois.

Le minibus fonctionne tous les jours de la semaine de 7 à 15-18 heures, sauf le samedi-dimanche et jours de fête. Un chauffeur de la compagnie qui s'est porté volontaire pour assurer le transport est affecté à temps complet à ce service.

Coût de mise en oeuvre et tarification :

Il est certain qu'un service aussi spécialisé représente une lourde charge d'exploitation et ne se justifie que par son caractère social. Il n'est donc pas possible de supporter aux handicapés le coût total du service que cela représente. La tarification tient compte cependant de la qualité supérieure de ce service. A l'intérieur du territoire du SIVOM du pays de Lorient, le tarif est de 3 francs ou de 4 francs selon que l'on reste ou non dans le périmètre.

Coût prévisionnel du fonctionnement

- Personnel 1 chauffeur	70 000
- Entretien gas oil - réparation	17 500
- Assurance	750
- Amortissement du véhicule (par an sur 5 ans).	17 000
- Total des dépenses annuelles	105 200
- Total des recettes annuelles	18 250
- Insuffisance de recettes	87 000

On déplore la limitation de l'utilisation du véhicule aux seuls handicapés U.F.R.. Il semble que les U.F.R. sont au nombre de 15 dont certains ont un handicap multiple. 1500 déplacements par an depuis 6 ans est le minimum que l'on puisse espérer. Un élargissement à d'autres catégories s'impose, les pouvoirs publics dans les conditions d'exploitation actuelle n'iront pas au delà, si ce stade à caractère expérimental se poursuit.

1-1-3 L'expérience parisienne (St. Cloud) (1)

Groupement pour l'insertion des handicapés physiques

Un service expérimental de transport à la demande des handicapés dans les Hauts de Seine et les secteurs limitrophes depuis septembre 1973 existe. Il est organisé par la délégation parisienne du G.I.H.P. L'antenne est située dans un local social loué à l'association par la ville de St Cloud. Un handicapé assure à plein temps bénévolement la permanence et l'organisation du service. Un répondeur téléphonique fonctionne en son absence et enregistre les demandes des handicapés. La délégation dispose de véhicules spécialement aménagés. L'estafette RENAULT est affectée à de petites liaisons pour PARIS rive gauche, à plusieurs demandes qui ont été formulées notamment pour les transports vers la Faculté à partir d'une base installée à la Porte d'Orléans. Le personnel se compose de trois chauffeurs professionnels et étudiants qui se relaient à temps partiel, les heures d'utilisation ne justifiant pas un emploi à temps plein. Le transport est organisé suivant un schéma sensiblement équivalent à celui de NANCY (toutes les expériences du G.I.H.P. sont établies sur le même modèle). En cas d'indisponibilité du minibus, si le transport est urgent et ne peut pas être remis, le G.I.H.P. rembourse au handicapé le montant du parcours en taxi (à cet égard il s'agit du seul cas connu où l'on rembourse un usager handicapé ayant subi un préjudice). Une priorité est donnée pour l'accès au service aux personnes les plus gravement atteintes.

Le prix du transport varie en fonction des distances. A titre indicatif, un transport Suresnes - St. Cloud coûte deux francs, un transport Neuilly - Paris rive gauche cinq francs, ^{Neuilly} Bailly - Ave. ^{au} ~~Donnesnil~~ huit francs. le G.I.H.P. s'efforce de moduler le prix en fonction de la situation matérielle des handicapés, des réductions sont accordées aux cas sociaux. d

.../...

Un système équivalent à celui de la carte à la semaine dans les transports publics a été prévu pour les handicapés payant chaque semaine trois aller et retour, les transports supplémentaires sont gratuits.

Le service fonctionne tous les jours de la semaine et éventuellement en cas de besoin le dimanche.

Au stade actuel, un certain nombre de commune sont desservies, plus une partie de PARIS : 7°, 8°, 15°, 16° et 17° arr.

Les Hauts de Seine regroupent 31 communes

Le Val d'Oise avec Argenteuil et Bezons.

Sur le plan juridique, le fonctionnement du service transport est assuré par la délégation parisienne du G.I.H.P.

Le financement du service est assuré essentiellement par des subventions des départements limitrophes et PARIS

En 1978, le Conseil Général des Hauts de Seine
a accordé 35 000 Frs
celui du Val de Marne 20 000 Frs
le conseil de PARIS a accordé à titre conservatoire 45 000 Frs
quant au Centre Régional des Oeuvres Universitaires et
Scolaires, il rembourse les services rendus aux étudiants
dépendant de lui, en 1978, il dispose d'un crédit de 45 000 Frs.

Pour 1978, le budget global a été de 1 700 000 Frs.

La période expérimentale étant terminée, il y a lieu de prévoir un financement permanent et fin 1978 il y avait huit véhicules.

Au cours de l'année 1976, 8000 personnes ont été transportées.

Au cours de l'année 1977, 11 000 personnes ont été transportées.

Au cours de l'année 1978, 13 000 personnes ont été transportées.

Le prix de revient par course et passage a évolue comme suit :

- 47 Frs en 1976
- 48 Frs en 1977
- 53 Frs en 1978 y compris le radio-téléphone qui a amélioré la qualité du service.

SCHEMA DE DEVELOPPEMENT

ANNEES	MOYEN	NOMBRE DE VOITURES
		EN FIN D'ANNEE
1979	8	8
1980	10	12
1981	14	16
1982	19	22
1983	26	30

Les recettes de l'année 1979

Selon le détail ci-dessus le budget d'exploitation y compris les dotations aux amortissements et aux fonds de roulement seraient couverts comme suit :

- Utilisateurs	21 %
- Départements Communes	27 %
- Syndicats des Transports parisiens	43 %
- Amortissement des subventions d'équi- pement	9 %
	<hr/>
	100 %

pour un total de 1 460 000 Frs.

La création du service transport des Hauts de Seine a provoqué de nombreuses demandes de renseignements d'associations existantes ou de particuliers.

On voit par là qu'il existe un désir de regroupement en matière de transport. Les A.P.F., la Fédération Nationale des Malades et Paralysés, le Groupement des Infirmes Moteurs Cérébraux de la Région Parisienne ... pour ne citer que les principales associations, sont de ce fait intéressées à regrouper leurs efforts.

Une action tendant à réaliser de nouveaux besoins serait d'une autre dimension et exigerait des moyens largement supplémentaires. Le handicapé en principe, dégagé de l'activité professionnelle a une possibilité pour un champ d'activité différent qui est celui des loisirs.

La progression à PARIS est assez rapide. Le schéma de développement est assez éloquent si l'objectif prévoyant le quadruplement du nombre des usagers est atteint. Pour le moment une extension vers le Nord et l'Est de PARIS n'est pas encore envisagée. Nos contacts avec les responsables du G.I.H.P. nous autorisent à dire que l'élargissement dans toutes les directions se fera à court terme (5ans), les pourparlers sont suffisamment avancés au niveau des associations.

Depuis fin 1978, il y a :

1° SUBVENTIONNES PAR LE MINISTERE

Villes	Nombre de véhicules
Montpellier	8
Tours	2
Saint Briec	1
Grenoble	3
Paris	4
Brest	2

(soit 20 véhicules)

A la même époque, on trouve un plus grand nombre de villes équipées subventionnées par les collectivités locales et dues à l'initiative des associations.

1-1-5 Parc total des véhicules pour handicapés en FRANCE (1)

Villes	Nombre de véhicules
Reims	5
Lille	4
Amiens	7
Quimper	1
Lyon	2
Metz	2
Marseille	4
Lorient	1
Troyes	1
Nevers	1
Nancy	6

(soit un total de 34 véhicules)

.../...

(1) Information obtenue directement par le Ministère des Transports visité en Juin 1979 -

Fin 1979, d'autres villes seront aidées par le Ministère des Transports. Dans toutes ces villes on ne dispose pas encore suffisamment de statistiques permettant de connaître le nombre de personnes transportées à l'exception de NANCY et LORIENT, les créations étant trop récentes. Il semble que la moitié des personnes sont des personnes non U.F.R.

On peut formuler une première hypothèse en accord avec le Ministère des Transports dans le cas d'un taux de remplissage de six personnes en moyenne par déplacement : il y aurait en dehors des transports organisés par les associations, 672 transports soit 201 600 déplacements annuels à raison de 300 jours ouvrables, ce qui est un minimum, ~~voire~~ insignifiant en considérant la demande latente, dans son ensemble, même pas 1% de la demande dans le cas le plus défavorable.

Le Ministère des Transports a demandé à chaque département par l'intermédiaire de la D.D.E. (Direction Départementale de l'Équipement) de faire un rapport succinct sur les besoins éventuels en matière de transport, ce qui aiderait les communes à prendre les mesures en faveur des transports. En date du 1.7.1981 aucun rapport n'est encore parvenu au Ministère.

REMARQUES :

Il ne fait aucun doute que l'effort principal a été porté sur le transport des seuls U.F.R. 38 véhicules, dont 6 à NANCY, en 5 années, constituent vraiment quelque chose de dérisoire. Cela tend à prouver que la visibilité du handicap a beaucoup plus d'importance ^{que} dans l'esprit des handicapés et que la notion même n'est pas encore bien perçue par le grand public et même les décideurs.

Nancy, une fois de plus est à l'origine d'une nouvelle initiative. La municipalité vient de mettre en service un BUS à la disposition des personnes âgées légèrement handicapées, avec deux circuits par jour, le matin pour les achats, l'après-midi pour les loisirs. L'expérience trop récente ne permet pas encore de tirer la moindre conclusion.

III 2-1 LES EXPERIENCES ETRANGERES

2-1-1 L'exemple suédois - STOCKHOLM (1)

Parallèlement au réseau général il existe à STOCKHOLM un service de transports pour handicapés et U.F.R. très élaboré. Depuis 1972, le conseil régional (équivalent à notre conseil général) est compétent et responsable pour les décisions se rapportant aux déplacements des handicapés.

Depuis 1977, l'autorité régionale (2) organise la totalité des déplacements des handicapés quels qu'ils soient. Le réseau de STOCKHOLM étant le seul prestataire de service. Par là, l'Etat marque sa volonté de concilier les problèmes des handicapés par une organisation institutionnalisée. *g*

(1) Rapport de Monsieur Jean Louis FLORES chargé d'étude à l'I.R.T. BRON suite à sa visite à STOCKHOLM, en mission officielle, déposé en mai 78

(2) En SUEDE la région est l'équivalent d'un Comté en ANGLETERRE -

Pour bénéficier de ce service de transport, les handicapés doivent disposer d'une autorisation délivrée par le Corps Médical. Deux sortes d'autorisation existent :

1) l'autorisation d'utiliser les taxis, 90 % des déplacements sont assurés par ce moyen.

2) l'autorisation d'emprunter les minibus spécialement aménagés soit 10 % des moyens.

En 1975, 56 000 autorisations ont été délivrées dont 3 000 pour les véhicules spéciaux. En 1980, le nombre d'autorisations est estimé à 70 000. En 1974, trois millions de voyages ont été effectués dont 2,7 millions par taxis et 300 000 par minibus.

Quatre catégories de personnes handicapées sont prises en compte

1) Handicapés physiques (U.F.R., utilisateurs de béquilles, plus les personnes affectées d'une réduction de capacité due à l'âge, les cardiaques, les personnes ayant des difficultés respiratoires) soit 72 %.

2) Handicapés mentaux, intellectuels, maladies mentales soit 3,5 %.

3) Handicapés de la vue .

4) Autres handicapés.

L'organisation d'un service par minibus

Le service à la demande se compose de 25 employés avec dix téléphones, le parc se compose de 20 minibus et occupe 250 agents avec 2 ou 3 agents par bus. Les transports se font de porte à porte, satisfaisant à la fois les besoins de travail, école, soins, achats et loisirs.

Matériel

1) MERCEDES est le premier fabricant à avoir équipé un véhicule pour fauteuil roulant avec plateforme élévatrice commandée par un dispositif électrique.

2) PEUGEOT On utilise également des Peugeot J 7 avec un plan incliné à l'arrière. Les fauteuils roulants sont poussés à bras d'homme dans le véhicule. Des sièges spécialement équipés permettent dans certains cas le transbordement du fauteuil sur le siège du handicapé. En cas d'impossibilité de transbordement on a prévu un dispositif pour fixer les fauteuils : de même a-t-on adjoint des strapontins pour accompagnateurs. Tous les véhicules sont équipés à l'arrière d'un projecteur.

Coût de service

En 1974, le coût de service était de 87 millions de couronnes avec une recette de 10 millions de couronnes.

Pour 1980, le coût prévu serait de 200 millions de couronnes et la recette serait de 11 millions de couronnes.

(au taux de change du 30 juin 1980, 1 F.F. = 0,9955 C arrondi
1 couronne = 1 franc)

Seules évidemment des subventions versées par le conseil régional peuvent permettre l'existence de ce service. Les efforts devant permettre aux handicapés de bénéficier d'un transport sont également ~~susceptibles~~ dans le métro.

La loi oblige maintenant d'équiper les nouvelles stations du métro d'au moins un ascenseur permettant l'accès direct, depuis le sol jusqu'au niveau du quai. 26 stations étaient dans l'obligation de construire des ascenseurs et l'obligation s'étendra progressivement aux autres stations.

La dépense est supportée par le conseil régional, en fait il s'agit d'un effort considérable du contribuable consentant à ce genre de dépenses.

L'exemple suédois est évoqué par la presse de tous les pays comme étant un modèle du genre. On est allé très loin dans l'intégration au niveau des transports (y compris les autres secteurs, à l'exception du travail où le handicapé n'est pas davantage accepté que chez nous). Ce système de transport décrit ci-dessus est étendu à de nombreuses villes, même de petites dimensions.

Dans les petites bourgades, voire même des villages de 100 à 200 personnes, la commune prend entièrement en charge les frais de transport d'un handicapé.

D'une manière générale, la participation à l'aide des handicapés est entrée dans les moeurs : tout est fait pour faciliter la vie de cette couche de la population peut être même de trop estiment certains, notamment dans le goût de l'effort.

Les chemins de fer se sont alignés sur la même politique que les services de bus officiels. Toutefois, il n'existe pas de plan à terme pour rehausser les quais de gare, mais les gares ont des services d'accueil équipés et du personnel pour aider les personnes en difficulté. L'accès aux gares se fait par des souterrains équipés d'ascenseurs. Le matériel roulant est également équipé en conséquence avec un ~~wagon~~ *voiture* pour certains trains à grande capacité, le transbordement n'est pas nécessaire, un système d'ancrage permet de stabiliser le fauteuil avec une tablette se rabattant, permettant de s'appuyer ou d'effectuer d'autres tâches, prendre ses repas le cas échéant.

Le système a un inconvénient : le handicapé ne peut se reposer, il n'existe pas de repose-tête. Ce qui est important à dire, c'est la très forte participation à l'effort consenti. Il en coûte près de 400 Frs à chaque contribuable, c'est à notre connaissance le taux le plus élevé.

2-1-2 - L'exemple de BRUXELLES (1)

Selon un rapport de la commission "HANDICAPES" de l'agglomération bruxelloise, il ressort avant tout que l'accent a été mis sur le changement dans l'entourage des handicapés, une prise de conscience des conducteurs de véhicules des transports en commun et d'autres voyageurs.

Il se dégage cinq problèmes :

1) Accès aux points de surface, traversée de routes et de carrefours devront être aménagés pour améliorer les conditions de circulation des handicapés, phase plus longue des feux de signalisation, bordures brillantes pour faciliter la circulation des véhicules, signalisation des travaux sur les trottoirs.

2) Aux points d'arrêt, aménagement et élargissement des trottoirs, système d'appel pour handicapés, arrêt des véhicules au bord des trottoirs.

3) Accès aux véhicules, appel à la bonne volonté des autres passagers.

4) Démarrage, freinage, conduite en fonction des handicapés, éducation des chauffeurs.

(1) Rapport synthétisé dans la revue UTIRP N° 76 - avril 1976
Document recueilli à l'Université de LYON II - Section
Economie des transports publics et de l'aménagement -

5) Accès au sous-sol, par différents moyens.

Il y a parallèlement une étude de la S.T.I.B. (1) qui définit deux objectifs :

a) Examen des possibilités d'aménagement des installations souterraines.

b) Service d'autobus et en estimer le coût.

Un recensement des handicapés pour 1970 de l'agglomération donne :

NATURE DU HANDICAP	ENSEMBLE DE LA BELGIQUE	BRUXELLES
Handicap - vue - ouïe et parole	15 459 9 901	1 700 1 090
Infirmité motrice	54 761	6 030
Amputation ou absence d'un membre	7 755	850
Maladie classique et assimilée	45 226	4 750
Handicap multiple	7 184	750
Autres handicaps	26 625	3 260
Handicaps mentaux	16 432	1 810
TOTAUX	184 339	20 280

Investissements 1976 - 1977

850 millions de francs belges pour 28 stations, soit 30 millions par station ont été investis dans l'installation d'ascenseurs reliant la voirie aux salles de guichets et aux quais des stations.

(1) Etude effectuée par la Société des Transports Industriels Belge, exploitante de son côté, en 1974 - 1975 -

Perte générale 75 % de la dépense totale et amortissement en 10 ans avec 9,5 % soit 34 millions de francs belges. (voir tableau des coûts ci-dessous).

Frais d'exploitation

Ils s'élèvent à 147 302 francs belges par an. Cette solution est incomplète et importante, elle ne favorise qu'une faible partie de la population handicapée. La zone d'influence ne couvre que 250 mètres de rayon autour de chaque station de métro (à LYON, à titre de comparaison sur le métro et concernant les usagers valides, la zone d'influence est de 450 mètres).

- L'ascenseur ne résoud pas tous les problèmes de l'accès au métro -
- Les quais avec le matériel roulant actuel ne sont pas adaptés pour y recevoir des personnes lourdement handicapées.

Organisation d'un service spécial d'autobus à la demande

C'est une solution qui a été retenue. L'exploitation n'est subordonnée qu'à l'achat et à l'aménagement des véhicules et permet d'améliorer considérablement les considérations de transport du plus grand nombre de handicapés.

TABLEAU DES COÛTS

	Investissement	Exploitation	Couverture géographique
Aménagement station - 1976	850	147	3 %
Organisation service autobus	42,5	48	100 %

CONCLUSION : La deuxième solution paraît être la plus avantageuse. Elle sert à tous les handicapés et peut être mise en service dans un délai très court. L'expérience est rentable avec des possibilités d'affecter les véhicules sur certaines lignes du réseau.

Les études belges connues font clairement ressortir que le transport spécifique pour les handicapés lourds est de loin la solution la plus appropriée à leur besoin. Ce point de vue restrictif ne doit pas exclure les autres aménagements, qui font partie du cadre de vie, au contraire c'est un choix à faire.

REPARTITION DES HANDICAPES PHYSIQUES PAR TYPE DE HANDICAP (BRUXELLES)

- Selon un rapport de la commission des handicapés de l'agglomération bruxelloise en 1975 -
- Extraits de Presse, document recueilli par la service des archives du Ministère des Transports à PARIS, remis à l'Institut de Recherches des Transports à ARCUEIL.

de dicap	Capables d'utili- ser les T.C. seul	Capables d'uti- liser les T.C.	Incapables d'utiliser les T.C.	1 + 2 + 3 - 4 -	Utilisant seu- un fauteuil roulant
es ieurs	10	54	83	147	63
es ieurs	-	-	-	-	-
ibre	-	5	-	5	-
	203	85	1	289	3
et parole	485	274	1	760	-
l	293	195	68	556	1
tériel	67	27	72	106	-
X	1058	640	165	1863	67

2-1-3 L'exemple de la GRANDE BRETAGNE (1)

Le problème des transports des handicapés en GRANDE BRETAGNE est envisagé de manière assez différente. Les solutions apportées ne reposent pas sur des créations de service de transport en commun, mais sur des moyens de transport individuel.

Le système appliqué est le suivant sur tout le territoire :

- a) soit que l'on bénéficie d'une allocation de transport -
- b) soit que l'on se voit attribuer une voiture pour handicapé.

Allocation de transport

En bénéficient tous les handicapés de moins de 16 ans et tous les handicapés ne pouvant du fait de leur handicap conduire une automobile. Sont également bénéficiaires les handicapés possédant une voiture privée, conduisant eux-mêmes ou se faisant conduire par quelqu'un. Le montant de cette allocation est d'environ 60 frs. par semaine. Cette somme est loin d'être suffisante et fait surprenant, elle est imposable.

Attribution d'une voiture spécialement fabriquée pour les handicapés physiques

Les véhicules à trois roues existent en deux versions :

- à essence
- à propulsion électrique

Ils ne disposent que d'une place assise, celle du chauffeur et d'un emplacement à côté du chauffeur pour mettre un fauteuil roulant plié. L'entretien de ce véhicule est à la charge des services de santé et de la Sécurité Sociale qui supporte aussi les frais d'une assurance au tiers.

.../...

(1) Compte rendu du voyage de Monsieur Philippe de SAINT GERMAIN en septembre 1978, membre du Comité de liaison pour les handicapés au conseil supérieur des transports à PARIS - LONDRES - LEICESTER - CHESTER - STAMFORD -

2-1-4 Les expériences américaines aux ETATS-UNIS

Indiscutablement ce pays vient en tête du point de vue nombre, diversité et origine des études. Nous assistons à un véritable foisonnement des idées. Toutes les personnes s'intéressant aux problèmes des transports des personnes défavorisées ont émis ou pu émettre leurs opinions.

Il paraît probable qu'à l'heure actuelle il y ait plus de 900 études dont certaines ne sont pas connues au delà de leur propre commune ; elles traitent généralement des besoins sur le plan local. De nombreux universitaires ont effectué pour leur compte des études sur les besoins des personnes défavorisées (est considérée comme personnes défavorisée toutes celles qui ont un revenu inférieur à 2500 dollars par an). Les américains attachent une grande importance à cette notion de revenu qui est de très loin un critère de référence, ce qui est particulièrement caractéristique dans la société politico-américaine où tout repose sur l'initiative privée, de nombreux essais ont été effectués dans un grand nombre de centres urbains et ruraux, à la recherche de la meilleure solution.

Comme chez nous, la connaissance de l'handicapé semble être l'aspect le plus important sur lequel débouchent toutes ses études. L'insertion dans la société se heurte aux mêmes difficultés, et surtout du point de vue social.

Plus de 400 expériences ont été tentées à ce jour, les 9/10 ont échoué faute de moyens financiers. Les études à tous les niveaux sont très nombreuses aux ETATS-UNIS. On peut sans se hasarder, dire que toute ville d'une certaine importance a effectué son étude pour essayer de trouver sa solution, toute assortie d'expériences en faveur des personnes handicapées, âgées ou pauvres.

Chaque étude requiert une description de la population concernée, une estimation de leur mode de déplacement rentrant dans un modèle général, une description détaillée des systèmes de transport ou de l'amélioration de système et une amélioration globale de la région desservie.

Dans chaque étude on évoque le problème tarifaire et la grande difficulté des Américains est de trouver les subventions nécessaires pour résorber les déficits qu'enregistrent les différents exploitants. On peut également affirmer que plus de 50 % des exploitants ont abandonné les expériences tentées, les besoins estimés ont toujours été surestimés. Dans nos études nous avons considéré que le taux moyen de 3,2 déplacements aux U.S.A. en moyenne était beaucoup trop élevé, nous estimons que dans nos études nous devons tenir compte d'un pourcentage maximum de défection de l'ordre de 40, voir 50 %.

Nous devons constater qu'aucune autre approche psychologique médicale ou sociale n'a été faite à notre connaissance, c'est bien en terme de démunis que l'on s'exprime dans ce pays, un usager comme les autres qui peut ou qui ne peut pas payer.

Quelques titres :

Auteur : KNIGHTON - Département d'Etat de NEW YORK des transports

Titre : Intégration des effets de la levée des obstacles sur les prévisions de demandes pour le transport des personnes âgées handicapées autre que le travail.

Auteur : Weaver - Transports publics en milieu rural. Etude de cas sur les transports à partir du problème au Dakota du Nord.

Auteur : KIRBY - Urban Institute BOSTON

Titre : Improvisy the mobility of the ELDERLY and the handicapped trough user-side sulaisties.

Nous avons obtenu par l'intermédiaire de l'Institut de Recherches des Transports à ARCUEIL, le résumé de 60 études américaines que l'ordinateur de l'Institut de Recherches des transports à Washington nous a transmis, qui à elles seules peuvent faire l'objet d'une thèse complémentaire à celle-ci.

2-1-5 La République Démocratique Allemande (1)

Le problème de l'intégration des handicapés est souvent évoqué dans les pays de l'Est. On sait par exemple qu'à proximité de BERLIN-EST, il existe un village entier habité par des handicapés U.F.R. demeurant dans des pavillons entièrement adaptés et accessibles. Ils ont à leur disposition des magasins et ils trouvent tout ce qui est nécessaire à leur subsistance : des salles de réunions, des salles d'études pour y suivre les cours, une bibliothèque, une salle de cinéma et une salle de théâtre. Ils sont encadrés par tout le personnel médical (médecins et auxiliaires) et des animateurs culturels.

Certains, les moins atteints, travaillent et sont transportés par minibus vers les lieux de travail, d'autres vers des centres spécialisés, des écoles et même des universités. Ils sont entièrement pris en charge par l'Etat.

Il n'y a pas d'innovation particulière de ce côté, permettant de dire que les pays de l'Est sont plus en avance que les pays occidentaux.

Peter SPRENGER dans la revue "PERIODIKOM" (2) en décembre 1977 relate l'existence d'un système de transport à la demande dans plusieurs villes de la D.D.R.. Le service est incorporé dans les T.C.

.../...

(1) Information recueillie par le Colonel DEGATIER, adjoint au Général commandant la garnison française à BERLIN actuellement chef des services des relations extérieures à la SEMALY à LYON -

(2) PERIODIKOM - revue bi-mensuelle paraissant en allemand - Septembre 7 découverte dans un kiosque à journaux à STUTTGART -

de la ville, le personnel est volontaire, sur chaque véhicule il y a deux personnes, le chauffeur et son accompagnateur. Les véhicules sont du type estafette Renault pouvant recevoir quatre fauteuils roulants et leurs passagers. Les U.F.R. sont poussés à l'intérieur par deux hommes sur un plan incliné dans le véhicule. Ces services ont été mis sur pied pour satisfaire les besoins scolaires et soins, ils donnent satisfaction dans la mesure où il n'y a rien d'autre. Le transport est gratuit et à la charge de la collectivité.

Une commission spéciale vient d'être créée pour la recherche de solutions tendant à faciliter les déplacements des handicapés dans la ville, et travaillant en association, avec une organisation similaire en Hongrie.

Toujours selon la revue "PERIODIKOM" de 1976, et un article de PANNIER, des dispositions sont prises pour rendre accessible le métro aux handicapés par l'adjonction aux stations de métro d'ascenseurs. (Il n'est pas précisé si les U.F.R. sont pris en considération). En matière de chemin de fer, la gare de BERLIN LICHTENBERG est en cours d'aménagement, permettant l'accès aux handicapés. Il s'agit de rehaussement du quai au niveau de la première marche du train, on trouve un élévateur permettant de soulever le handicapé dans son fauteuil jusqu'à la porte, un service d'accueil, un service de renseignements permettant aux handicapés de savoir si la gare destinatrice est également équipée pour le recevoir.

On ne dispose pas ailleurs d'aucune précision pour savoir comment vit le handicapé chez lui, comment il est inséré dans la société, ses ressources. On sait qu'en cas d'inaptitude il est entièrement pris en charge par l'Etat, ce qui n'autorise pas des comparaisons valables.

La revue "PERIODIKOM" nous indique dans le même article que d'une manière générale les pays de l'Est européen s'inspirent en partie de l'exemple suédois, qui est le service à la demande pour handicapés lourds.

Deux ingénieurs chargés d'études à la SEMALY de LYON, Mrs. GUILLOSSOUX et de CRESSY ont effectué un voyage en juin 78 à BUDAPEST. La priorité donnée aux T.C. ne fait aucun doute, on se déplace très vite d'un point à un autre, compte tenu de l'existence de tramways en site et des bus avec remorques circulant en moyenne à 80 km/h et à une cadence très rapprochée.

Sur chaque ligne principale c'est à dire une dizaine sur 73 existant, on a introduit un minibus pour handicapés du type Mercedes qui admet tous les handicapés, deux fauteuils roulants par véhicule, voire des personnes âgées dans la mesure des places disponibles. Les stations sont prévues pour permettre l'arrêt de deux véhicules (le tracteur et sa remorque + un minibus) afin de ne pas entraver l'horaire.

III 3 LES ETUDES FRANCAISES

3-1-1- Etudes de la SEMALY-LYON (1) se limitant aux seuls utilisateurs de fauteuils roulants

Il faut savoir que c'est sous la pression des associations pour l'application de la loi d'orientation du 30 juin 1975, la pression des médias, les différentes manifestations organisées à l'occasion de la mise en service du métro de Lyon que le Syndicat des Transports en Commun de la région lyonnaise a confié le soin à la SEMALY d'étudier les besoins des handicapés physiques en matière de transport. Cette étude est limitée au groupe spécifique pour lequel il n'existe aucun moyen de transport et qui est le plus isolé.

(1) Société d'Etudes mixtes pour la mise en place du métro de LYON
(étude effectuée sur la demande du Syndicat des Transports en commun de la région lyonnaise présidé par le Préfet - rapport

remis
fin 1

Faire une étude sur l'ensemble des handicapés requiert des moyens beaucoup plus vastes, financièrement et humainement et sur une période beaucoup plus longue que celle de cinq mois et demi qu'il a fallu à la SEMALY. Cette étude s'est donc orientée tout d'abord vers une classification des handicapés physiques, leurs difficultés dans le déplacement et notamment face aux transports, une définition des structures d'accueil de ces handicapés sur le plan local, par recensement des centres et examen de leur fonctionnement par interview de responsables d'associations, d'ateliers, de foyers d'hébergement, du personnel médical, une analyse des expériences françaises et étrangères en la matière.

Une deuxième phase procède par enquête directe auprès des utilisateurs de fauteuils roulants par correspondance (voir mémoire D.E.A. et rapport SEMALY) la faiblesse du système utilisé est que par correspondance, les deux tiers des personnes consultées n'ont pas répondu pour des raisons diverses. Il est généralement connu que toutes les enquêtes de ce type sont limitées par la faiblesse du nombre de réponses. La conclusion de cette étude nous amène à dire que la mobilité est très faible - moins de trois déplacements par jour (environ 55 %) alors que pour l'ensemble de la population lyonnaise on trouve une moyenne de 3,5 déplacements par jour.

3-1-2 Etude réalisée par l'Institut de Recherches des Transports à BRON sous l'angle ergonomique en 1978 (1)

Cette étude qui a fait l'objet d'une collaboration entre chercheurs de l'I.R.T. et médecins, tend à démontrer les différentes possibilités que peuvent avoir les différents handicapés (en fonction de la nature du handicap, de leur âge), en fonction des modes de transports existants.

.../...

(1) Plusieurs études ont été effectuées par l'I.R.T. - à la suite de la parution de la loi d'orientation, à ARCUEIL et à BRON. Le tout a été coordonné par Mr. Jean Louis FLORES, chercheur et chargé de cours à l'Université (en sociologie) La partie ergonomique est largement étoffée par les déclarations du Professeur MINAIRE grand spécialiste de la rééducation fonctionnelle à St. GENIS LAVAL, chargé de cours à la Faculté de Médecine de LYON.

Elle préconise des installations nécessaires dans chaque situation au moment où il s'agit de faire un déplacement, cela s'étend aussi à chaque mouvement à faire devant chaque obstacle. Voir schéma qui suit.

3-1-3 Conclusion de l'étude réalisée par l'Institut de Recherches à BRON -

pour un handicapé désirant prendre le train en fonction d'une situation à atteindre, des installations existantes et des mouvements qu'il faut faire pour être transporté -

La situation possible Dénomination de la phase (1)	Les installations Activité principale (2)	Les mouvements à faire Classification fonctionnelle (3)
a) Repérage de la gare	Information extérieure et intérieure	Chap. 3 Communication
b) Accès à la gare	Circulation extérieure	Translation horizontale sur plan lisse ou non lisse immobile - station sur plan immobile
c) Attente dans les gares	Circulation intérieure plus modalités de paiement	Translation horizontale sur plan lisse ou non lisse, immobile - préhension - acquittement
d) Transfert dans le véhicule	Circulation verticale	Translation verticale (ascenseur, rampe, marche)
e) Déplacement dans le véhicule	Maintien de l'équilibre face aux secousses	Translation horizontale sur un plan mobile, plus préhension, aide à l'ambulation et à la station
f) Immobilisation en station debout et assise	Maintien de l'équilibre dans ces deux types de position	Station debout sur le plan mobile et station assise
g) Sortie de véhicule	Franchissement d'une porte	Préhension porte d'ouverture manuelle commandée automatique

Il ne semble pas qu'il ressorte de règle précise et il apparaît souhaitable que la polyvalence des moyens utilisés subsiste afin que chacun utilise celui qui lui convient le mieux

Par l'avion : nécessité d'avoir des ascenseurs spécialement conçus pour handicapés qui assurent la translation verticale avec accompagnement d'un employé pouvant guider le handicapé. La passerelle télescopique en tant que système de transfert donne entièrement satisfaction. Il s'avère que dans beaucoup d'avions, le couloir est trop étroit quoique de nouveaux modèles donnent entière satisfaction.

En chemin de fer : Le problème le plus urgent à résoudre est le transfert. La pénétration en ~~wagon~~ a toujours été une des difficultés, le moindre handicap pose un problème pour un valide, loin derrière viennent l'accès aux quais et les largeurs de circulation dans les voitures. On privilégie la place assise, ce qui est normal en considérant le point de vue de l'ensemble des usagers.

L'ensemble de l'étude d'un point de vue fonctionnel, porte aussi sur le phénomène de préhension et d'ambulation en fonction des aptitudes du sujet (+) et de la population de handicapés concernée. Chaque handicap en fonction de l'individu entraîne une perte fonctionnelle, ce qui est un obstacle pour l'un et ne l'est pas nécessairement pour l'autre atteint parfois du même mal.

Tout un ensemble de problèmes est soulevé, qui doit conduire à définir une nouvelle méthodologie.

.../...

a) Classification des handicapés non en fonction d'un pourcentage d'invalidité mais selon les possibilités fonctionnelles de chacun en face des moyens existants, accessibilité et moyens de transport, aptitude des individus à vaincre certains obstacles psychologiques.

b) Nécessité pour les techniciens chargés des études de prendre en compte la population qui a des réductions fonctionnelles

c) Nécessité pour les constructeurs de modifier les matériaux.

d) Nécessité pour les transporteurs de modifier les infrastructures, nécessité pour l'administration de tenir compte des dispositions qui découlent institutionnellement par des aménagements nouveaux.

e) Obligations qui s'imposeraient aux décideurs dans leur choix politique et par extenso sur l'économie locale, régionale ou nationale par le transfert des revenus.

Cette classification est une des phases qui s'impose dans la connaissance des handicapés (voir discours du Ministre (1), rapport annuel du COLITRAH du 27 mars 1979), connaissance du handicapé d'une manière générale, sans doute intéressante d'un point de vue médical, incomplète pour être pris en compte par les exploitants transporteurs, mais instructive pour les constructeurs et pour les chercheurs dans leurs études.

.../...

(1) Discours d'introduction de Mr. Joël Le Theule, point de vue complété par Mr. ARTAUD-MACARI Président du COLITRAH et Président d'honneur de la Commission Supérieure des Transports.

3-1-4 Etude de l'A.P.F. et de l'A.D.A.P.E.I. et Participation d'un Centre de Grands Infirmes utilisateurs de fauteuils roulants et le point de vue des personnes âgées à METZ -

Cette étude porte sur le district messin desservi par les autobus des T.C.R.M., la population est de 200 000 environ (Metz compte 120 000). Toute comme à LYON dans l'étude SEMALY sur les U.F.R. les handicapés messins sont très dispersés géographiquement. Les personnes contactées sont majoritairement d'une condition modeste socialement et financièrement ; les fichiers sont là pour le prouver. Les autres plus aisés, restent plus volontairement à l'écart, bénéficiant d'un support social en rapport (les fichiers à Metz comme à Lyon le confirment). On trouve dans les foyers en structures médicalisées des personnes d'une appartenance sociale équivalente. Nous n'avons jamais rencontré une personne appartenant à un milieu aisé, si ce n'est un sujet qui à la suite d'un handicap, diminué socialement n'a plus les moyens de se maintenir à un niveau économique. Toute comme à Lyon, l'étude de Metz est restrictive car elle ne fait pas ressortir d'une manière évidente et très nette la comparaison des handicapés par rapport au restant des usagers.

3-1-5 Etablissement d'un guide à l'usage des personnes handicapées de METZ et des environs par les Membres de la Jeune Chambre Economique (1)

Le guide est destiné à l'ensemble des personnes handicapées au sens le plus large. Il indique d'abord les adresses des différentes associations avec le nom des personnes responsables.

.../...

(1) Sa rédaction a été entreprise par les soins de la Jeune Chambre Economique de METZ en collaboration avec l'A.P.F.. Sa présentation à l'usage des handicapés n'est pas encore arrêtée.

Les adresses des différentes administrations avec les services plus spécialement destinés aux handicapés :

- D.A.S.S. et Préfecture
- Sécurité Sociale et Allocations Familiales
- C.O.T.O.R.E.P.
- A.N.P.E., etc.....

Les adresses des foyers du club du troisième âge, des centres de soins, des commerces spécialisés dans la vente pour troisième âge.

Des surfaces de commerce accessibles aux fauteuils roulants, des lieux de loisirs, (stade - promenade - aucun cinéma n'est accessible pas plus que le théâtre municipal).

Des possibilités de transport, les véhicules des T.C.R.M., les minibus qui font la navette entre la gare et le centre ville, les horaires, les itinéraires.

Les conseils sur les itinéraires qu'il faut utiliser de préférence en dehors des heures de pointe pour éviter les encombrements et les longues attentes, il s'agit généralement d'itinéraires détournés.

Le guide est purement descriptif, il est différemment apprécié suivant les services qu'il peut apporter aux uns et aux autres mais constitue néanmoins un avantage certain, il renseigne sur ce qui existe.

III 4 LES ETUDES ETRANGERES

4-1-1 Les études en République Fédérale d'Allemagne (1)

Les renseignements parvenus relatent les différentes expériences en cours dans un certain nombre de villes. Par rapport à nous, les initiatives sont directement prises par la communauté qui met en service un certain nombre de véhicules aménagés (V.W. et MERCEDES).

.../...

Le déficit occasionné par l'exploitation d'un tel service est pris en charge aux trois quarts par la ville et à un quart par le Land. Du point de vue technique, on n'enregistre aucune avance sur la FRANCE; il ne semble pas non plus que, dans ce pays, le handicapé soit l'objet d'une considération particulière. Les allemands trouvent tout à fait naturel que l'on fasse quelque chose pour les handicapés, sans pour autant en faire un enjeu politique. L'allemand par opposition au français vit une vie plus collective, et de ce fait, le handicapé est mieux intégré dans la société, mieux toléré. La solidarité joue en effet davantage, les personnes considérées comme défavorisées ne sont pas traitées en marginaux : il se trouve toujours une personne pour aider celui qui est dans le besoin. En fait, l'intégration est certainement plus avancée, au moins dans les coeurs.

Des études sont actuellement en cours auprès de plusieurs constructeurs de véhicules qui se sont concertés afin de mettre au point un véhicule plus adapté au besoin des personnes ayant une réduction fonctionnelle, pouvant recevoir des fauteuils roulants.

Tout comme ailleurs, le métro de BERLIN devra comporter des ascenseurs permettant d'accéder sur les quais, avec à l'appui, un personnel qui sera chargé de veiller et d'aider les handicapés.

Pour le moment, les services existants sont surtout destinés à aider les personnes (susceptibles de se rendre à leur travail).

4-1-2 Les études anglaises

Les problèmes et les besoins de mobilité des personnes qui ne possèdent pas de voitures (des handicapés et des personnes âgées) sont examinés : On étudie ainsi les caractéristiques des divers groupes ainsi que leur mobilité

On insiste en particulier sur le processus de planification et sur la gestion des services de transports publics dans les petites villes et les milieux ruraux. On résume des caractéristiques et des moyens de transports existants. On constate qu'il y a une très mauvaise coordination de ces différents moyens où les coûts d'exploitation sont très élevés. Les exploitants ne sont pas subventionnés et ne peuvent faire face aux dépenses supplémentaires occasionnées par la prise en charge partielle des personnes défavorisées. Les personnes handicapées qui touchent une allocation de 60 francs par semaine, ne peuvent faire face à l'ensemble de leur déplacement. Or on se trouve dans une impasse depuis plus de trois années. Les anglais se trouvent d'une manière générale dans une période difficile, les retraites sont déjà très limitées, ainsi, que les allocations payées aux personnes âgées. Il ne semble pas qu'on aille vers un avenir meilleur. (1)

4-1-3 Synthèse sur l'orientation prise par les différents pays

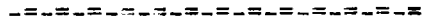
En France, (selon le rapport du COLITRAH du 27 mars 1979 ainsi que les indications émanant du Ministère du Travail et de la Santé) la carence la plus importante serait le manque de connaissance de la population des handicapés ainsi que de leurs besoins, cela tient aussi au manque de statistiques cohérentes. Il nous semble qu'à travers les expériences et études étrangères, on n'est pas plus avancé.

Les pays nordiques sont plus avancés dans les réalisations, on pourrait dire surprotégés, et les rapports entre eux et le restant de la population paraissent plus normalisés. Il nous semble que dans la plupart des pays, les transports spécialisés se sont développés. On considère en FRANCE que les pays nordiques

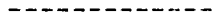
(1) Compte rendu d'un voyage d'études en Grande Bretagne d'une délégation de handicapés de PARIS et de NANCY. Ils ont fait état des études entreprises conjointement par le Ministère des Transports et le Ministère de la Santé.

sont allés trop loin et trop vite sans se préoccuper des conséquences que cela pouvait avoir, d'un point de vue efficacité et rendement. Nous commençons à maîtriser certains aspects et nos théories s'affirment, mais nous sommes encore très loin des réalisations concrètes souhaitées et d'accepter le handicap en milieu de transport normalisé.

C H A P I T R E I V



LA RECHERCHE D'UNE SOLUTION



IV 1. LA POSITION DES DIFFERENTS ACTEURS

IV 1-1 L'ETAT L'orientation souhaitée :

1-1-1 Socialement

C'est par un long cheminement que la société a découvert la présence des handicapés et qu'elle a pris conscience de ses devoirs envers eux. Tout au long de nombreuses études, on a essayé de découvrir à travers notre société qu'ils existent et on a reconnu la nécessité de faire reculer la notion de l'assistance, tellement ancrée dans les esprits depuis toujours. Toutes les actions entreprises et qui sont à mener, tendent à éliminer le phénomène de ségrégation et de marginalité qui serait de leur donner un statut à part et en dehors de notre société. La loi apporte des novations importantes dans le domaine statutaire, écartant au fur et à mesure toute référence à l'obligation comme ce fut souvent le cas dans le passé, supprimant dans la plupart des cas la récupération sur la succession. L'effort principal se fera à la base où les plus défavorisés sont à soutenir étant donné leur faiblesse, leur donner des ressources qui équilibreront leur statut inégalitaire, qui ne soit pas une gêne mais comme un droit naturel.

En matière de transport, en face d'un système induit par une urbanisation elle même conditionnée par un système socio-économique, prendre des mesures qui permettront aux personnes ayant une mobilité réduite à cause d'un handicap de se déplacer plus facilement selon leurs besoins, en adaptant les structures existantes ainsi que le matériel sans trop bouleverser la politique de transports liée à notre système. L'Etat se veut être prudent en la matière, les besoins s'expriment davantage par des considérations d'ordre psychologique que social; par une visibilité du handicap qui gêne davantage les intéressés pour se mouvoir dans la société. En fait, l'Etat orientera davantage l'action en faveur des mesures sociales, considérant que les autres aspects de l'intégration découleront du fait des moyens sociaux.

L'Etat sans doute, a tardé à découvrir la plénitude de sa mission. Les initiateurs privés peuvent légitimement en ressentir quelque noblesse et quelque fierté. Ils se sentent investis d'une mission générale, l'Etat s'attachera sans doute à assurer la participation des fonds publics dans tous les domaines.

Nous pouvons largement associer les Eglises à la contribution apportée aux actions entreprises en faveur de l'aide aux défavorisés. Elles sont même les premiers novateurs dans ce domaine si on remonte dans les temps. (Les premières léproseries, St. Vincent de Paul, les hospices, plus récemment les hôpitaux, les structures d'accueil et de soins ont servi de base dans la réalisation des centres actuels, avant que l'Etat ne monopolise le problème de la santé).

Toutes les structures actuelles d'origines religieuses sont subventionnées au même titre que les institutions laïques et contrôlées par la D.A.S.S. du point de vue gestion des fonds publics mis à leur disposition.

Toutefois, en face du problème qui est le transport des personnes à mobilité réduite, l'Eglise n'a pas pris position, il n'existe aucune trace d'une intervention ou d'une prise de position de quelque ordre. C'est sans doute un des rares domaines auquel l'Eglise ne s'intéresse pas. Nous avons demandé à quelques établissements accueillant des élèves ou des maisons de retraite comment sont organisés les transports de leurs pensionnaires, on nous fit savoir que rien de spécial n'existe. On s'accorde à dire par contre si on prend en considération l'ensemble de la loi d'orientation, que l'action de l'Etat va dans le sens souhaité par l'Eglise, avec un souhait que la technique, voire la science, soient davantage adaptées à l'homme.

Il est vrai aussi que les possibilités de l'Eglise se rétrécissent faute de moyens, faute de vocation à fortiori les actions ne peuvent être que sporadiques et isolées. Economie des transports, études de trafic politique des transports ... sont des mots qui ne rencontrent pas d'écho dans les milieux ecclésiastiques et pour cause.

1-1-2 Culturel

Dans le chapitre premier de la loi d'orientation, l'Etat confirme ses devoirs en matière d'enseignement et de première formation professionnelle (1). Si depuis, un certain nombre de mesures ont été prises réglant les aspects techniques, par la création de classes spécifiques, en menant les enfants vers les lieux où sont dispensés les différents enseignements ;

.../...

Il faut constater un échec relatif de l'enseignement et de la formation tels qu'ils sont dispensés, ne permettant pas aux handicapés d'être intégrés professionnellement dans la vie. Il y a une sorte d'inadéquation entre ce que sait faire un handicapé et ce qu'il peut faire : il importe de trouver des solutions qui soient davantage à sa portée et de créer ainsi des circuits qui permettent également aux autres handicapés, dont les possibilités de travailler sont réduites à l'inexistant, et l'impossibilité de se parfaire, de s'entretenir, de rester au contact des autres. Finalement, l'activité culturelle peut, dans bien des cas, devenir une activité principale tout comme le travail l'est pour les actifs. Cela s'inscrit sans doute dans un programme global, où de nombreux inactifs doivent pouvoir accéder à une culture de maintien au moins, les motivations personnelles susciteront toujours les uns à se distinguer davantage par rapport aux autres. De nombreuses solutions sont à imaginer, et l'Etat ira certainement dans cette voie, si la volonté populaire est plus évidente. D'ores et déjà, l'Etat a pris conscience de cette situation, là aussi comme ailleurs, il faut une connaissance du handicapé pour ses besoins culturels et le support transport contribuera à communiquer les idées, à les élargir, le fait de vouloir participer aux activités culturelles signifie devoir mettre en évidence un besoin.

1-1-3 Economique

L'Etat a pris en charge les dépenses d'éducation, de formation professionnelle, de reclassement et d'hébergement, et assure en outre le financement de la garantie des ressources. Il est désormais possible d'avoir une idée approchée des contributions respectives de l'Etat, des collectivités locales et des organismes de Sécurité Sociale.

Sans doute faut-il que le handicapé connaisse également des conditions de vie lui permettant d'atteindre un certain épanouissement, l'homme a besoin de connaître un complément à sa vie purement végétative. Dans cette autre phase, l'Etat se préoccupe sans doute d'atteindre certains objectifs qui se traduiront par des dépenses supplémentaires. Il faudra donc trouver un passage entre le secteur social et le secteur sanitaire qui est de plus en plus difficile.

La prise en charge par l'Etat de frais de transport est effective quand il s'agit d'enseignement ou de formation professionnelle et de traitement médical.

Si des subventions sont accordées pour permettre aux collectivités locales de lancer des services transport pour deux années, il restera à déterminer avec force qui prendra en charge les déficits qui en résulteront une fois que ces services fonctionneront. Les subventions s'imposent et de nouvelles recettes doivent être créées. Nous pensons qu'il s'agit d'un problème national et que l'ensemble des citoyens doit participer au financement des moyens de transport, et qu'il faut éviter de pénaliser seulement les autres usagers des transports en communs.

IV 2 AU NIVEAU DE LA SOCIETE

2-1-1- Sous l'aspect social et économique

L'insertion n'est pas une notion qui va de soi dans une société comme la nôtre, en empruntant la notion durkheimienne, c'est à dire qu'elle traduit la diversité et la richesse de l'ensemble des relations de tous ordres qu'un individu, ayant une position sociale déterminée, peut entretenir avec d'autres individus ou des groupes.

Le handicapé physique perd son autonomie, du fait du handicap, cette autonomie physique, condition le plus souvent nécessaire de l'autonomie sociale, n'est plus obtenue que par des coûts supplémentaires qu'il faut pouvoir supporter. Pour acquérir son autonomie physique, il faut du capital, quelque soit sa nature, matérielle ou symbolique, c'est à dire ce qui permet d'obtenir les services des autres. Or, l'Etat a donné les moyens minimaux à chaque individu pour lui permettre d'obtenir les services des autres, et pas davantage. La très grande difficulté est de faire admettre aux autres que les droits des handicapés sont justifiés. Les hommes ne naissent pas et ne vivent pas égaux, nous sommes dans le centre d'un problème qui est aussi vieux que le monde, auquel chacun de nous doit faire face dans sa vie. Développer des institutions et tout un système d'aides ne répond pas à un objectif finalisé. Bien au delà, cela implique un changement de mentalité qui veut que les distances psychologiques soient réduites, que nous n'avons pas seulement à supporter les avantages mais aussi les inconvénients de notre système. Les actions privées et officielles devront tendre à affirmer la personnalité du handicapé en l'acceptant dans notre vie de tous les jours, aussi convient-il de l'accepter.

IV 2-2 LA POLITIQUE ACTUELLE DES TRANSPORTS (1)

La politique générale en matière des transports des handicapés - Rappel de la création du comité de liaison pour handicapés -

Dans le cadre des dispositions de l'article 52 de la loi d'orientation en faveur des personnes handicapées, le Secrétaire d'Etat aux Transports, en accord avec le Secrétaire d'Etat à l'Action Sociale, a créé par décision du 18 8 1975 au sein du

(1) Conseil supérieur des transports - rapport annuel du Comité de liaison pour le transport des handicapés sur le transport des handicapés - Mars. - avec introduction de Mr Le Theule Ministre des Transports et conclusion de Mr Artaud-Macari Président d'honneur du Conseil Supérieur des Transports.

Comité des Inspections Générales du Secrétariat, un groupe interministériel afin d'engager les travaux nécessaires à la préparation des textes d'application de la loi.

Mission :

- Recensement des problèmes posés pour les transports de handicapés
- Analyse des solutions possibles
 - . Aménagement des moyens de transport existants
 - . Création de moyens de transport collectifs spéciaux
 - . Utilisation de véhicules individuels
- Préparation d'objectifs et d'un calendrier
- Préparation de textes réglementaires

Le groupe de travail qui déposa son rapport en mai 1977 est parvenu aux conclusions suivantes :

1) encourager la collectivité locale concernée à organiser un transport spécifique lorsqu'un besoin de transport existe avec une assistante technique de l'Etat.

2) Pour le déplacement à l'intérieur des agglomérations urbaines, créer des services à la demande ... avec des véhicules qui permettent de recevoir à côté des personnes en fauteuils roulants d'autres voyageurs, notamment des handicapés âgés.

3) Que le Secrétaire d'Etat demande à la S.N.C.F. de développer et d'intensifier les expériences en cours.

Amélioration de l'accessibilité pour les autobus futurs, qui devraient avoir un plancher bas et un genouillage à l'arrêt.

De plus il est prévu à la réception des véhicules, la possibilité d'installer un ~~haillon~~ pour U.F.R. La solution technique est là. On se penche sérieusement sur la solution qui sera la plus valable, d'une faible capacité mais appropriée au prorata de la population des handicapés. On hésite très sérieusement à introduire des solutions techniques compte tenu de l'incidence que cela peut avoir sur l'exploitation et son coût. Les considérations d'ordre humain et de sécurité sont très importantes, c'est pourquoi le pragmatisme caractérise la poursuite des études et des recherches dans la politique gouvernementale, considérant par là que toute erreur pourrait être lourde de conséquences.

On estime qu'il faut une bonne connaissance de la population des handicapés et des difficultés fonctionnelles que rencontrent dans leurs déplacements ce type d'usagers. Il faut approfondir la connaissance de la population des handicapés et de leurs besoins par des enquêtes, et par sondage.

Il se pose une question de financement de la recherche. Il appartient au Ministère des Transports de dégager les crédits nécessaires pour financer l'enquête par sondage, non pas d'une partie de la population des handicapés, mais d'un échantillon très large de l'ensemble de la population valide, plus personnes handicapées, plus personnes âgées. Etant donné le principe d'une solidarité nationale, il serait éminemment souhaitable de voir une participation nationale, mais aussi celle des collectivités locales, de la Sécurité Sociale, et les différents groupements intéressés, soit sous forme d'un fond d'encouragement, soit d'une enveloppe financière, pour financer non seulement l'étude par sondage mais aussi la création des services collectifs à la demande, les expériences, de même que la possibilité d'utiliser les taxis ou toute autre formule.

4) Que des instructions précisent que pour tout transport à créer, les conceptions des ouvrages et des véhicules tiennent compte des besoins des voyageurs handicapés, les mêmes instructions devraient viser toutes les commandes de matériel nouveau et les travaux de prolongement des lignes.

5) Que les Ministres concernés arrêtent le plus rapidement les conditions dans lesquelles l'Etat sera appelé à apporter son concours aux collectivités locales et transporteurs pour la poursuite sur l'intensification des expériences en cours.

6) Création d'un comité permanent de liaison réunissant les représentants des administrations, des groupements de transporteurs, des fabricants de fauteuils roulants et des constructeurs de véhicules de transport, chargé de suivre la mise en oeuvre des mesures proposées par le groupe interministériel.

Objectifs : Les objectifs à plus ou moins longs termes sont d'offrir aux personnes handicapées, notamment celles qui sont tributaires d'un fauteuil roulant, des possibilités de développement équivalentes à celles des moyens de transports collectifs, développer dans ce domaine des transports de handicapés, des expérimentations coordonnées dans un souci d'efficacité, de même, améliorer l'accessibilité des transports collectifs en s'appuyant sur des expériences précises et significatives : des directives ont été données à la S.N.C.F. pour accélérer un ensemble d'aménagement (par exemple prévoir dans le futur T.G.V. une place dans chaque rame à proximité d'une toilette spécialement aménagée).

Différents modèles de bus sont à l'étude, un ensemble de techniciens spécialistes dans la conception des véhicules, tant du point de vue exploitant que constructeur, étudiant la possibilité de mettre en service un autobus adapté.

- Le modèle R.V.I. de la régie Renault, HEULIEZ

2-2-1 Le point de vue de l'Eglise

De ce côté nous n'avons pas eu une prise de position précise nous permettant de dire que l' Eglise a en matière de transport public, une conception particulière et encore moins pour les personnes à mobilité réduite. Toutefois, elle considère que ce problème relève davantage de la compétence des villes, de l'Etat, des personnes spécialisées dans ce domaine, que tout système nouveau devrait trouver sa place dans ce qui existe déjà. Des transports trop spécifiques maintiendraient un état ségrégationniste. Toute solution qui va dans le sens de l'amélioration du bien être des individus est la bienvenue.

2-2-2 Sous l'aspect culturel

L'importance que revêt la culture dans notre société n'est plus à démontrer. Par son mode de vie, le handicapé n'a pas accès aux différentes formes de cultures. Il n'y a pas que le savoir livresque, d'autres formes sont nécessaires, mais qui nécessite un contact avec l'extérieur. L'horizon d'un handicapé physique est souvent celui de son appartement ou de son foyer. Or là, le public ignore sans doute à quel point le handicapé est coupé de l'extérieur. Ce qui ressort clairement des études en vue des différents contacts, où la mobilité est aussi un fait culturel, on se déplace pour aller quelque part, pour faire ce qui correspond à ses goûts, (la mobilité, affaire d'éducation, renvoie aussi directement à la notion d'appartenance à une catégorie sociale) pour apprendre, pour se cultiver, pour évoluer. Le handicap provoque dans l'esprit de celui qui le subit une rupture plus forte. Néanmoins, les études secondaires ou supérieures modifient le statut culturel des enfants d'ouvriers ou d'agriculteurs, les assimilant à beaucoup de traits aux classes moyennes en ascension sociale.

Dans la vie culturelle les catégories supérieures gardent un air de famille avec ce qu'elles étaient ou auraient été en l'absence du handicap.

Réduire l'immobilité pour permettre à la vie culturelle et sociale de se redéployer en accédant plus facilement aux moyens de transports, est une étape fondamentale dans l'intégration, il convient donc à tout prix de mettre l'accent sur cette nécessité en informant le grand public.

Les handicapés dans leur immense majorité ne sont pas admis dans le milieu du travail propre aux valides : pouvoir accéder à une activité culturelle serait une forme de substitution, or les réunions amicales entre handicapés ne favorisent certainement pas l'épanouissement des individus, nous avons pu le constater directement par notre participation. Ceci est d'autant plus valable pour les personnes qui ne sont pas à l'âge de la retraite. Il est déplorable de voir des individus de 30 ans avoir un raisonnement d'un adolescent, et pourtant l'intelligence ainsi que les aptitudes en général, ne sont pas en cause.

Nous sommes au coeur d'un problème de société, certains décideurs ne souhaitent pas voir un noyau d'intellectuels qui deviendraient rapidement revendicatifs. Dans notre société, les groupes de pression sont agissants dès lors qu'ils ont les moyens de réagir.

2-2-3 Le point de vue des associations spécialisées
locales et générales (1)

Organisation et objectifs :

Aucune organisation ne se substitue au transport pour effectuer des transports en commun publics de personnes handicapées ou de personnes âgées, à l'exception du G.L.H.P. qui a pris des initiatives un peu partout pour mettre en place des systèmes à la demande et généralement en liaison avec les services de l'exploitant municipal, où à METZ, où à L.V.P.F. sous-traité avec la coopération des taxis pour transporter dans les différents centre L.M.P. - et L.M.PRO ou C.A.T pris en charge par l'Etat.

L'association ne peut être qu'un support, les services de transports ne sont pas encore juridiquement institutionnalisés et sont considérés comme des services à caractère social et non commercial.

La recherche d'une meilleure information de leurs adhérents semble être le souci principal. Aider au mieux les décideurs à compléter leur information, définir au mieux de leurs possibilités quels sont les besoins que peuvent avoir les différents groupes des handicapés en matière de transport.

.../...

(1) Synthèse de l'ensemble des points de vue recueillis auprès de l'ensemble des associations.

Faire en sorte que la loi d'orientation ne soit pas un vain mot :

- participer à toutes les actions menées par ailleurs et qui doivent permettre aux handicapés d'accéder aux moyens de transport

- participer au recensement des problèmes posés sur les transports des personnes handicapées en analysant les solutions possibles..

Faire en sorte que le déplacement des personnes handicapées ait sa pleine efficacité, l'insérer dans une politique d'ensemble d'accessibilité de tous les bâtiments publics et de logements, des lieux de travail et de l'environnement urbain : circuler sur les trottoirs, traversée des chaussées.

- qu'ils puissent répondre aux vœux de la commission du groupe inter-ministériel.

Remarque : Les associations ne détiennent aucun chiffre déterminant permettant d'effectuer des études approfondies. Elles ont dû faire appel aux organismes officiels pour compléter leurs informations; I.N.S.E.E., Sécurité Sociale, D.A.S.S. (1). Il est vraisemblable que plus de 45 % de handicapés ne sont pas adhérents à un mouvement associatif.

(1) Critères de classement pour les associations

- a) Classement sectoriel et par assistante sociale, absence de modes d'appréciation définis, insuffisance dans les définitions sociales -
- b) Ne définit que les caractéristiques d'ordre matériel et du milieu social -

IV 2-3 AU NIVEAU DE LA POLITIQUE LOCALE

2-3-1 La municipalité

Le financement d'une organisation de T.C. au sein de la collectivité est courant, surtout pour couvrir le déficit qu'enregistre la société exploitante. Le gouvernement a fixé des objectifs par l'article 52 s'inscrivant dans le temps, à terme dans 5 ans à partir de Décembre 1978. Les décideurs sur le plan local sont conscients de ce problème, on se veut pragmatique et on pense que dans l'état actuel des choses, il serait préférable de confier au mouvement associatif une éventuelle exploitation avant de l'intégrer dans des services publics.

Nous sommes actuellement à 34 véhicules aménagés en FRANCE pour un parc d'autobus dépassant les deux millions (1) en transports urbains et suburbains. L'article 52 n'étant qu'une mesure d'incitation, il faudra bien plus de 5 ans pour voir se généraliser cet aspect de l'intégration. Si nous rencontrons des décideurs favorables aux actions sociales, malheureusement, ils sont souvent isolés et rarement suivis par leurs collègues, au point même que certains sont découragés.

Chaque municipalité attend que d'autres fassent d'abord les frais d'une expérience, ceci est le propre de notre époque.

(1) Le Ministère des Transports qui tient des statistiques compte 2 450 000 usagers* - Nous n'avons pas pu obtenir une précision exacte, certaines villes ne sont pas très précises dans leurs données.

* Pour toute la France -

2-3-2 Conseil Général

Le Conseil est à considérer avec la Municipalité comme l'élément déterminant pour une participation financière au fonctionnement d'une institution spécifique. On estime, d'un point de vue économique, que le pouvoir gouvernemental devrait s'exercer d'une façon plus nette sur cette institution, de manière à généraliser sur l'ensemble du territoire un objectif qui se veut national. Les problèmes sont différents d'une région à une autre, le tissu urbain est différent selon les cas. On estime que la loi d'orientation est insuffisamment élaborée pour permettre de dégager franchement une politique financière. On n'est absolument pas opposé au principe d'une subvention, sans avoir besoin pour autant de gérer dans le détail cette subvention, mais d'en contrôler son utilisation.

Il manque là un interlocuteur déterminant afin de créer le choc qui mettrait tout le monde au diapason. La nécessité de faire du transport public en matière de transport des handicapés n'est pas évident chez tout le monde. Nous constatons que la majorité des personnes au niveau du Conseil sont défavorables. Ce qui est valable à LYON aussi. Si nous interprétons leur pensée, on se trouve en face d'idées préconçues et absolument pas de mauvaise foi. On accorde bien des subventions à un certain nombre d'associations de loisirs, pourquoi ne pas l'étendre à d'autres secteurs dont le besoin est bien plus évident ?

IV 2-4 LES TRANSPORTEURS

2-4-1 Le point de vue des exploitants, les responsables des Transports en Commun

Les responsables des T.C., et pratiquement à tous les niveaux et dans toutes les villes où nous avons pu nous rendre, sont opposés à inclure dans le réseau actuel une forme d'exploitation qui aurait pour effet d'alourdir son fonctionnement et d'augmenter le coût d'exploitation, en particulier en prenant en charge les handicapés lourds. On est partisan d'une amélioration progressive du matériel, de manière à pouvoir prendre en charge le plus grand nombre de personnes à mobilité réduite, transports s'entend, mais on rejette l'idée d'avoir à transporter des U.F.R. qui doivent faire l'objet d'un transport spécifique et indépendant.

2-4-2 La corporation des taxis

Il y a bien entendu des avis contradictoires, dans cette profession, plus ou moins favorables à l'encontre des handicapés, il convient de les mettre sur le compte des humeurs plus ou moins généreuses du moment. On assiste à des réflexions du type, "nous sommes des commerçants exerçant une profession libérale que nous devons rentabiliser, ceci n'est pas notre affaire".

Toutefois, il serait téméraire de dire que les chauffeurs de taxis sont opposés à prendre en charge des handicapés, il semble qu'une solution doive être proposée sur la base d'un accord global avec le syndicat de cette profession.

2-4-3 Les responsables de la S.N.C.F.

Une première orientation, assortie d'un certain nombre de décisions, est concrétisée par des réalisations avec un plan d'amélioration à longue échéance, semble indiquer que la S.N.C.F. va dans le sens de la politique souhaitée par l'Etat. On n'est pas sceptique quant à l'impact produit dans le milieu handicapé, et le résultat escompté se traduit par un effet quasiment nul. On sent très bien que ce n'est pas au niveau de l'attractivité que se situe le désir de voyager, mais davantage dans les habitudes, et qu'il faudra longtemps encore avant de voir un afflux plus net des handicapés vers les trains, d'où la crainte d'un investissement précipité dans ce milieu.

2-4-4 Les responsables des sociétés de transports suburbains et départementaux

Nous atteignons ici le fond du problème, l'extrême isolement des personnes dispersées en milieu rural. Une très forte motorisation dans les milieux ruraux font que le taux de fréquentation des bus concernés est très faible et les exploitants de ces lignes très défavorisés. déjà financièrement, ont beaucoup de mal à subsister. Des solutions devraient permettre déjà à ces exploitants d'avoir une meilleure rotation, tout en offrant un matériel plus adéquat aux personnes à mobilité réduite (sens transport).

2-4-5 Le point de vue de la R.A.T.P.

Au cours de nos entretiens avec les différents responsables de cette organisation, nous n'avons trouvé à aucun moment un élément favorable à l'encontre des handicapés.

Le difficile problème que pose l'exploitation d'un réseau qui transporte des millions de personnes chaque jour sous terre, et en surface, est une des raisons majeures évoquées par ces personnes.

Le métro, déjà, n'est pas accessible dans sa conception actuelle. Le principe d'équipement en ascenseurs ne serait pas à retenir selon les travaux du métro de STOCKHOLM, tout le P.O.S. devrait par conséquent être profondément changé. Nous sommes très loin d'un outil aussi moderne que celui de LYON qui permettra à la longue, d'être accessible à un grand nombre de handicapés physiques. Il y a un choix politique et économique, il faudrait virtuellement un demi-siècle et des investissements prioritaires au dépend d'autres travaux, auxquels la nation entière ne peut faire face en ce moment.

Pour les transports en surface, on se refuse à équiper les bus selon les formules transbus et R.I.V.. Toutefois, il est dommage de ne pas opter pour une solution genre R.I.V. qui pourrait donner satisfaction à une grande partie de la population handicapée, et qui ne peut en temps normal prendre les bus actuels.

2-4-6 Le point de vue des dirigeants des transports en commun de LYON (1)

La tendance des dirigeants actuels est d'être contre toute solution en faveur des transports des handicapés, de quelque manière que ce soit, par les T.C. de LYON ce qui exclut, toutes les formes et les équipements afférents.

(1) Contact personnel avec la Direction Générale des Transports en Commun de LYON - Août 1978 - Le Directeur Général - .../...

La formule élargissement du G.I.H.P. par des moyens supplémentaires sous forme de subvention, un service public pour handicapés peut être créé, tout comme un service à l'usage des personnes âgées qui ont, dans certaines villes, à certains jours et à certaines heures, selon leurs besoins, généralement en dehors des heures creuses, un service spécifique.

Vouloir exclure totalement les handicapés ne nous semble pas répondre aux objectifs précis de la loi d'orientation. Suppléer par des moyens d'appoints serait une formule à prendre en considération.

2-4-7 Le point de vue des responsables des transports en commun pour la région messine (1)

Le responsable principal considère avoir fait le nécessaire en reprenant un J 7 que le G.I.H.P. avait mis sur METZ expérimentalement. Il arrive donc à transporter une centaine de personnes par mois, ce qui est très peu, ramené au taux d'utilisation d'un véhicule. Les usagers concernés sont pris en charge à leur domicile où dans certains cas on amène la personne dans les étages, solution à laquelle la Direction Générale ne voudrait plus se prêter. Les possibilités à METZ sont de ce fait très limitées, beaucoup de gens ne peuvent être transportés, faute de moyens. Beaucoup de personnes sont limitées faute de moyens, faute d'assistance, même dans le cas d'un transport spécifique.

Les besoins sur METZ, selon notre enquête, vont bien au delà de cent personnes par mois.

.../...

(1) Contact personnel avec la Direction Générale des T.C.R.M.

Nous voudrions pour preuve les 23 000 personnes qu'ont transporté les T.C. de NANCY, à 10 % près ces deux villes sont de la même dimension et les milliers de personnes que transporte le G.I.H.P. de St. Cloud, par la formule de transport à la demande.

Une espèce d'inertie caractérise les rapports entre les demandeurs et les exploitants. Il apparaît surtout que le transporteur ne fait rien pour inciter les handicapés à se déplacer.

Les données techniques à METZ

Le parc des transports en commun est composé de 100 BUS, plus 10 minibus⁽¹⁾ avec un ensemble de lignes selon la notice ci-après et un plan de desserte qui fait suite.

Amplitude de la journée 14 heures, de 6 heures à 22 heures

Les BUS sont renouvelés à raison de 8 par an, ce qui fait que l'ensemble du parc sera renouvelé d'ici 12 ans (1991). Les minibus seront renouvelables en bloc d'ici 1982 et remplacés par des véhicules électriques desservant le centre de la ville (plan également joint). Une extension est prévue vers d'autres quartiers de la ville, si l'expérience est concluante, avec des quartiers à faible densité et en dehors des heures de pointe. A METZ, le taux de remplissage des bus étant de 20 % des H.T.C. ne semble pas très déterminant dans l'état actuel des choses. Compte tenu des voies très peu larges, de l'encombrement des rues par la V.P. à toute heure, de la politique municipale qui a choisi le principe de la rénovation du vieux METZ, de la création récente d'un certain nombre de voies piétonnières, l'accessibilité aux stations ainsi qu'aux immeubles, aux bâtiments publics ne favorise pas le handicapé.

Kilométrage effectué par l'ensemble des bus des
T.C.R.M. de METZ en 1978 et résultats financiers -

Les BUS de la ville ont parcouru durant l'année 1978
3 547 000 kilomètres.

Le budget de fonctionnement a été pour la même année
de 28 659 760 francs, il y a eu comme pour la quasi totalité
des T.C. en FRANCE un déficit de 50 %, ce qui donne un prix
de revient de 8,08 Frs au kilomètre, ce qui est très proche
de la plupart des réseaux en FRANCE.

Le déficit pour le service à la demande qui existe à
METZ est de 120 000 francs par an. Il est inclu dans le
déficit global cité plus haut. On note environ 3 600 dépla-
cements pour l'ensemble de l'année.

En parcourant les listes des personnes transportées,
on constate que ce sont presque toujours les mêmes personnes,
qui se déplacent, et qu'elles sont environ 40, dont 28 U.F.R.,
que la quasi totalité à moins de 40 ans d'âge. Chaque person-
ne transportée coûte environ 250 francs par mois à la communauté.
La participation étant de 4 francs par voyage et par handicapé.
Les handicapés transportés ont l'obligation d'être devant leur
bâtiment, il leur appartient de prendre leurs dispositions en
conséquence.

La tendance n'est pas d'élargir ce service, il semble qu'il
y ait eu un échec. La demande n'a pas évolué depuis la création
de ce service. L'intégration au niveau des transports relève
selon les responsables de la société exploitante et les décideurs,
de l'utopie.

Par ailleurs, les rapports entre les uns et les autres ne sont pas des meilleurs, les uns réagissent en termes de revendications qui ne peuvent être satisfaites tant elles paraissent démesurées, les autres, le pouvoir associatif qui entend avoir une main mise qui ne saurait plaire aux handicapés dans leur ensemble, et décident qu'une action globale n'est pas possible et risque de déséquilibrer le système en place, et que la meilleure solution est d'appliquer des mesures compensatoires.

2-4-8 Les responsables de l'aviation

Ce mode de transport ne présente aucune difficulté, si ce n'est que quelques types d'avion ne sont pas équipés pour recevoir certains handicapés physiques lourds. Quand on parle des millions de voyageurs par an qui transitent par Roissy ou Orly les U.F.R. sont en effet très rares. Il nous semble, et c'est aussi l'avis des dirigeants de compagnies, qu'au niveau des transports aériens, c'est avant tout un problème économique et social. Les handicapés dans leur immense majorité sont dépourvus, financièrement s'entend, et ne peuvent utiliser les avions que si ils en ont les moyens.

Aucune statistique n'est tenue, les handicapés ne sont pas toujours repérables à l'exception des U.F.R.. De sources officielles le chiffre de 500 personnes par an transitant par Roissy et Orly n'est pas atteint. Nous savons par exemple que le Centre des Grands Infirmes de Novéant a organisé en 1978 un voyage en Tunisie d'une durée de 15 jours à la satisfaction de tous les pensionnaires en affrètement par avion au départ de Metz-Frescaty. Il y a eu sans doute d'autres initiatives du même type en FRANCE qui nous échappent, ces informations ne dépassent jamais le cadre local.

Il conviendrait d'avoir un cahier des charges élaboré par l'administration, rendant plus souples certaines mesures, notamment dans le domaine de la sécurité.

IV 2-5 D'AUTRES INTERVENANTS

2-5-1 Les agences de voyages

Les handicapés et les associations dans leur ensemble que nous avons pu contacter, s'accordent à dire que le handicapé n'est absolument pas accepté dans le milieu agence de voyages.

Nous avons pu discuté avec 5 agences spécialisées à METZ, et les dirigeants s'accordent à dire que la vision des handicapés risque d'être préjudiciable à l'image de marque que l'on se fait du client.

Ce préjudice presque raciste va à l'encontre d'une certaine publicité. (exemple : le valide plein de vitalité cadre mal avec l'image du handicapé déformé et ne peuvent cohabiter ensemble sur une plage). Or la publicité est le support premier d'une agence de voyages.

2-5-2 Impact de la presse écrite dans l'opinion publique (1)

L'I.R.T. dans son étude sur les besoins psychologiques, a largement fait état des articles qui ont pu paraître dans la presse, elle avait suivi durant une certaine époque le MONDE et le Progrès de Lyon.

.../...

(1) Nous avons recueilli tous les articles parus (dans les archives du Républicain Lorrain) depuis 6 ans 1973 à 1979 inclus.

Nous avons cru bon d'associer le Républicain Lorrain qui couvre quatre départements de l'EST : Vosges, Meurthe et Moselle, Meuse et Moselle, et qui a fait paraître 24 articles en 6 années, de 1973 à 1979 inclus. Un seul article fait allusion à l'expérience de NANCY à l'occasion d'un voyage à TOKIO de Mr. CROMBEZ responsable du G.I.H.P. et fondateur de la première ligne expérimentale. Il nous semble que l'aspect transport est traité d'une manière très restrictive.

L'existence à METZ d'un service transport spécifique intégré dans les T.C.R.M. n'est même pas évoqué. C'est dire à quel point cet aspect de l'intégration est peu connu.

a) Le point de vue de la presse locale

Le Républicain Lorrain a lancé la campagne, Vivre sans obstacles, sous les thèmes suivants.

1) Bâtiments accessibles aux handicapés 12.1.1978

où une commission a évoqué la conception et l'aménagement des locaux existants.

2) Le handicapé dans la cité 18.1.1978

On évoque l'accessibilité des bâtiments annexes de la préfecture, de la cité administrative, et le conservatoire de musique.

3) Stationnement réservé aux handicapés

Des panneaux ont été mis en place aux parkings souterrains du centre commercial St. Jacques.

Emploi des handicapés du 18 Mars 1978

Sous la rubrique Transport on trouve le 26 Mars 1976

- le G.I.H.P. convié à présenter l'expérience de NANCY à un congrès "international". Selon le rédacteur en chef qui a parcouru le monde, l'expérience de NANCY paraît être la plus intéressante et la plus concluante.

- Transport : L'exemple nancéien est applaudi à TOKIO suite à un voyage de Mr. CROMBEZ responsable du G.I.H.P. de NANCY.

Statistiques 20-8-1979

Ils sont 3000 grands handicapés en Lorraine

- 200 en Meuse
- 1000 en Meurthe et Moselle
- 1300 en Moselle
- 500 dans les Vosges

Cette information émane de l'Union Régionale des Associations des Parents d'Elèves.

6 Novembre 1978

Le droit à l'égalité pour 3600 handicapés

Une autre association, l'A.P.F. (1), évoque le chiffre de 3600 handicapés lourds pour les quatre départements de Lorraine (on remarquera les chiffres tout à fait aléatoires émanant de deux sources différentes).

(1) Article communiqué par l'association des paralysés de FRANCE
délégation régionale au Républicain Lorrain le 6 Novembre 1978 -

Tous les autres articles traitent des problèmes architecturaux, qui sont sans doute la plus grande préoccupation des responsables d'associations qui ont fait mettre ces articles dans la presse, et en majorité en provenance des responsables de l'A.P.F. revendiquant l'accessibilité à telle ou telle partie de la ville au bâtiment.

Un article du 6 Novembre émanant également de l'A.P.F., traite du difficile problème du maintien à domicile, qui est aussi la grande idée des orientations nouvelles qui se font jour, où l'on remet en question la vocation des établissements spécialisés (hébergement - foyer). L'intégration est une des conditions et pour la satisfaire, il faut développer l'aspect transport.

Il semble qu'au niveau du Républicain Lorrain on est plus sensible, l'expérience du G.I.H.P. reprise par les T.C.R.M. semble être un échec relatif, et le désir de certaines associations de pouvoir se substituer aux T.C. est évident.

L'attitude générale à METZ est sans doute moins conservatrice qu'à LYON mais dans les faits ne paraît pas plus constructive.

b) Les émissions télévisées régionales dans le cadre des programmes réservés.

Les associations ont réussi grâce à F.R.3 (conjointement avec la presse écrite) à obtenir une émission gratuite qui leur est réservée dans la rubrique "Informations Régionales".

La quasi totalité des établissements spécialisés a été l'objet d'un reportage (le fait de la diffusion de cette émission à 19 heures 20 est confirmée par une très large audience, à cette heure de la journée, 33 à 35 % des téléspectateurs sont à l'écoute).

D'une manière systématique tous les décrets d'application ont été diffusés par la télévision et la radio.

Si un tiers de la population a pu entendre les émissions de la télévision ou de la radio traitant des problèmes des handicapés, la majeure partie d'entre eux ne se sentent pas concernés. Les émissions n'ont pas un caractère publicitaire et les effets s'estompent assez vite. L'isolement pour le handicapé subsiste.

Il ne fait aucun doute que la presse portée se fait largement l'écho de la connaissance des handicapés, auprès du grand public qui ne peut plus ignorer l'existence du handicapé en général. Sans doute pour beaucoup le message ne passe pas et l'information passe pour une banalité.

- Cette situation descriptive des articles de presse et des émissions télévisées dans notre recherche d'une solution est d'un support très léger, et nous confirme dans notre conviction que le grand public a un point de vue très restrictif sur les problèmes du transport des handicapés.

IV 2-6 LES PRESSIONS QUE SUBISSENT CERTAINS INTERVENANTS

Les rivalités entre administrations constituent l'un des traits les plus marquants, les plus universels et les plus mal connus des mécanismes gouvernementaux.

Au niveau du décideur, on assiste à un blocage de certaines situations qui sont les conséquences de rivalité. Les problèmes seraient fort différents si au niveau des activités idéologiques ou moralisatrices, il y avait identité de vue, mais il y a nécessairement directement ou indirectement des incidences matérielles. En cela il y a une pression constante des uns et des autres suivant leurs intérêts en jeu et leurs actions vers lesquelles ils devraient tendre.

2-6-1 Rendre plus affirmatif ce qui est évident
en fonction de notre époque

Il faut pour cela rendre la ville plus accessible au handicapé en réduisant les obstacles, en rendant accessible les immeubles aux véhicules spécifiques, car il faut tenir compte que le développement des transports en commun ira en s'amplifiant, les réalités économiques dans les décennies à venir nous contraignent à nous orienter dans ce sens.

IV 2-7 LA LEGISLATION ACTUELLE ET CELLE DECOULANT PAR L'ACCES
DES PERSONNES A MOBILITE REDUITE A TOUS LES MODES DE
TRANSPORT

2-7-1 Dans les transports en commun

La législation actuelle est très imprécise quant aux transports des handicapés physiques par les transports en commun. Il n'existe pas de réglementation particulière : les T.C. admettant des usagers avec des normes suffisantes, des possibilités fonctionnelles, un encombrement limité, un titre de transport adéquat et pouvant se déplacer dans un laps de temps limité. Les handicapés, de ce fait, ne sont pas inclus dans les circonstances précises, ils n'ont pas accès. L'usager se conforme au règlement prescrit d'une manière générale.

Si à l'avenir, d'autres moyens sont mis en oeuvre, toute une série de mesures, principalement dans le domaine de la sécurité, des conditions d'exploitation, et de l'équipement s'imposent.

Dans toutes les hypothèses, un renforcement de la sécurité doit être mis en place : surveiller les opérations de montée et de descente, s'assurer que le handicapé voyage dans des conditions d'équilibre et de confort suffisantes pour permettre au véhicule de se déplacer, nécessité d'admettre en priorité dans les véhicules les gens concernés.

Les valides doivent céder la place aux handicapés, ne doivent pas entraver le passage de ceux-ci, ne pas les bousculer, ce qui implique tout un comportement différent. Sans doute risque t-on une durée de rotation différente.

2-7-2 Dans les transports spécifiques

Des dispositifs complémentaires s'imposent : Priorité de circulation sur la voie publique, pour tous les véhicules transportant des handicapés et une obligation pour les transporteurs de prendre en charge les personnes qui en font la demande, mettre le moyen à disposition qui correspond à la nature du handicap selon un horaire souhaité ou convenu (dans les systèmes actuels il y a de très grandes difficultés dans la programmation) ce qui suppose que les moyens soient en rapport avec la demande.

2-7-3 A la S.N.C.F. (1)

La S.N.C.F. est accessible à tous les voyageurs sans discrimination, dans la limite de leurs moyens physiques. Rendre accessible les trains ainsi que les installations (gare - quai) suppose un train de mesures autoritaires qu'il n'est pas possible d'imposer totalement.

(1) Point de vue recueilli par les dirigeants de la S.N.C.F., service commercial en Juin 1978 -

Une attitude plus souple de la part des agents de police est souhaitable envers les personnes diminuées, la tolérance par exemple. L'agent verbalisateur devrait être beaucoup plus avenant. Le code de la route ne devrait pas s'en trouver modifier dans les grandes lignes si ce n'est sur les possibilités de stationnement.

2-7-6 Le stationnement (1)

Le législateur pourrait revoir tout un aspect du stationnement qui serait en faveur des personnes handicapées

Le stationnement possible par les utilisateurs de voiture, devant les immeubles où résident les handicapés, avec une place prioritaire au parking indiquant le numéro de la plaque minéralogique de l'intéressé, un emplacement réservé devant les immeubles des administrations comportant la mention "réservée"

2-7-7 La faiblesse des moyens actuels

On retrouve la faiblesse des moyens actuels à tous les niveaux, l'un découlant souvent de l'autre, et ils sont d'égale importance. Nous nous trouvons en présence d'un cercle vicieux.

Le handicap est d'abord relatif à l'état d'une société, la technique, son organisation sociale, a montré que l'action envers les handicapés a commencé avant qu'on ne prenne des mesures spécifiques à leur égard. Il suffit de savoir que les Français n'étaient pas égaux. Compte tenu des variétés et de la nature du handicap, ils sont traités différemment et que ce fait ne soit pas la raison principale de l'intérêt porté aux handicapés mais que l'esprit

(1) Contact avec Monsieur Henri VATE, Docteur en Sciences Economiques (LYON)

des lois donne des interprétations différentes entraînant parfois trop de diversifications, en situant par là un aspect social et par delà un caractère politique. Toutes les structures de notre société sont en cause, les rapports entre le décideur, la politique, les techniciens, les usagers et surtout les rapports avec l'administration. Le passage de la charité passe aussi par une harmonisation des rapports. On assiste, même dans le monde handicapé, aux mêmes divisions et les mêmes formes d'actions que dans le reste de la société. Des dispositions nouvelles engendrent des conflits nouveaux. On voit souvent des attitudes chez le handicapé comparables à celles du valide, par exemple ne pas accepter un travail pour lequel il touche un salaire de misère, ou encore d'accepter à l'intérieur d'une entreprise d'être au plus bas de l'échelle des salaires.

A l'inverse on observe les réactions des autres, pourquoi accepter une législation qui créerait un ensemble de contraintes. Dans le domaine des T C. l'exploitant se voit imposer une politique qui n'est pas forcément la sienne, il agira forcément en évoquant toute une série de mesures contraignantes. Il ne soupèse pas spontanément les effets de la nouvelle disposition les obligeant à prendre en considération les besoins des handicapés. Il lui faut tenir compte en lieu et place du handicapé, des obstacles architecturaux qui existent partout

Depuis 5 ans, que la loi d'orientation est votée, nous n'avons pratiquement pas avancé dans le domaine des T C. A METZ par exemple nous en sommes toujours à un seul véhicule, c'est ainsi dans toute la FRANCE où, dans l'immense majorité des cas, rien n'a été fait.

Rien ne se fait, à vrai dire sans la coopération des municipalités, des administrations, ceux précisément qui détiennent le véritable pouvoir, alors qu'à la base les moyens existent. L'étude révélera que la participation de chaque contribuable serait minimum, et que l'incidence économique serait quasiment nulle..

En résumé : on peut dire que la faiblesse des moyens actuels réside surtout dans l'articulation du système politico-administratif et la nature des rapports par la vie sociale de chacun de nous aussi bien chez le valide que chez le handicapé.

IV 2-8 LA MISE EN OEUVRE DE CES MOYENS

2-8-1 Les systèmes en place (rappel)

A l'échelon de la collectivité des deux villes LYON et METZ, le handicapé lourd, le principal utilisateur de fauteuil roulant n'est pas admis à utiliser les Transports en Commun. Il n'existe aucune possibilité permettant à ce dernier d'accéder aux véhicules actuellement en service et pas davantage d'installation permettant d'approcher ces véhicules à leur point d'arrêt, et aucune possibilité pour embarquer le handicapé devant son domicile.

A LYON à l'initiative du G.I.H.P. existe un service à la demande de G.I.H.P. composé de trois véhicules Renault estafette, aménagés pour recevoir des U.F.R. permettant ainsi à quelques U.F.R. de se rendre à leur travail ou à l'école, et quand il reste du temps disponible, la possibilité existe de transporter vers des points et des destinations autres, généralement pour satisfaire des besoins de soins ou d'achats.

A METZ la municipalité en liaison avec l'antenne locale du G.I.H.P. exploite un service à la demande, fonctionnant avec un véhicule aménagé, satisfaisant principalement les besoins de travail.

A LYON environ 30 déplacements sont faits par jour

A METZ environ 10 à 12 déplacements sont satisfaits par jour.

Dans les deux villes, les principaux centres ont leurs propres moyens, de même qu'à METZ il existe parallèlement le service transport de l'A.P.F qui assure le transport des personnes handicapées de leur domicile vers les différents centres I.M.C. - I.M.P. par des taxis avec lesquels, elle a pris des accords tarifaires.

2-8-2 Le métro pour LYON

Il faut bien se rendre à l'évidence, le métro de LYON, dans sa conception actuelle, n'est pas accessible aux handicapés lourds, utilisateurs de fauteuils roulants. La ligne actuelle, Perrache - Laurent Bonnevray (c'est à dire gare centrale vers la banlieue de Villeurbanne) dessert les points les plus importants, et plus du quart de l'ensemble des déplacements par les T.C. sont assurés par cette seule ligne. 140 000 déplacements recensés en moyenne par jour par la SEMALY et 600 000 pour l'ensemble par les enquêtes émanant des T.C.L.. Il sera difficile de modifier les installations existantes où l'accès au métro se fait, soit par escalator, soit par ascenseur ; Dans de nombreuses installations, la mise en place d'un ascenseur poserait d'énormes problèmes du fait que cela pourrait modifier le plan d'occupation du sol.

Cette situation paraît être irréversible. Quant à l'utilisation du métro comme pour d'autres modes de transports, sans être sévère ou sélectif, certaines personnes ne pourront jamais accéder à une autonomie suffisante pour pouvoir utiliser seules un mode de transport (voir étude de l'I.R.T. page 116 cas particuliers) (1). Cela concerne plus qu'une population, par exemple celle qui ont la perte des deux bras ; la perte des deux mains ; les personnes atteintes de tétraplégie.

2-8-3 Les taxis

Le taxi est d'après les différentes études un des modes privilégiés souhaités par les handicapés ; près de 45 % selon les différentes enquêtes, offrent une très grande souplesse tant dans les itinéraires que dans les horaires. Il est préférable en tant que moyen complémentaire à tout autre, discret il n'attire pas l'attention de la foule toujours avide de sensation, on le considère comme sécurisant. Le vécu dans un taxi est plus facilement supportable selon la majorité des personnes, en principe au delà de 40 ans. Les responsables d'association des ateliers protégés et surtout les centres d'accueil, ceux qui ont le contact permanent avec le handicapé pensent que c'est là le palliatif tout en étant peu significatif pour donner satisfaction à des personnes qui n'ont pas de grands besoins en matière de transport, surtout pour celles qui se trouvent dans les centres généralement en dehors des villes, dans des endroits peu ou mal desservis par les transports en commun du fait que la demande est très faible.

(1) I.R.T. Rapport n° 40 Note de synthèse appréciation donnée par le Professeur MINAIRE du Centre de Rééducation Fonctionnelle à St. GENIS LAVAL -

Ainsi pourrait-on accorder à chaque handicapé lourd, deux chèques taxis, comportant deux aller et retour pouvant être utilisés dans un rayon de 10 kilomètres, ce qui lui permettrait d'aller à l'endroit de son choix. Ils sont par exemple 1300 en Moselle, à en croire les chiffres de l'A.P.F. et ceux évoqués par la presse. Une course pourrait être négociée sur la base de 50 francs aller et retour dans les conditions actuelles, et le financement d'une telle opération soit pour 65 000 personnes pourrait être assuré par certains organismes payeurs qui sont disposés à subventionner une opération d'une portée moyenne : 25 000 francs par la Sécurité Sociale, et 25 000 francs par les Allocations Familiales, et le reste par d'autres organismes (selon les assurances données par les responsables même de ces organismes au cours d'interview). La D.A.S.S. peut parfaitement assurer la gestion de ce miniservice qui consisterait à envoyer le chèque taxi, ou mieux encore, faire parvenir une somme de 100 francs par mois aux handicapés. Une gestion plus en profondeur impliquerait forcément une lourdeur administrative et créerait des mécontents surtout pour les chauffeurs de taxis. A l'exemple de l'Angleterre, cette allocation serait sans doute la bienvenue.

2-8-4 La S.N.C.F.

La S.N.C.F. a entrepris une très vaste politique d'aménagement avec un échéancier de 30 ans, pour exécuter le programme de rehaussement des quais à 0,55 mètre à toutes les gares importantes au nombre de 105. Une accélération du programme entraînerait des charges financières trop importantes pour que la société nationale en assume seule le financement. (D'autre part, la hauteur de 0,55 mètre est contestée par de nombreux techniciens qui la juge insuffisante, reprendre un rehaussement trop important poserait des problèmes de sécurité pour le personnel assumant l'accrochage des voitures.)

Des places réservées et spécialement aménagées sont en place depuis 1976 sur trois relations :

- Paris - Brest
- Paris - Toulouse
- Paris - Nice

Leur extension est prévue sur d'autres lignes. Les résultats globaux de fréquentation ont été jusqu'en février de :

- 83 voyageurs en fauteuil roulant
- 155 voyageurs handicapés sans fauteuil roulant
- 130 accompagnateurs

21 sur Paris - Brest, 104 sur Paris - Toulouse, 243 sur la relation Paris - Nice ; sur Metz - Paris on a enregistré 11 U.F.R. au total voyageant dans des conditions normales et transbordés sur siège.

La demande est très faible. Une enquête est en cours pour savoir avec précision la raison du peu de succès de ces expériences. Une première remarque ressort que, pour un certain nombre de personnes à mobilité réduite il y a un saut dans l'inconnu à faire et elles n'acceptent pas toutes de l'effectuer. Si on souhaite un certain nombre d'améliorations techniques, la raison principale semble être les difficultés que rencontrent les handicapés au delà du transport, ils se heurtent à des obstacles de toutes sortes surtout d'ordre architectural. Ils ne savent où aller si ce n'est parfois en famille et au delà il n'existe guère de possibilité à part des pèlerinages à LOURDES. Il y a un manque d'information sur les possibilités qui existent par ailleurs. Un handicapé ne peut entreprendre un voyage tout seul, on le constate par les chiffres relatés ci-dessus.

Le choix d'équiper certaines lignes, par exemple en priorisant la desserte des villes d'eau, correspondrait davantage à leurs besoins, sans pour autant leur fermer d'autres perspectives de tourisme. Les villes de cures sont aussi des lieux de distractions et il ne faudrait pas y voir un esprit de ségrégation.

Si certains problèmes techniques nécessaires seront résolus, rien ne peut permettre d'affirmer que les handicapés lourds seront plus nombreux à voyager par le train à l'avenir. Il y a là une grande incertitude, sans doute faut-il rechercher le meilleur confort possible de manière à donner satisfaction au plus grand nombre de personnes valides ou non.

Les améliorations à apporter seraient les suivantes :

- Equiper d'autres lignes qui mènent vers des lieux touristiques (mer ou montagne) comportant un wagon qui puisse recevoir des handicapés -

- Les escaliers mobiles avec un empattement normal permettant à 95 % des handicapés de monter et de descendre dans des conditions à peu près normales, et qui devraient être généralisés.

Il est largement souhaitable de banaliser toutes les opérations de transfert, les handicapés n'auraient plus à appréhender la montée et la descente des voitures, ce qui dans une certaine mesure tendrait à les rassurer. Le hailon élévateur pourrait comporter un système avec enclage pour stabiliser le fauteuil. Afin de rendre plus attractif le transport, on pourrait envisager d'aménager des voitures fourgons, type Corail avec un compartiment spécialisé, des toilettes beaucoup plus larges, un couloir de circulation

d'une largeur équivalente à la moitié du wagon. Cette solution pourrait être appelée "voiture à grande accessibilité". Ce compartiment devrait être mixte et accessible à toutes les personnes. Cette proposition est difficile à mettre en oeuvre et exige que soient dégagées des sources de financement importantes. Il n'en reste pas moins vrai que le problème d'accueil est important ; pour cela il faut déjà une bonne accessibilité avec un endroit réservé aux véhicules amenant les handicapés à la gare. (Cet aspect est déjà réglé à Metz, car tout véhicule peut monter la rampe et accéder directement aux quais ou encore aux parkings qui ont été créés à l'intention de tous les usagers. Nous signalons qu'à Lyon rien n'a été créé dans ce sens et la nouvelle gare Perrache ne favorise nullement le handicapé, tout se fait par un ensemble d'escalators). On aidera le handicapé lourd à monter sur le quai si celui-ci s'adresse au service d'accueil existant, sous réserve d'avoir pris ses dispositions en avertissant la gare. Chaque gare a une disposition qui lui est propre, les unes ont des passages souterrains, ce qui nécessite l'installation d'un ascenseur, d'autres comportent des passages sur la voie et qui nécessitent une surveillance plus accrue du personnel en accompagnant le handicapé vers le quai. h. d. g.

La S.N.C.F. a fait un inventaire des transformations qui sont nécessaires dans toutes les gares sur l'ensemble du réseau. Ceci donne l'ampleur des dispositions qu'il faudra prendre pour rendre accessibles les gares aux handicapés et qui ne pourra se faire qu'à long terme. h. d.

La facilité pour obtenir des couchettes et des lits inférieurs dans les compartiments les plus proches des accès à la voiture est à obtenir, néanmoins le système de réservation électronique ne favorise pas les personnes à mobilité réduite (pour la S.N.C.F. une solution est en cours qui pourrait h. d.

être effective milieu 81, compte tenu de la complexité
du système informatique). Déjà il suffit de prioriser
les handicapés en leur donnant les couchettes inférieures.

CHAPITRE V

LES MOYENS TECHNIQUES

Avantages	Inconvénients par rapport à la situation actuelle	Équipement et solutions supplémentaires
<ul style="list-style-type: none"> - Accès ^à tout le monde - Rationalisation du matériel 	<ul style="list-style-type: none"> - Durée de parcours variable dans certains cas - Augmentation du coût de l'exploitation - Augmentation du coût du matériel - Personnel (surcharge de travail pour le machinisme) - Renouvellement du parc avec des bus plus chers - Coût de la transformation - Toute la ville doit être aménagée (suppression des obstacles architecturaux) - Dispositions à prendre pour accroître la sécurité 	<ul style="list-style-type: none"> - Accessibilité aux véhicules

Conclusions : On ne pourrait envisager cette solution par le seul fait que les obstacles architecturaux sont énormes et incalculables.

3-1-2 Tous les véhicules sont accessibles sauf aux utilisateurs de fauteuils roulants.

Cette solution suppose l'introduction d'un véhicule équipé de telle sorte qu'un maximum de personnes puissent y accéder. Emmarchement à 16 centimètres, barre d'appui à la montée, à l'intérieur,

plancher uniforme, passage suffisant dans le milieu pour permettre une circulation normale y compris les poussettes.

Obligation d'aménager les arrêts en fonction du bus à plancher bas, règlement de stationnement très strict autour des arrêts, nécessité d'équiper tous les arrêts (les personnes dont le handicap n'est pas visible à première vue ont besoin d'un certain confort.)

Nota : Dans les deux hypothèses évoquées, il y a nécessité d'équiper les stations ou abri-bus, on ne saurait trop insister là dessus afin de permettre aux personnes plus ou moins handicapées d'être à l'abri des intempéries et aussi de bénéficier de bancs pour s'asseoir.

- A METZ, l'exploitant indique un arrêt sur six équipé en abri-bus.
- A LYON, l'exploitant indique un arrêt sur huit équipé en abri-bus.

En utilisant des bus avec des marches escamotables, selon le système Leyland, en admettant que la hauteur minimum du bus soit de 53 centimètres par rapport au sol, la hauteur d'embarquement est de 36 centimètres par rapport à la première marche et de 20 centimètres de la deuxième avec une possibilité d'abaissement du véhicule en arrêt, ce qui donne aux arrêts 26 centimètres pour la première marche, et 20 centimètres pour la seconde. Si l'embarquement se fait à partir du trottoir qui est de 15 centimètres de hauteur, il reste 11 centimètres à la première marche mais il y a difficulté à partir de la deuxième, il faut tendre vers un palier plus équilibré.

Les conditions d'exploitation sont nettement meilleures, on peut dès lors programmer un temps d'évacuation sur la base de 10 secondes en temps de dégagement, en aménageant deux systèmes d'arrêt avec deux hauteurs, l'un pour solliciter le temps normal, le deuxième la durée de 10 secondes avec un équipement à l'intérieur, et à l'extérieur de deux boutons comportant des indications anonymes ▽ = demande normale, Δ = demande par temps, se rapportant à l'handicap qu'il signale de ce fait au conducteur.

Le public apprécie la présence d'un conducteur avisé, attentif et spontanément compréhensif, un plancher uniforme sans dénivellation et sans marche à l'intérieur ; Il faudrait mettre des systèmes (barres d'appui) afin de permettre un meilleur équilibre pour les personnes restant debout.

3-1-3 Le service spécialisé et public pour l'ensemble des handicapés physiques.

Ce type de transport concerne le service que l'on peut proposer aux personnes qui n'ont pas la possibilité de prendre les T.C.. Il s'agit d'introduire dans un système déjà organisé un système supplémentaire

- en parallèle sur les lignes déjà existantes
- sur des itinéraires un peu différents par rapport à ce qui existe

Matériel : Deux solutions :

- a) bus aménagé qui peut prendre en charge tous les handicapés à l'exception des U.F.R.
- b) bus accessible à tous les handicapés y compris les U.F.R.

Structures : La nécessité de créer toutes les structures se rapportant à ce type de transport s'impose de toute évidence, l'un ne va ~~pas~~ sans l'autre.

Une distinction très nette se ferait entre les différents systèmes, l'un pour les valides, l'autre pour les handicapés, on maintiendrait de ce fait un état ségréatif et c'est précisément ce que certaines associations ne souhaitent pas, et rejettent systématiquement. Tout dialogue qui va dans le sens de la recherche de la meilleure solution est rejeté *par ?* ?

Qui peut gérer une organisation de ce type ?

Il est évident que le mouvement associatif ne pourrait être le maître d'oeuvre. Plus de 50 % des handicapés ne sont pas adhérents à une association, nombreuses sont les personnes qui n'accepteraient pas des interventions de personnes qui ont des points de vue différents et qui sont parfois politisées. Nous savons par expérience que des conflits d'ordre idéologique existent au point même que certaines propositions émanant d'autres associations sont systématiquement rejetées (ce qui ne va absolument pas dans l'intérêt du handicapé). Le problème du transport relève de la compétence des pouvoirs publics, ceci nous apparaît certain au moins au niveau de la gestion, de la création des structures, de leur entretien, de l'investissement et de l'entretien du matériel, de la réglementation de la circulation. On se rend bien compte ~~à~~ l'expérience de Nancy qu'un service handicapés ne peut dépasser une certaine dimension et ne saurait maîtriser dans son ensemble tous les aspects qui découlent d'un service public. Le métier de transporteur exige des capacités que l'on ne saurait confier à d'autres personnes à tort et à travers. | *g.*

Néanmoins il ne faut pas écarter la participation des associations en tant que représentants des usagers, qui, dans le cadre d'une commission, devraient participer dans les différentes *h.d.* phases de travail, où leurs suggestions, si elles sont valables, pourraient être prise en considération.

3-1-4 Le service spécialisé à la demande

Deux hypothèses sont à formuler dans une telle proposition :

- 1) Un tel service répond-t-il à une nécessité, peut-il satisfaire un grand nombre de handicapés ?
- 2) Quelles sont les personnes concernées par un tel service et qui devra l'exploiter ?

a- Les différents systèmes mis en place un peu partout nous confirment dans cette conviction. L'enquête menée par la SEMALY auprès des U.F.R. et le peu de fréquentation dans certaines villes ou régions nous indiquent davantage un manque *h.d.* d'organisation.

⁹ Il peut effectivement satisfaire un grand nombre de handicapés lourds à condition de leur offrir un service valable, c'est à dire régulier, ponctuel, avec un certain confort, d'une certaine façon plus anonyme, avec un personnel compréhensif et accessible à leurs problèmes.

b - Les personnes concernées seront les handicapés lourds en priorité, les personnes âgées, les femmes enceintes, les handicapés temporaires (à l'exemple de St. Cloud) où un système spécifique pour les U.F.R. adaptés existe, qui n'en doutons pas est considéré par certaines associations comme très ségréatif.

La commune à laquelle ils sont rattachés n'intervient strictement pas dans ce domaine. Par contre, la municipalité, par l'intermédiaire des chambres de commerce, organise des navettes pour hommes d'affaire, à LYON du centre ville vers l'aérodrome à 25 km, à METZ du centre à 7 km.

A METZ, la participation du client est de 6 francs.

A LYON, la participation du client est de 15 francs, et comme le taux de remplissage est très faible il faut pour le fonctionnement de ces navettes, une subvention.

A la limite les choses sont très discutables.

Ceci pourrait dire que le sort des pauvres gens ^{se} ~~se~~ ^{tr} ~~tr~~ ^{ajour-} ~~ajour-~~ ^{nant} ~~nant~~ dans des centres est lié seulement aux efforts qu'entreprennent les associations.

Une organisation du type transport de handicapés est parfaitement envisageable pour ces centres à 20 - 30 kilomètres autour des grands centres.

A l'exemple de METZ où il y a trois centres, ces mêmes organismes (chambre de commerce) pourraient prévoir l'acquisition d'un BUS-PHONE ~~et~~ qui prendrait en charge tous ces handicapés. Le BUS-PHONE comporterait 10 places dont le coût serait le suivant :

- amortissement	28 000	sur 5 ans
- frais de personnel	70 000	
- assurance	4 000	
- carburant	24 000	
- entretien	10 000	
- participation administrative	8 000	
TOTAL	144 000	

Nous suggérons une participation de 15 francs par usager pour chaque voyage aller et retour ce qui donne 45 000 francs de recette, soit une insuffisance de près de 100 000 frs par an.

Le budget total, dans un centre d'accueil recevant 80 personnes dépasse 10 000 000 de francs et se situe en moyenne à 12 000 000 de francs. Si la part des transports propres à l'établissement est en moyenne de 4 % nous n'atteignons pas 1 % en transport public pour satisfaire les mêmes besoins. ? Il ne saurait être question de faire supporter aux établissements cette charge dont les dépenses essentielles sont constituées par les charges salariales, mais il conviendrait de l'imposer à la collectivité tout comme n'importe quel service public de transport de voyageurs, ce secteur est dans l'état actuel des choses toujours déficitaire. Pour compléter les droits des handicapés qu'ils ont déjà par ailleurs, la société leur doit aussi le droit de se déplacer, cela ne fait aucun doute. h. d.

3-1-6 Les problèmes découlant ^{de} par la mise en oeuvre de l'amélioration des moyens existants. / !

- a - Le personnel
- b - Les considérations de sécurité
- c - L'introduction de véhicules adaptés dans le réseau normal et sur toutes les lignes.

3-1-6 a) Le personnel

A cette échelle, l'ensemble de la politique du personnel serait à reconsidérer. Le chauffeur n'est plus à considérer comme un machiniste, car il voit son rôle transformé en "hôtesse" ; il doit veiller au déroulement de l'ensemble des opérations, s'assurer que les personnes sont en mesure de monter dans les véhicules, que la montée se passe normalement, ^{sur} la circulation dans le véhicule doit être normale, c'est à dire sans aucune entrave, que les fauteuils soient ancrés à leur place de manière à permettre au véhicule de circuler dans des conditions normales.

Ceci suppose donc une attitude différente, une attention plus soutenue, une formation plus complète que celle de machiniste. Pour cela l'exploitant devra investir davantage dans le domaine de la formation professionnelle. Il n'existe présentement aucune formation externe complémentaire possible, si ce n'est que dans ces conditions, le niveau de base requis sera plus élevé afin de permettre une meilleure assimilation des cours qui pourraient être dispensés, préparant le chauffeur à ses nouvelles fonctions. Pour les syndicats, il apparaît une exigence salariale plus élevée, difficilement chiffrable : aucune étude n'a été faite à ce sujet, mais on l'estime dans une fourchette de 10 à 12 % en plus au minimum. Dans toutes les activités de transport, le poste salaires et charges sociales à l'exception des compagnies aériennes apparaît comme étant ^v plus élevé à fortiori dans le domaine des transports de voyageurs où il est déjà supérieur à 60 %. Dans le cas d'une généralisation de l'ensemble des lignes et sur tous les véhicules, l'incidence de ce poste serait non négligeable. ^g /g.

3-1-6 b) Les conditions de sécurité.

La sécurité revêt une importance accrue. Le fait de prendre en charge tous les voyageurs suppose, en dehors des moyens techniques, une conduite très attentive basée sur l'autodiscipline et qu'il ne faut pas mettre en danger la vie des passagers, surtout en milieu urbain. Il faut considérer, que parmi les voyageurs, il peut y avoir des handicapés dont le handicap n'est pas visible. Le handicapé avec une prothèse orthopédique est tout autant handicapé que l'U.F.R., de même que les conditions d'évacuation sont aussi pénibles que pour celles d'un U.F.R. ^{m.d.}

Le chauffeur doit veiller, en cas de prise en charge d'un U.F.R., au libre passage pour permettre la circulation d'un fauteuil roulant à l'intérieur du véhicule, d'où la nécessité à partir de ce moment là de limiter le nombre de places.

Normalisation de certains aspects techniques.

Une certaine discrétion doit entourer les caractéristiques du transport des handicapés.

Disparition des signes extérieurs attirant l'attention des valides sur la présence du handicapé. Prescrire les indications réservées aux handicapés, les cartes de priorité, possibilité d'obtenir le ticket et l'oblitérer avant, pour les mal-entendants possibilité de se servir de feux, la possibilité de communiquer avec le chauffeur par un jeu de boutons avec une liaison directe.

3-1-6 c) L'introduction de véhicules adaptés dans le réseau normal sur toutes les lignes.

La très grande dispersion des handicapés de tous âges et de toutes natures n'autorise pas à favoriser un secteur davantage que l'autre. L'étude effectuée par la SEMALY quant aux motifs et aux heures de déplacement indique bien quelques tendances, mais qui ne sont pas déterminantes pour avoir une idée précise sur les courants de déplacements. Convient-il de mettre un véhicule par heure, par ~~la~~ ligne, ou deux dans la matinée et deux autres dans l'après-midi, toujours par ligne? On risque une situation arbitraire en tout état de cause. Il serait donc préférable de mettre un bus par ligne qui en une heure fait l'aller et retour, ce qui peut vouloir dire un autobus sur quatre, si on prend comme base en moyenne un autobus tous les quarts d'heure. L'inconvénient majeur dans ce cas serait de ~~posséder~~ prendre moins de personnes à chaque quatrième voyage étant donné qu'il y a moins de places disponibles. Les installations restent les ^{mêmes}, le risque de provoquer un mécontentement serait plus grand pour les usagers soucieux de parvenir rapidement à leur destination.

La nécessité d'avoir un véhicule de remplacement s'impose en cas de panne, ce qui est toujours possible. Or, les exploitants conçoivent cette forme d'exploitation comme un service spécialisé à l'intérieur du réseau normal, comportant davantage d'inconvénients que de possibilités d'arrangements. Il y a surtout le fait que l'on risque un décalage dans les horaires. Les temps d'arrêts risquent d'être différents, compte tenu des mesures de sécurité liées à ce système et les incidents pouvant se produire. La programmation des horaires et l'établissement des plannings ne peut ^{en} inclure un système différent dans un système normal.

V 3-2 LES PERSONNES HANDICAPÉES SUSCEPTIBLES DE POUVOIR SE DEPLACER A L'INTERIEUR DU DISTRICT MESSIN.

Selon une estimation que l'on retrouve un peu partout dans les études françaises ou étrangères 5 % de la population ne pourrait accéder aux modes de transports publics en usage. Le district messin compte environ 200 000 personnes avec 200 U.F.R. sur la totalité. Une centaine est susceptible de pouvoir se déplacer si on tient compte que 50 % d'entre eux sont dans un état grave et résident dans des centres d'accueil et ont moins besoin de transport.

Les T.C.R.M. de Metz exploitent 19 lignes, ce qui donne un maximum de 6 personnes sur chaque ligne en U.F.R., avec un taux de mobilité de 1,6 déplacement par jour par handicapé. 9 personnes seraient susceptibles de prendre le bus sur chaque ligne, par jour, avec l'amplitude que nous connaissons de 14 heures par jour, et en moyenne 4 bus par ligne.⁰ Nous notons 56 départs à chaque extrémité ce qui ferait un U.F.R. tous les sixième bus. h.t.

Dans le même ordre, en appliquant une mobilité identique au 5 % de la population à mobilité réduite, il y aurait 10 000 personnes concernées. 30 % d'entre elles seraient susceptibles de prendre le bus, soit 3 000, et si on se réfère aux statistiques en notre possession 2 000 personnes auraient une gêne fonctionnelle. Chaque bus est susceptible de recevoir deux handicapés plus ou moins atteints dont on ne connaît pas forcément la nature et le degré du handicap qui ne nécessite pas une assistance directe, mais une certaine attention. Il faut admettre qu'une personne sur trois a un handicap dû à l'âge (les personnes actives et non actives, on l'a vu dans les motifs de déplacement ainsi que les heures de déplacement, ne se déplacent pas dans les mêmes heures, ^{qui?} or les handicapés sont davantage concernés de 8 à 11 Heures et de 14 à 18 heures, ce qui nous amène à dire qu'en dehors de ces heures, le taux de fréquentation des bus pourrait être négligeable, par contre il pourrait y avoir quatre personnes par bus dans les heures évoquées ci-dessus). En somme, l'incidence d'une fréquentation trop forte durant les heures de pointe ne paraît pas évidente aux yeux des exploitants et à certains d'entre eux insignifiante pour être prise en considération).

La aussi, pour être affirmatif, une étude plus approfondie portant sur l'ensemble des usagers avec un échantillon relativement élevé et d'une durée assez longue serait nécessaire afin d'affiner ces chiffres. Il nous a été démontré que le taux de remplissage des bus à Metz sur l'ensemble du réseau est de 20 % (il n'atteint pas 10 % durant les heures creuses), ce qui est relativement faible pour une ville de l'importance de Metz, mais pas surprenant quand on connaît l'urbanisation et la politique choisie par les décideurs quant au maintien du vieux centre, politique choisie par les décideurs de plusieurs communes attachées au district messin.

La fréquentation de [✓]bus ne dépend en définitif [✓] que de la qualité des services publics, tant du point de vue des personnes valides que des personnes handicapées. Accessibilité, confort et rapidité sont les principaux critères qui font que les T.C. soient ^{rac}attentifs, et dans une proportion moindre les tarifs. 9

Si le matériel utilisé est de plus en plus moderne, il n'en est pas moins vrai que les contraintes d'exploitation pèsent de tout leur poids sur le choix des usagers, ce qui est valable à Metz comme ailleurs. Le fait que les T.C. soient peu fréquentés par les handicapés avec le seul véhicule en service est significatif, tout comme les services créés pour les personnes âgées desservant certains quartiers deux fois par semaine. La solution actuelle ne leur convient pas naturellement, les possibilités multiples engendrent des besoins nouveaux. Faut-il organiser sa vie en fonction des transports existants ou créer des transports pour créer des besoins ? *h.d.*

Le district messin avec ses 200 000 personnes si on accorde à Metz un taux de mobilité de 3 déplacements par jour par personne, il y aurait 600 000 déplacements par jour au total. Or les T.C. ont enregistré en 1978, 14 000 000 de déplacements avec 15 000 000 de voyageurs soit un moyenne de 45 à 50 000 par jour, avec son parc actuel chaque véhicule transporte journallement 450 à 500 personnes (à Paris chaque bus transporte 625 personnes en moyenne par jour). Si on place Metz sur un même plan que Lyon où 600 000 déplacements se font par les T.C. par jour, avec une population d'environ 1 000 000 de personnes, il devrait y avoir à Metz 120 000 déplacements par jour. *h.d.*

Ceci prouve la différence qu'il y a entre une grande ville et une ville moyenne, que l'importance des moyens mis en oeuvre est également significative. *h.d.*

Au mieux, 5 % de la population sont concernés par des transports spéciaux et adaptés, certainement 3 % en moyenne sont réellement à prendre en considération. Ces chiffres sont à considérer par rapport aux usagers actuels des T.C. c'est à dire 45 à 50 000 personnes, lesquelles devraient varier dans les mêmes proportions s'il y avait transfert de la voiture particulière vers les transports en commun. *h.d.*

V 3-3 L'ORGANISATION SUR LE PLAN LOCAL

A METZ : aucune proposition n'a été faite pour le moment ou du moins aucune suggestion n'a été retenue, malgré les pressions émanant de différents services (en principe les associations) la reprise des véhicules G.I.H.P. n'a été qu'un pis-aller.

A LYON : une proposition a été faite par la SEMALY en Juin 1979 au syndicat des transports en commun de la communauté, présidé par le Préfet, proposant l'acquisition de 10 véhicules spécifiques aménagés pour les U.F.R., suite à l'étude des besoins en transport qui a été faite en 1978 pour les U.F.R., qui ne définit pas les modalités de fonctionnement et d'exploitation.

Nos propositions s'étendent sur l'ensemble des personnes handicapées. *g.*

Pour Metz : Nous pouvons proposer deux solutions qui sont complémentaires l'une de l'autre, dans une première phase, avant la mise en place de l'autobus futur, et qui sont complémentaires au réseau actuel, qui du point de vue investissement serait la solution la plus réaliste.

- 1) Système avec bus-phone
- 2) Système pour transporter les U.F.R. (tous les handicapés lourds).

Injecter des bus dans le réseau normal paraît être une solution difficilement réalisable compte tenu des difficultés de la circulation présentement à Metz, où il n'existe pas comme à Lyon ou à Paris des couloirs réservés aux bus et aux taxis, c'est une des raisons pour lesquelles il est très difficile de circuler à Metz. Prendre en charge les handicapés aux heures de pointe de 7 Heures 30 à 8 heures 45, de 11 heures 30 à 12 heures 30, de 13 heures 30 à 14 heures 15, et de 17 heures à 18 heures 45 ne nous paraît pas une solution valable compte tenu du goulot d'étranglement qui fait que la traversée de Metz se fait invariablement depuis des décennies par le centre ancien, la vitesse commerciale a subi les variations du trafic V.P. (on peut largement se référer à l'article de presse "LE RAS (1) LE BOL" des conducteurs automobiles messins de juin 1979). Il est très difficile de créer des voies réservées aux autobus messins et rares sont les endroits où il existe et où on peut favoriser la construction d'aires de stationnement. Il n'existe nulle part un endroit permettant d'adapter la chaussée à un type de véhicule, à part quelques tronçons, tout arrêt prolongé bloquerait la circulation

A. LOISIRANA - Metz juin 79

La solution de la mise en service d'un bus accessible à tout le monde paraît devoir être écartée. Les 320 arrêts sur 680 au total peuvent créer une discrimination entre les handicapés eux-mêmes. A l'intérieur de ces 320 stations, 117 sont seulement aménageables de telle sorte qu'un véhicule puisse se mettre tout le long d'un trottoir à distance égale avec un encart à l'intérieur du trottoir, (total de 28 m) c'est à dire le double de la longueur du véhicule. Les services spécialisés de la ville, estiment l'investissement d'une telle modification à 8 000 francs par arrêt, soit 928 000 Francs pour 117 stations (5 240 000 pour l'ensemble)

Un abri-bus coûte 4 000 francs l'unité, il faudrait prévoir un coût supplémentaire de 1 440 000 pour finir d'équiper l'ensemble des stations. A cet égard il ne peut s'agir que d'une hypothèse car elle est exclue et irréalisable. Il s'ajouterait la construction d'une plateforme destinée à l'handicapé lourd et qui coûterait, indépendamment du reste, 3 500 francs l'unité (4 m² environ) soit au total 2 380 000 francs. Chaque plateforme a besoin d'un éclairage particulier avec un coût de 3 800 francs l'unité, soit 2 584 000 francs au total.

En récapitulant nous parvenons en travaux d'aménagement à 10 240 000 francs qui est l'essentiel de l'investissement direct.

Dans l'hypothèse où l'exploitant retient le modèle R.V.I. le véhicule équipé avec ~~haillon~~ élévateur et un système d'ancrage à l'intérieur avec un coût de 15 à 20 % en plus, or le chiffre pour l'ensemble constitue l'hypothèse maximum, nous ne savons pas dans quelle proportion les handicapés fréquenteront les bus

Nous avons admis que le machiniste verra ses responsabilités augmentées, on ne peut pas compter sur le dévoement spontané des autres usagers. Si nous voulons admettre le maximum de personnes dans les bus nous devons tenir compte que chaque machiniste sera bienveillant à l'égard des usagers handicapés et qu'ils bénéficieront tous du même statut. Tout est lié aux conditions d'exploitation qui s'ensuivent et pour lesquelles nous n'avons aucun élément d'étude.

3-4-2 Conséquences sur l'exploitation.

La mise en service de bus pouvant recevoir tout le monde entraîne forcément des conséquences de l'exploitation. Admettre les 5 % de personnes à mobilité réduite pouvant entraîner un décalage, les temps d'arrêts sont doublés pour permettre à ces personnes de s'installer et de redescendre. Chiffrer avec précision ce décalage, pour se faire, cela nécessite une expérimentation approfondie avec un échantillon assez grand et dans le cadre d'une étude spécifique, comme cela a été le cas à la SEMALY lors de la mise en service du métro de LYON, néanmoins une estimation dans notre étude peut être introduite en fonction des informations des exploitants, dans l'hypothèse où chaque bus peut recevoir deux handicapés physiques avec un décalage de une minute trente sur les 21 stations d'une ligne et les 19 lignes de bus existantes. Il faudrait un bus de plus par ligne soit 19 en plus, donc tout près de 20 % du matériel roulant si on souhaite rester dans les normes d'exploitation actuelle.

Comme précédemment évoqué, il s'agirait d'acquérir 20 bus à 550 000 francs l'unité avec accessoires, soit

une somme de 1 100 000 francs (avec nécessairement des chauffeurs spécialisés) à laquelle s'ajoute une masse salariale de 1 400 000 en plus par an valeur 1979, les autres frais : carburants, entretien, assurances, étant de 700 000 francs minimum

En récapitulant nous aurions pour ce poste 3 000 000 de francs en plus.

3-4-3 Frais administratifs

On peut considérer un accroissement des charges à ce niveau : personnel, gestion, frais financiers à près de 500 000 francs par an en plus, ce qui est un minimum à notre époque dans les éléments figurant dans la comptabilité globale de la société exploitante. Du point de vue du personnel 120 personnes seraient concernées avec une augmentation de 350 francs par mois, soit environ 500 francs y compris les charges ce qui donnerait pour l'ensemble, 720 000 francs par an, auxquels s'ajoute le financement de la formation continue, 48 000 francs.

3-4-4 La nécessité de contrôler les aires réservées au bus

Les emplacements réservés aux bus sont marqués en jaune sur les bordures de trottoirs, et souvent les voitures particulières débordent, en stationnement, sur ces emplacements réservés. La mise en place de panneaux signalant l'interdiction de stationner à toutes voitures sauf aux voitures de transports en commun est un moyen de dissuasion à mettre en place auprès des 680 arrêts, le coût, à supporter par la municipalité serait de 300 000 francs.

Le contrôle par les agents est à envisager si on veut que cela soit efficace et nécessiterait 5 personnes en permanence à circuler sur le réseau, dont le rôle serait de sanctionner les infractions et de faire évacuer les voitures en conséquence. Les charges sociales résultant de cet accroissement de contrôle seraient de 300 000 francs par an.

3-4-5 Sécurité

On peut difficilement chiffrer ces éléments dans le cadre d'une étude restreinte, qui porterait surtout sur le matériel roulant, ~~de~~ la conduite du chauffeur ainsi que la surveillance nécessaire. Il faut le dire d'une manière restrictive, tout dépendra du taux de fréquentation par les handicapés.

3-4-6 Le service spécialisé et public au niveau messin

Le terme "transport spécialisé" ne doit pas être interprété comme étant une forme ségrégative du transport. Il s'applique par ailleurs dans de nombreux cas :

- transport d'écoliers, du personnel, excursion, circuit touristique ...

Dans notre esprit, au niveau des handicapés, nous avons à faire à un public dont la caractéristique est d'avoir une réduction fonctionnelle, ne pouvant pas utiliser les moyens de transport.

Si nous partons de l'hypothèse que nous avons à Metz ⁽¹⁾ 16 secteurs à desservir avec près de 2 000 personnes à transporter par jour, On pourrait donc envisager la mise en place de 16 véhicules du type minibus - bus-phone selon

l'exemple de St. Cloud, fonctionnant d'une manière permanente, tout en modifiant en cas de nécessité le tracé du circuit (en fonction de la densité de la population par exemple) ou encore comme c'est déjà le cas, deux circuits différents en alternance sur la même ligne, ce qui aurait pour avantage de toucher un maximum de personnes et de faciliter ainsi l'accessibilité.

On suppose une défection de $1/3$ ^{de?} et on admet une hypothèse de 10 personnes par heure et par ligne, le public concerné se compose de personnes handicapées physiques sans distinction d'âge, et le cas échéant, dans la limite des places disponibles, des femmes enceintes. Chaque bus comportera une place réservée à un U.F.R. avec son fauteuil pouvant accéder aux véhicules par une rampe amovible (charge à ce dernier de venir lui même jusqu'à la station). Le chauffeur est susceptible d'aider l'U.F.R.. En dehors de cela, il est autonome au même titre que les autres personnes.

L'horaire des bus étant celui de l'exploitant affiché à chaque station, auquel les usagers doivent se conformer.

1 vérifiez de la phrase principale

L'exploitant pense que dans cette forme d'exploitation l'utilisateur se sentirait plus sécurisé, moins bousculé, et que même certaines personnes âgées utiliseraient ce véhicule. Programmé ainsi, ce bus pourrait largement effectuer un aller-retour en une heure en tenant compte des heures de pointe et des arrêts prolongés dus à la prise en charge d'un handicapé lourd (type U.F.R.). Il y a donc nécessité d'avoir sur le trajet des hauteurs de trottoirs conformément aux normes établies dans l'étude I.R.T.

Coût d'exploitation d'un tel service.

L'exploitant estimant que son objectif serait différent, le renouvellement des 8 bus annuellement serait différent, compte tenu du transfert d'une partie des usagers, du service normal vers le service spécialisé, et qu'en fait il y aurait 10 véhicules de plus dans le parc au total. L'amortissement se ferait sur 8 années comme nous l'avons vu précédemment ce qui donne par an :

- amortissement	275 000
- carburant essence	360 000
- salaires	700 000
- entretien	120 000
- frais administratifs	10 000
- TOTAL	<u>1 465 000 F</u>

soit 2 millions de francs par an en tenant compte des éléments imprévisibles, notamment dans l'amélioration de l'équipement.

Si on prévoit une participation des usagers de 2 francs, compte tenu des réductions déjà accordées aux personnes âgées et qui seraient à accorder aux handicapés de manière à avoir un tarif unique, sur 300 jours ouvrables, nous aurions un déficit de l'ordre de 1, 1 million de francs.

Ce déficit réparti entre les différentes communes du district messin au prorata du nombre d'habitants représente une participation de 22 francs par personne imposable (on ne peut plus revenir en arrière dans la politique tarifaire à Metz à cause des réductions déjà accordées).

3-4-7 Un autre service spécialisé, le service à la demande au niveau du district messin avec enlèvement à domicile.

Il ressort clairement des différentes sources que l'on peut avoir, que le seul véhicule J 7 Peugeot est insuffisant. Si l'expérience actuelle s'avère inopérante cela tient à un ensemble de problèmes, tels que : exploitation s'effectuant dans des conditions non satisfaisantes, décalage entre la demande et la réalisation. Nous pensons qu'un deuxième véhicule s'avère indispensable dans les conditions présentes, et que le cas échéant il pourrait suppléer à d'autres relations, par exemple la desserte des établissements accueillant des handicapés lourds situés à 15-20 kilomètres du centre de la ville, ce qui suppose une collaboration plus étroite entre Associations, responsables des établissements et exploitants.

On ne saurait prévoir dans les conditions actuelles un plan de circulation précis, le support de la presse paraît à cet égard un outil de publicité appréciable. Il faudrait créer les conditions d'un dialogue tout comme à Nancy (ville comparable à Metz) où présentement circulent 7 véhicules de ce type, il s'agit surtout de rendre un peu plus attractif ce transport, et un réajustement du mode de circulation quasi permanent permettra d'atteindre un taux de fréquentation tendant au maximum. La perte d'exploitation sera donc de 240 000 francs pour l'année et pour les deux véhicules.

3-4-8 Les Taxis pour Metz

Si nous proposons cette solution, c'est qu'elle correspond à une forte demande émanant des handicapés par les questionnaires et par les différentes interviews réalisées dans le cadre de cette étude comme forme suppléante, tout comme pour le valide.

Deux solutions sont à retenir :

- 1) Une voiture de tourisme éventuellement du type familial appartenant directement aux T.C.R.M.
- 2) Un contrat avec la corporation des taxis.

La deuxième solution apparaît tout de suite comme étant la plus valable, si on considère les deux systèmes en présence, plus souples et interchangeable en cas de temps mort. (1)

Sur 100 personnes U.F.R. susceptibles de se déplacer à l'intérieur du district messin, deux voyages pourraient être accordés chaque mois à chacun de ces U.F.R. sur la base de 20 francs par voyage, que l'U.F.R. avancerait et se ferait rembourser par la Sécurité Sociale.

Coût de l'opération 48 000 francs

Subvention Sécurité Sociale 25 000 francs

Subvention à solliciter au conseil général, 23 000 francs

versés à la Sécurité Sociale qui s'occuperait de la gestion.

.../...

(1) C'est la solution la plus chère, la politique de transport consiste à mettre en évidence les stratégies alternatives. C'est aussi une façon de voir à qui profite le transport et éventuellement à qui elle nuit.

200 opérations de gestion sont d'un coût minimal dans une organisation du type Sécurité Sociale et le surcroît de travail paraît négligeable d'autant plus que la gestion se ferait par la voie informatique. L'opération contrôle pourrait être effectuée par un employé en une demi journée. Toutefois un accord préalable devrait être réalisé entre la corporation des chauffeurs de taxi et les intervenants sur l'obligation de prendre en charge des UFR en particulier, sans cet accord, les possibilités de rendre fiable une telle organisation paraîtrait très fragile. Des taximens demanderaient une commission supplémentaire pour l'opération qui consisterait à aider le U.F.R. à entrer et sortir du véhicule. Il faut donc laisser la possibilité au chauffeur de prendre 5 francs de plus qui seraient à la charge du handicapé.

Parc : Selon un comptage à la Préfecture il y a à Metz une centaine de taxis répartis sur plusieurs stations. Nous sommes convaincus que le fait de faire deux transports par mois par taxi est une chose négligeable mais parfaitement possible. L'accord est parfaitement réalisable, rappelons que l'Education Nationale et les A.P.F. ont parfaitement bien réussi à réaliser des accords sur le plan du transport des handicapés en particulier vers les centres de travail I.M.P. et I.M. PRO, parfois au delà de notre département.

3-4-9 Conséquences sur le réseau actuel s'il y avait un surcroît de déplacements en transport par la prise en charge de toutes les personnes à mobilité réduite. / m.d.

Il faut admettre en première hypothèse que les handicapés puissent se déplacer à tous moments dans le cadre du réseau actuel. Nous savons déjà que le surcoût indépendamment des infrastructures serait de 15 %, et nous aurions un déficit supplémentaire de 4 348 964 francs qui s'ajoute aux 14 329 880 francs, et probablement plus important compte tenu

des réductions généralement accordées aux personnes défavorisées ce qui mettrait le déficit supplémentaire à 6 108 964 Frs au niveau du district messin. Il en coûterait environ 120 frs par personne contribuable en plus par an (50 000 imposables).

Compte tenu des modifications d'exploitation, allongement des temps de parcours et si on souhaite maintenir les cadences actuelles il faudrait 12 véhicules en plus du type actuel, le supplément de matériel, son coût d'exploitation représente une augmentation globale de 30 % par rapport aux données actuelles. (Là dessus les techniciens sont largement d'accord) Nous pensons qu'aucun exploitant n'ira dans ce sens et encore moins les décideurs tant au niveau local qu'au niveau national.

- transporter 50 000 personnes coûtent..... 28 657 760 frs
- en transporter 2 000 de plus handicapés..... 9 500 000 frs

Il nous semble par là que la solution n'est pas dans cette voie qu'est le système "tous les véhicules sont accessibles à l'ensemble des personnes", mais dans un système de transport spécialisé au public/personnes à mobilité réduite, avec la possibilité de prendre un taxi.

Le service spécialisé représente un déficit de 1,1 million de francs qui s'ajouteront au déficit actuel de 14 329 880 francs
1 100 000 francs
soit au total 15 429 880 francs.

soit 8 à 9 % de plus par rapport au système actuel au lieu de 30 % dans un système global et une participation de 22 francs pour chaque personne imposable en plus. Chaque contribuable paie actuellement 105 francs pour l'ensemble du district (chiffre communiqué par la Direction des T.C.R.M.)

3-4-10 SCHEMA RECAPITULATIF DES MOYENS PROPOSES AU NIVEAU DE METZ (1)

Propositions	Parc	Matériel nécessaire	Main d'oeuvre	Dépense	Déficit par an	% de perte par rapport aux recettes
Proposition nouvelle	100 véhicules grand-volume 10 minibus	la totalité		28 659 769	14 329 880	50 %
Service handicapés P.R.	1 véhicule aménagé J 7	1 véhicule	1 personne	190 000	120 000	60 % pour lui-même
Hypothèse pour tous les véhicules accessibles à l'ensemble des personnes	+ 20 bus	total 120 bus + 10 minibus		+ aménagement 10 204 000 bus + 3 000 000 par an Main d'oeuvre + 768 000 par an	amortissement sur 10 ans par an 18 118 180	+ 75 %
Hypothèse pour tous les véhicules accessibles aux UFR handicapés						50 %
Service réalisé pour les handicapés	16 véhicules	Total	16	1 100 000	15 427 880	+ 55 % globalement
Service réalisé sur demande	2 véhicules		2 personnes	380 000	240 000	+ 60 % pour lui-même
Accessibilité	aucun			48 000 25 000 subventions	23 000	
Personnel		1 bureau	1	Personne 75 000 administratif 15 000 90 000	90 000	

(1) Le tableau ci-dessus résume les propositions développées et donne un aperçu des différentes hypothèses avec leur coût.

On pourrait donc concevoir un système qui comporte quatre possibilités :

- le système actuel
- le service pour personnes à mobilité réduite
- le service à la demande
- le taxi

et qui donnerait un déficit global de 15 782 000 environ si on mettait toutes ces possibilités en chantier et, par delà, augmenterait de 22 francs la participation de chaque contribuable.

V 3-5 AMENAGEMENT DES EQUIPEMENTS DE TRANSPORT DANS
UN CADRE GENERAL.

3-5-1 L'accueil des handicapés

Tout au long de nos recherches et à travers les différentes études, ce qui manque et on l'évoque largement, c'est l'absence de dialogue avec le handicapé.

Il se pose les questions suivantes :

- ou aller ?
- qu'est ce qui existe ?
- comment puis-je y aller ?
- comment cela se passe ?
- va-t-on me comprendre ?

d'où la nécessité de suggérer la création à Metz comme ailleurs du moins dans chaque ville d'une certaine importance, d'un service d'accueil, qui pourrait à la fois renseigner, conseiller et orienter, sur par exemple :

- un horaire de train, si ce train reçoit des handicapés
- les possibilités sur place pour se rendre d'un point à un autre
- les bâtiments accessibles (spectacle, commerce et autre)
- de même que ce service pourrait prendre contact avec les différentes agences de voyages.

Dans le cas de Metz nous proposons un local à l'intérieur de la gare ou à proximité (ce qui est possible). Les frais de fonctionnement peuvent être pris en charge à la fois, par la chambre de commerce, par la ville, et par le département. Dans ce cas, nous proposons une participation très large des associations, dans le domaine des conseils.

V 3-6 LA SOLUTION POUR LYON

Selon l'enquête SEMALY la mobilité exprimée en terme de déplacement serait de 1,6 déplacement par jour dans le cas des U.F.R. ce qui peut donner dans ce cas pour les personnes réellement intéressées à se déplacer 1 700 déplacements par jour. Ce qui peut faire sur Lyon 1 700 déplacements à satisfaire dont 400 pour les U.F.R. (voir l'étude, rapport SEMALY Juin 1979).

A Lyon, il y a 54 lignes d'autobus (sur l'ensemble de la COURLY) ce qui pourrait faire environ 15 personnes par jour par ligne, soit une personne par heure, donc un bus sur quatre est susceptible de recevoir sur son parcours un handicapé U.F.R. dans le réseau actuel. Nous avons en moyenne 23 arrêts par ligne les chiffres ainsi établis laissent apparaître à chaque station une possibilité de 2,5 personnes par jour compte tenu de l'extrême dispersion des handicapés sur le territoire. En cas de changement des mentalités, ce chiffre devrait être doublé à terme. ✓

A partir de là un choix s'impose, qui est le bon sens :

- amélioration générale de la qualité des moyens actuels, ou transports adaptés pour une minorité de personnes.

Le parc actuel atteint 950 véhicules et à Lyon l'amélioration de la qualité du matériel et de l'équipement est largement avancée par l'introduction de bus nouveaux, et la phase de renouvellement s'achèvera fin 1981.

L'amélioration porte principalement sur l'insonorisation, la climatisation, une amélioration dans les installations de montée et de descente avec des barres d'appui. Le problème de l'aspect fonctionnel n'a absolument pas été pris en compte dans le choix de ce matériel et comme 1/10 du parc est renouvelable chaque année, il conviendrait qu'à partir de 1981 on prenne en considération tous les aspects de la réduction fonctionnelle, hauteur de marche, rampe d'appui, ce qui permettrait à 95 % de l'ensemble de la population d'accéder sans difficulté majeure aux T.C.

3-6-1 Introduction du service BUS-PHONE dans le réseau actuel

A l'inverse de Metz, où la dispersion des handicapés n'est pas aussi caractérisée qu'à Lyon on assiste à une certaine concentration de ces derniers dans des banlieues populaires, on pourrait introduire à titre de lancement 10 bus-phones, selon le plan suivant :

- 2 sur Venissieux (le plus grand nombre d'handicapés y trouve)
- 1 sur Villeurbanne
- 1 sur Sainte Foix

- 1 sur St. Genis-Laval
- 2 sur St. Priest (desservant les hopitaux)
- 1 sur le Nord
- 1 sur le Nord Ouest
- 1 sur le Centre

Les bus-phones devraient être mis en service au fur et à mesure en commençant par Venissieux. Ce bus partirait de son extrémité le matin à 7 heures vers le centre (place Bellecour) il sera doublé par le deuxième qui partirait trois quarts d'heure après. Les personnes disposeraient d'une heure et demie pour faire leurs courses et ensuite davantage. Vers le centre il y aurait des points fixes, compte tenu des impératifs de stationnement et de circulation, par contre dans la zone proche du domicile une certaine souplesse serait laissée à l'appréciation du chauffeur, ce qui permettrait à certaines personnes d'être déposées plus près de leur domicile. Le bus serait relié à un centre genre taxi-phone pour connaître la position. Au fur et à mesure cette disposition devrait s'étendre sur d'autres secteurs.

Il paraît indispensable que ce véhicule puisse avoir à l'intérieur un couloir large, un siège de part et d'autre, une banquette à l'arrière avec trois places, ce qui donne un maximum de 11 personnes assises. (Les minibus de Metz ont 15 sièges en supprimant les 4 sièges du milieu, il y aurait une meilleure possibilité de circuler et de déposer les bagages). Nous proposons que chaque véhicule soit doté d'un escalier escamotable utilisable seulement en cas de nécessité compte tenu des différences de niveaux aux arrêts fixes et les arrêts imposés.

Il y avait 940 véhicules au 1er octobre 1978 dans une organisation du type T.C.L. avec un effectif de 2 500 personnes l'incidence portant sur une mesure consistant à acquérir 10 minibus avec phone, plus 12 à 13 conducteurs et 2 ou 3 personnes administratives serait minime. Les charges salariales seraient de 1 050 000 francs par an avec une recette possible de 720 000 francs par an à cela s'ajoutent les frais de fonctionnement en considérant la même opération pour un service à la demande, la dépense annuelle serait sans doute de 1 200 000 francs à la charge du contribuable.

La mise au point de ce service ne peut se faire que dans le cadre d'une étude de trafic organisé par les T.C.L. qui disposent des éléments nécessaires pour ce faire.

3-6-2 Le service spécialisé à la demande

En nous inspirant du rapport SEMALY Juin 1979 que nous avons conçu, nous proposons la mise en service de 10 véhicules (nous laissons à l'exploitant le choix d'une marque) système qui viendrait renforcer ce qui existe déjà au niveau du G.I.HP. mais que l'on intégrerait dans l'organisation des T.C., à l'exemple de Nancy et ce qui a pu se faire à Metz. La nécessité de donner un caractère public à ce mode de transport s'impose pour des raisons maintes et maintes fois évoquées en d'autres circonstances, tout en permettant au mouvement associatif d'être étroitement lié à l'aspect des commissions transport, mais en laissant une certaine autonomie à l'utilisateur. *h.d.*

Entre le personnel-chauffeur, les renseignements et le handicapé, il est nécessaire qu'un climat de confiance s'établisse. Il faut éviter que les handicapés soient rudoyés par un personnel parfois agressif, (souvent à cause des situations

conflictuelles de toutes sortes qui régissent les rapports entre employeurs et salariés inhérents à notre époque et dont les usagers font parfois les frais), les handicapés ne comprennent pas nécessairement les motifs et pourraient se sentir concernés, et par ailleurs la présence d'un personnel strictement associatif n'est pas souhaitée. Un sentiment de surprotection en permanence avec des rapports de subordination ne répond pas à l'esprit de l'intégration auquel on aspire.

La répartition de ces véhicules, quant aux horaires doit être soigneusement étudiée de manière à ne pas prolonger les attentes et la durée du trajet. Ce qui est très important dans cet aspect qu'est le transport à la demande, ce sont les possibilités de stationnement et d'arrêt que peuvent avoir ces véhicules qui doivent s'arrêter le plus près possible de l'endroit souhaité. Ce problème a été fréquemment soulevé et répond à une nécessité impérieuse. Le législateur peut introduire des dispositions en faveur des personnes handicapées.

- Devant tous les bâtiments publics un emplacement pour handicapés stationnement interdit, réservé, d'une manière formelle, interdiction formelle aux autres véhicules de stationner dans les aires réservées aux bus habituellement.

- Possibilité de stationner sur les places où habituellement aucun véhicule ne peut stationner.

- Possibilité de stationner devant les grandes surfaces, les immeubles d'habitation à grande capacité, genre H.L.M.

- Faciliter à accorder dans les arrêts en double file.

- En relation avec la S.N.C.F. possibilité de stationner aux entrées et sorties des gares, permettant aux véhicules d'accéder aux quais, si la possibilité d'y parvenir existe (rampe).

Coûts approximatifs de cette mise en place

- Achat des véhicules amortissable sur 5 ans par véhicule	360 000
- Personnel 70 000 par personne	700 000
- Entretien carburant	300 000
- Assurance taxe	120 000
- Frais administratifs	24 000
TOTAL	1 304 000 Frs

Remarque : Ce service devrait avoir sa base à un endroit dépendant des T.C.L. tout en étant autonome. Il ne nous semble pas qu'un service dépassant 3 véhicules puisse être maîtrisé par l'organisation actuelle en place (le G.I.H.P.), l'exploitation deviendrait trop compliquée à partir d'un certain stade. Le COLITRAH est tout à fait dans cette optique ainsi que le Ministère des Transports.

L'investissement représente dès le départ 80 000 francs par véhicule aménagé, mais sera pris en compte dans l'amortissement comptable sur 5 ans. Ce service fonctionnera sur le principe de Nancy, il appartiendra aux T.C.L. de mettre un programme convenablement sur pied en fonction de la demande, on peut ajouter une somme de 100 000 francs pour l'entretien des installations extérieures.

3-6-3 Facturation

On peut admettre la facturation sur la base de 4 francs avec des systèmes d'abonnements en particulier pour ceux qui travaillent. Sur la base de 250 voyages par jour il y aurait une recette de 365 000 francs, soit une perte nette de 1 150 000 F par an dans les conditions actuelles. Nous pensons que cette solution soit dans l'état actuel des choses la solution la plus économique.

V 3-7 TYPE DE VEHICULE A INTRODUIRE DANS LE SYSTEME

DEJA EN PLACE

Si nous devons faire un choix quant aux modèles les plus probants nous proposerions le télébus NEOPLAN, il nous paraît très valable, fabriqué par NEOPLAN en Allemagne de l'Ouest dont les caractéristiques figurent en annexe. Ce bus peut donc recevoir entre deux et cinq fauteuils roulants suivant les nécessités et correspond au système déjà en place à St. Cloud, il est également en service à Berlin-Ouest et son utilisation est prévue dans de nombreuses villes en R.F.A.. Les milieux d'exploitation d'une manière générale sont très favorables pour l'introduire dans le réseau des T.C. en tant que minibus dont il a l'apparence tout en étant adapté au transport des handicapés légers et lourds. Le modèle estafette ou Peugeot J 7 dans leur conception actuelle semble dépassé et ne répond pas aux exigences que l'on utilise dans les systèmes actuels.

Le NEOPLAN offre 15 places assises ce qui correspond également aux 10 minibus en place à Metz actuellement.

On remarque que ses caractéristiques sont les suivantes :

Longueur totale	6690 mm	Le véhicule est équipé de
Largeur hors tout	2300 mm	rampe à l'avant et de l'in-
Hauteur sans charge	2440 mm	clinaison 1 100 X 500 LXB
Ecart entre les roues		à l'arrière 1040 X 850 LVB.
arrières et avants	4220 mm	Le poids à vide est de 3000 kg
Largeur intérieure	2070 mm	poids total en charge 3750 kg .
Largeur des portes		Durée de l'abaissement 14 sec.
latérales	900 mm	Durée de l'élévation 20 sec.
Hauteur du plancher avec		
abaissement	2300 mm	
Jusqu'à	1500 mm	

On précise que le véhicule peut circuler en cas d'urgence dans la position basse. Ce type de véhicule présente l'avantage d'avoir été longuement expérimenté et que sa généralisation s'effectue un peu partout. Il donne satisfaction à un grand nombre de personnes, nous savons depuis peu qu'il a été introduit en Suède, c'est le type même du véhicule passe partout et il peut être mis en version électrique.

V 3-8 LE MODELE R.V.I. CHOISI POUR ETRE LE VEHICULE FUTUR

Il a été décidé par la commission d'étude de l'Union des Transports Publics Urbains et Régionaux d'adopter le type R.V.I. dont les caractéristiques sont les suivantes :

(voir pages suivantes)

.../...

CARACTERISTIQUES DIMENSIONNELLES

- Longueur totale hors tout (véhicule de base ≤ 12 m
(véhicule articulé ≤ 18 m
- Largeur hors tout ≤ 2,5 m
- Gardes au sol, autobus urbain, immobile, à pleine charge, pneus neufs :
 - . sous parois latérales > 280 mm
- Dans l'axe du véhicule, sous éléments suspendus :
 - dans l'empattement > 220 mm
 - dans portes-à-faux AV et AR > 240 mm
 - . sous axes arrière et avant (et à 400 mm de part et d'autre des axes) > 165 mm
 - . sous éléments suspendus, à proximité des roues > 140 mm
- Gardes au sol autobus interurbain ::
 Dans les mêmes conditions, les gardes au sol ci-dessus seront majorées de 40 mm
- Angles de garde (attaque et fuite), à pleine charge, pneus neufs > 8 °
- Diamètre de giration hors tout - (véhicule de 11 m 21 m
 (avec une variation linéaire (véhicule de 12 m 22,500 m
 entre ces valeurs) (véhicule articulé 22,500 m
- Balayage de l'arrière au braquage maximum, véhicule de 11 ou 12 m ≤ 550 mm
- Hauteur intérieure libre dans l'axe de la voiture (véhicule urbain) > 2,20 m
- Hauteur libre sous panneaux itinéraires transversaux (dans couloir de circulation) > 1,95 m
- Hauteur du plancher au sol (autobus urbain) ≤ 560 mm

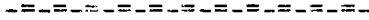
Le plancher sera plat sans pente longitudinale, sur toute la longueur du véhicule ; les pentes transversales $\leq 3\%$ pourront être tolérées, aux emmarchements sous réserve que leur longueur n'excède pas 400 mm.

- Un dispositif, en option, permettra d'obtenir une hauteur de lère marche aux arrêts ≤ 260 mm
- Hauteur de la deuxième marche (autobus urbain) et de la 3ème marche (autobus interurbain) ≤ 200 mm
- Surélévation du plancher sous banquette par rapport au plancher de circulation ≤ 180 mm
- Hauteur de la partie supérieure des glaces au-dessus du plancher de circulation (autobus urbain) $\geq 1,90$ m
- Hauteur utile des glaces $\geq 0,950$ m

Ce qui caractérise ce véhicule en particulier, c'est un meilleur accès pour un plus grand nombre de personnes, par des hauteurs de marches conformément aux recommandations du corps médical ayant traité du problème de la rééducation fonctionnelle. La possibilité d'installation d'un dispositif permettant l'accès des handicapés moteur lourds sur option lors de la conception du véhicule (plateforme escamotable).

Une disposition des sièges selon les exigences des exploitants, une grande facilité de circulation à l'intérieur du véhicule, des aménagements tels que barres et poignées de maintien, des ischiatiques sur les cloisons délimitant les plateformes réservées aux voyageurs debouts.

C O N C L U S I O N



a) Approche du problème pour cerner la mobilité

Caractériser un individu par son seul handicap physique serait une erreur fondamentale. Les individus ayant des caractéristiques physiques identiques peuvent avoir une mobilité totalement différente en fonction d'autres critères sociaux et psychologiques, tels que :

- l'âge chronologique, l'âge auquel est apparue l'infirmité, la nature du handicap, le processus d'apparition du handicap, la personne en face de son handicap, le ressentiment, le dynamisme, l'expérience générale et professionnelle antérieure à ^{au} l'handicap, sa culture, sa famille, les amis, l'entourage, sa situation sociale et ses possibilités de maintenir sa position sociale, la situation financière, les moyens de transports existants, le lieu de résidence.

Le handicapé physique lourd en particulier, en majeure ^{of} partie dégagé de l'activité de travail a un vécu d'une dimension différente ; on ne saurait le comparer avec celui d'un valide, face à qui il est forcément en état d'infériorité. Il ne peut atteindre un plein épanouissement par une activité professionnelle ou une réussite sociale, ni un mode de vie engendré par la fonction sociale.

Aucune des données habituelles, typologie de la clientèle, flux de trafic, matrice des transports, avec origine-destination ne peut donner des éléments de nature à construire des schémas qui n'apparaîtront qu'à partir de certains éléments tels que expériences, études globales d'un échantillonnage d'une population.

b) La MOBILITE du handicapé par rapport à celle du valide

La mobilité, au sens du valide, n'est pas la notion adéquate et par voie de conséquence, ce qui peut se rapporter au besoin, au transport, elle se rapporte toutefois à bien des égards, à celle de la normale si on met en évidence les indications communes, la connaissance des usagers, leur vécu, leur localisation, leur déplacement travail, scolaire, soins, avec l'estimation des besoins en loisirs et en achats, qui est l'approche classique des problèmes de transports. Une autre approche tendant à sensibiliser l'opinion publique relevant davantage de l'investigation anthropologique s'avère nécessaire par la connaissance des déterminants psychologiques et sociaux qui n'épuisent pas les formulations scientifiques, pour situer le handicapé face à l'impact des systèmes de transport.

Il suffit de pénétrer parfois le regard angoissé d'un handicapé lorsqu'il se trouve confronté aux difficultés de chaque jour, aux différents obstacles qu'il doit franchir à chaque instant, pour comprendre sa détresse, à laquelle les valides ne font que compatir, qu'ils estiment navrante et irréversible, or le handicapé ressent amèrement cette attitude.

h.d.
Charalava

Il attend autre chose de la part de celui qui l'enferme dans un ghetto, un univers qui soit à la mesure des autres avec non seulement des barrières, mais aussi un système social qui privilègue ceux qui sont capables de s'y adapter. Il ne dispose pas de moyens pour s'affirmer, et se construire un cadre existentiel, selon un modèle correspondant à ses propres aspirations. Dans toutes les phases de sa vie l'aide des autres lui est plus ou moins nécessaire. Accéder à une autonomie par soi même, quand on est réduit à l'immobilisme par une réduction fonctionnelle, relève de l'utopie ; faire croire que tous les obstacles seront rapidement supprimés, que les villes seront accessibles à court terme par des moyens appropriés aux handicapés, que tous les modes de transport seront conçus pour eux du jour au lendemain est inconcevable.

c) La MOBILITE vue par le valide est perçue différemment selon les acteurs

La majeure partie du public sait que la réalité est différente, tout comme elle est convaincue que les décennies à venir apporteront une amélioration dans l'équipement des infrastructures ainsi que dans les réalisations techniques, ce qui va dans le sens d'un courant de pensée nouveau, et qui répond à un objectif général : celui d'améliorer les conditions de vie des personnes défavorisées. Les écarts de revenus trop grands pour ne pas réagir et il faut procéder à un réajustement. Le sort des handicapés n'est pas un problème que l'on vient de découvrir par hasard, il se situe dans un contexte général et fait l'objet d'une approche à part, compte tenu de la spécificité du handicap. Tout au long de notre étude, nous nous sommes aperçus que le problème transport n'est pas l'essentiel des préoccupations des handicapés, mais par contre que l'aspect de l'intégration réside dans les rapports avec les autres.

D'énormes progrès ont été réalisés pour permettre au handicapé de se rapprocher, et dans une certaine mesure la nouvelle génération se comporte déjà différemment, elle s'adapte mieux. Il nous semble aussi que nous sommes dans un problème de génération et, que nous le retrouvons dans toutes les couches de la population. Il suffit de voir l'intérêt que l'on porte aux sorts des différentes classes sociales pour en être édifié. Cet objectif il faut le situer en premier lieu dans une conjoncture politique qui dépasse largement celle de notre pays, et à laquelle nous n'échappons pas. A l'intérieur, les surenchères ne manquent pas. Si dans l'esprit de la loi, on ne s'exprime plus en terme d'assistance, en droit des handicapés, ceci n'apparaît pas comme évident dans l'opinion publique. Plus que jamais notre société est en crise et elle est très loin d'avoir résolu tous les problèmes qui en découlent. Les écarts de ressources entre les revenus les plus faibles et les plus forts se sont accrus durant ces 25 dernières années passant de 87 à 101 (I.N.S.E.E Décembre 1978) et nous sommes en tête dans l'accroissement parmi les pays occidentaux dans le développement de ces écarts.

Les handicapés dans une très large proportion ne sont pas encore prêts à être considérés comme étant les victimes d'un type de civilisation avec ses avantages et ses inconvénients, que dans bien des cas ils doivent être considérés comme étant le prix que l'on doit payer pour pouvoir bénéficier des avantages de notre mode de vie. La guerre avec ses victimes, les transports avec leurs accidents, les imperfections de la vie au travail, la méconnaissance de certaines règles de vie de tous les jours, les conditions de vie de certaines femmes au moment où elles attendent un enfant, les nuisances de toutes sortes, etc... tout cela fait partie d'une panoplie engendrée par les différentes formes de civilisation qui se sont succédées.

d) L'incertitude dans l'esprit des décideurs

Dans l'esprit des décideurs, il semble subsister un doute sur les possibilités réelles qu'il y a de sortir les handicapés de leur isolement. On n'est **pas très convaincu** que la manifestation de la volonté des handicapés d'être insérés est aussi évidente qu'exprimée, compte tenu des mutations psychologiques qui se sont produites au niveau du comportement. On hésite sur la stratégie à adopter, considérant la demande comme une utopie, que seules les mesures de soutien soient opérantes, qu'aucune stratégie ne soit applicable, estimant que les critères d'évaluation ne sont pas pertinents et attachés d'une forte incertitude. On ne saurait trop insister sur le caractère arbitraire d'une telle situation dans le transport, prolongeant par là, indéfiniment une situation qui a déjà trop duré, alors que les droits au travail, au logement, sont affirmés, sans doute insuffisamment.

e) Fond du problème

L'incertitude quant aux moyens techniques nouveaux n'autorise pas une formulation définitive d'un système de transport, mais des actions à plus ou moins long terme. Il convient de ne pas se faire trop d'illusion sur les fauteuils roulants, certains aménagements peuvent faciliter l'accessibilité aux moyens de transports qui ne restitueront jamais une autonomie totale aux handicapés. Les obstacles bien plus nombreux que les seuls trottoirs, bateaux... pourraient être réduits progressivement, mais pour longtemps encore subsisteront

On ne saurait remettre en cause certains choix fondamentaux notamment dans le secteur des transports induits par l'environnement socio-économique, où l'influence dans le temps vécu par le handicapé ne serait pas aménagée mais transformée. La réduction fonctionnelle vis à vis des décideurs suscite un concept nouveau par rapport à ceux qui se dégagent à partir de 1959-1960.

1) Le programme d'activité d'une personne ou d'un ménage

2) La mobilité proprement dite (manière de réaliser un programme et qui serait celui de la mobilité conditionnée) par le fauteuil roulant et se substituant à la fonction humaine. La visibilité du handicap et la gêne qu'éprouvent les personnes concernées constituent une autre composante à introduire dans ce concept. Beaucoup trop de personnes restent encore volontairement en retrait, cet état de fait subsistera encore longtemps dans les esprits, du moins aussi longtemps que le valide considèrera le handicapé comme un être diminué alors qu'il n'a perdu qu'une partie de ses fonctions.

En dehors des médecins et du personnel médical, le public n'est pas habitué à traiter le handicapé comme un être à part entière, trop de personnes confondent les notions de diminué et de handicapé. On ne saurait introduire cette notion de force dans les esprits si ce n'est dans les esprits jeunes dès leur fréquentation à l'école avant que ne s'installent certains principes qui n'apparaissent pas comme évidents. Nous pensons que c'est là une question de temps et sans doute un problème de génération, que l'idée fera son chemin. L'élite de la jeunesse a déjà pris un autre chemin, celui de concentrer ses efforts vers autre chose que l'accumulation des biens.

La nouvelle génération des handicapés réagit déjà mieux que la précédente du fait qu'elle se considère comme une minorité plus active et agissante, et il faudra être très vigilant pour maîtriser le rythme déjà amorcé ; les idées sont là, les réalisations restent toutefois dans le domaine du probable, les décideurs considèrent trop souvent le déterminisme des handicapés comme passif et que les actions à long terme peuvent s'estomper à travers le temps, sans doute par un manque de cohésion de leurs initiateurs.

Certains prétendent que le transport des handicapés ne sera jamais pleinement réalisable, que les nombreuses solutions proposées n'ont aucune chance d'être appliquées : défaitisme et optimisme cohabitent présentement (ensemble). Construire des structures d'accueil, des centres de soins, des foyers ou des centres de travail ne dérange pas dans ses habitudes la grande masse de la population, sortir de l'argent de son porte-feuille, peut sans doute donner une satisfaction pour un notable (celle du devoir accompli), autrement le handicapé dérange, il gêne, on baisse les yeux devant lui car il ne donne rien en contre partie. Les handicapés accidentels eux-mêmes ont admis leurs sentiments d'indifférence ou de gêne d'autrefois à l'égard du groupe auquel ils font partie maintenant, et ils le déplorent, mais ils le comprennent d'autant mieux maintenant.

f) Les besoins en fonction des possibilités fonctionnelles

C'est bien au niveau des contacts qu'existent et subsistent un certain nombre de problèmes, et nous nous faisons l'interprète de la pensée de tous les handicapés ainsi que de celle émanant des associations, le handicapé est déconsidéré dans la plupart des cas du fait de son niveau social comme appartenant à une catégorie inférieure.

Le handicapé ressent instinctivement cette pensée dans l'autre et réagit en fonction de sa propre sensibilité. Dans certains cas il a tendance à s'isoler, dans l'autre il attachera une grande importance à ne pas paraître handicapé. L'étude de l'I. R. T. de BRON a bien situé dans l'étude des indicateurs sociaux, ce phénomène de visibilité du handicap qui crée cette distance entre valide et non valide. Comment ne pas être aigri devant cette réaction des autres qui est spontanée, c'est là qu'il faut faire le plus gros effort. Le genre humain pris dans un mode de vie qu'il a engendré est encore très loin d'être autrement qu'agressif. Nous sommes encore très loin d'une certaine image où on verra un jour un notable tenir un stand pour vendre des produits dont le bénéfice reviendrait aux handicapés.

Il nous semble que le meilleur moyen de connaître les handicapés est de les voir parmi nous le plus souvent possible en faisant en sorte que cela soit possible, ceci créera un point de non retour. Les voir parmi nous c'est aussi les transporter dans les lieux où ils souhaitent aller et là l'Etat a un rôle primordial à jouer, en donnant l'exemple, en traitant les gens en personnes majeures, en développant les moyens d'information : les handicapés valent bien des émissions du genre de celles qui consistent à relater les déplacements d'une vedette qui a le souci de soigner sa publicité. La composante transport de l'intégration ne sera jamais pleinement atteinte si le handicapé reste en dehors du mouvement que les moyens actuels dispensent, cela signifie vivre sur un rythme approprié et parallèle. Tout le problème des marginaux se situe dans un contexte d'isolement, il faut persister dans l'évolution qui s'est produite, la pauvreté par exemple n'est plus aussi apparente que du temps de Louis XIV.

Si Victor Hugo revenait il ne pourrait plus dire que les miséreux n'intéressent personne et pourtant l'homme est toujours aussi violent, égoïste, le problème est déplacé par rapport au passé. Les handicapés sont mieux regroupés, mieux défendus, les pouvoirs publics ont le souci de ne plus laisser paraître un état de misère et ils mettent en oeuvre des actions par une certaine politique adaptée aux besoins de notre époque qui isole toutefois certaines classes sociales. Donner à un handicapé un minimum de formation, ce qui correspond à un minimum de possibilité, favoriserait la mobilité par un support de transport, contribuerait à favoriser son épanouissement propre. Il aurait de ce fait un choix comme tout le monde, l'autonomie même relative est un des éléments de la liberté de tout un chacun. Le système d'assistance et d'aide de mise en place à l'initiative des associations, coordonné et financé par les pouvoirs publics est sans doute le support fondamental pour les handicapés physiques, mais ne favorise pas la vie personnelle de l'individu. Il oblige les intéressés à vivre dans un circuit fermé, nous ne saurions trop insister sur ce caractère d'obligation. Notre société à cet égard a failli à ses devoirs envers le handicapé, tout comme celles qui nous ont précédés. Il nous semble que l'Etat en premier lieu a le devoir d'imposer à la collectivité que les handicapés fassent partie intégrante de notre société. Cette obligation d'accepter le handicapé en milieu transport coûte que coûte mais pas à n'importe quel prix car il faut tenir compte de ce qui existe et de ce qui est possible. Les barrières architecturales existent encore pour longtemps et nous sommes encore très loin de parvenir au stade des cités entièrement conçues pour handicapés ou tout est automatisé.

Cela est possible et même probable si on projette le monde sur un avenir lointain. Les solutions techniques sont de mieux en mieux maîtrisées, par contre il est de plus en plus difficile d'adapter l'homme à cette évolution des techniques. Il est surtout plus difficile de maîtriser les problèmes économiques et de trouver les ressources nécessaires au développement de la technique et de l'adapter à l'homme ensuite. Certains objectifs ne relèvent même plus d'un seul pays, mais d'un ensemble de pays, nous allons même voir ce que font les autres en matière de transport de handicapés pour nous en inspirer, pour tirer des leçons à travers les expériences déjà vécues. Nous savons que les autres pays réagissent en fonction de leur comportement, leur façon d'être et on constate que dans bien des cas, certains font preuve d'une plus grande générosité envers le handicapé, d'une manière plus spontanée et discrète. Qu'importe le discours fracassant, spectaculaire à celui qui est plus ou moins immobilisé si cela ne se traduit dans les faits que par des mesures de soutien : il veut se déplacer autant que faire se peut sans que cela se sache trop, naturellement, estimant par là qu'il est un citoyen à part entière.

On ne saurait nier l'existence des besoins en transports des personnes à mobilité réduite. On commence à connaître les possibilités fonctionnelles des différents types de handicapés ainsi que les déterminants sociaux qui sont rattachés à chaque cas. Des possibilités fonctionnelles dépendent des moyens techniques à mettre en oeuvre, des critères sociaux avec leur incidence psychologique d'où dépendent aussi la mobilité du handicapé.

L'intégration des handicapés au niveau des transports passe par une mobilisation des esprits en la situant dans l'ensemble de la population. Décideurs, transporteurs, constructeurs et surtout l'opinion publique doivent admettre que le handicapé n'est pas un marginal mais avant tout un être qui souffre de nous voir aussi peu sensibles, à notre façon de voir les choses de la vie.

Il faut tenir compte du contexte local déterminé par telle ou telle orientation en matière d'urbanisme. Lyon a su créer des voies réservées à la circulation des BUS, permettant ainsi aux T.C. de ne pas être absorbés dans le flot de la circulation générale. Metz a opté pour le maintien et la rénovation des vieux quartiers. Les rues ainsi que les boulevards ou les avenues sont trop étroits, ce qui ne permet pas de développer des voies particulières réservées au BUS et aucun moyen de transport en site propre, ce qui tend à dire qu'il faut trouver des solutions, des moyens de transport réduit, minibus, bus-phones et taxis, ainsi que le développement des voies piétonnières, le libre accès des voitures particulières, des bus à grande capacité est une solution trop coûteuse si on devait aménager le centre en fonction de ces moyens de transports. La ville n'est pas capable de satisfaire toutes les autres exigences qui en découlent : voiries, places de stationnement, réduction des nuisances, forces de police, frais médicaux qui découlent des accidents corporels ... Nous avons préconisé un système de transport spécialisé mieux adapté à un tissu urbain qui est ce qu'il est, avec un centre où toutes les activités commerciales, de services et d'administrations sont surconcentrés.

g) Les suggestions en fonction de l'urbanisation

Les grands bus même adaptés à la grande majorité des handicapés n'ont pas un avenir aussi évident, surtout si on ne prévoit pas une rupture de charge. Il ne convient pas de se faire trop d'illusions sur les souhaits des handicapés désirant se déplacer, l'impact psychologique du handicap est très profond surtout si on considère l'aspect visibilité qui agit dans les deux sens. A travers les études de toutes sortes, des contacts directs ou indirects que nous avons pu avoir, il ne nous paraît pas aberrant de dire que 50 % des handicapés ne se déplacent pas ou peu. Le fatalisme et la résignation sont tellement évidents qu'il faudra sans doute de nombreuses années pour changer cet état d'esprit.

Les petites unités sont davantage appelées à un avenir durable surtout dans le cas des petites et moyennes villes, de nombreux spécialistes s'accordent à le dire et dans l'esprit des décideurs cela est également évident si on considère l'aspect coût avantage. (1).

Dans les grandes villes où les T.C. sont très développés à l'exemple de Lyon, l'aménagement des stations est de très loin beaucoup plus poussé et peut être développé, compte tenu des espaces disponibles et prévus pour le transport, permettant un développement et une mise en place de véhicules de mieux en mieux adaptés aux exigences du plus grand nombre de handicapés et certainement l'accès au métro.

(1) Collection QUE SAIS-JE

N° 1251 L'avenir des petites unités "Si les taxis étaient exploités en Transports en Commun".

Le handicapé lourd U.F.R. a certainement un droit au transport et il convient de lui trouver et de lui accorder une solution sans doute spécifique comme l'indique le rapport SEMALY déposé en juin 1979, d'autant plus que dans la COURLY il y a 600 000 déplacements par jour en T.C. et qu'en face il n'y a que 250 U.F.R. réellement susceptibles de se déplacer, c'est à dire une personne sur 4 000. Là aussi, le BUS-PHONE ou autre modèle et le taxi ont leur avenir, la diversification des moyens de transport ne doit pas se poser en termes de concurrence mais en choix tout comme pour l'ensemble des usagers. Chacun doit pouvoir se déplacer selon ses besoins et là se situe la véritable intégration des handicapés au niveau des transports.

En milieu rural le problème transport est difficile du fait de la dispersion des handicapés, vivant très isolément. La seule possibilité est le transport individuel c'est à dire le taxi dans la majeure partie des cas en allouant une certaine somme à chaque personne se trouvant dans cette situation, qui soit d'un niveau tel que le handicapé puisse entreprendre deux voyages par mois à 20 à 25 kilomètres environ de chez lui. Ce qui ferait actuellement en 1981, 120 francs par mois, ou encore que cela puisse lui permettre de participer aux frais si il avait la possibilité de trouver un ami ou un voisin obligeant.

Pour les personnes demeurant dans la structure d'accueil en dehors des villes, le principe de la navette est à retenir, surtout si dans ces centres vivent essentiellement des handicapés lourds, seule solution plausible et réalisable.

h) Les orientations souhaitées

L'essentiel nous paraît être dans l'information et dans le soutien qu'il conviendrait de donner aux handicapés tant au niveau de l'accueil que de celui des moyens de transport pouvant exister et auxquels ils peuvent accéder.

Notre sentiment personnel rejoint celui de Monsieur ARTAUD - MACARI Président du Conseil Supérieur du Transport, qu'une étude plus élargie sur un échantillon de 1000 à 2000 personnes représentatif, englobant toutes les couches de la population serait bien plus probante : elle aurait pour avantage de situer réellement dans un ensemble de population les handicapés, mais elle suppose des moyens bien plus importants que ceux que nous avons eus pour la SEMALY pour mener notre enquête, et nous sommes persuadés qu'à partir de là, la connaissance du handicapé sera mieux maîtrisée. Actuellement nous voyons le handicapé dans son milieu alors que nous devrions le situer dans un ensemble de population.

La solution consistant à rendre accessible l'ensemble de la ville à l'ensemble des handicapés relève sans doute de l'utopie. Les associations à tendances extrémistes ne s'accordent certainement pas suffisamment de lucidité en affirmant que tout est possible, en cela ils se trompent eux mêmes et les autres. L'adaptation sociale aux équipements suppose un travail en profondeur qui ne pourra se faire que très progressivement, auquel chacun de nous devra participer en ne perdant jamais de vue que le handicap existe. Nous parviendrons dans les années à venir à trouver un matériel qui tiendra compte de la réduction fonctionnelle de certains de nos concitoyens, les projets existent, et plus loin il sera certainement pris en compte dans le choix des exploitants.

Une situation d'irréversibilité a été créée et nous ne pensons pas qu'il faille revenir en arrière. Des choix sont à faire, ils sont déjà faits par ailleurs, il suffit d'aller plus avant et très souvent avec ce qui existe déjà, sans bouleversement fondamental. Les solutions sont coûteuses et supposent une participation de tous, et si elles sont bien présentées par les responsables à leurs administrés, elles seront acceptées. Dans le passé nous avons bien accepté des contraintes bien plus lourdes et qui n'avaient pas leur raison d'être d'autant plus qu'elles ne profitaient pas à notre entourage. S'il est dans la nature de l'homme d'être parfois trop agressif, il l'est aussi d'être généreux à bien des égards.

Dans la pratique que convient-il de faire ? Il faut inscrire dans le cadre de la politique des transports globaux certaines mesures que l'on pourrait schématiser de la manière suivante :

- 1) Mesures indirectes en faveur des transports des handicapés.
- 2) Actions sur les exploitants pour les amener à créer ou développer les moyens de transports en faveur des handicapés.
- 3) Actions sur les décideurs à trouver des ressources financières pour le développement de ces moyens de transports.
- 4) Information des usagers.

i) Une suggestion pertinente pour METZ -

Solution 3 : 9,89%

« Minibus : minimum de gêne »

REPUBLICAIN LORRAIN du

Samedi 10
Novembre 1979

«Pensez aux handicapés, aux personnes âgées, à ceux qui ont mal aux jambes, qui s'essouffent vite : les minibus sont indispensables» avancent leurs défenseurs. Car «minibus égale minimum de gêne» résume l'un de nos lecteurs tandis qu'un autre, «ancien conseiller municipal de Metz» ajoute : «J'ai toujours défendu cette solution au conseil municipal de Metz».

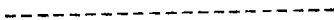
Bref, «une rue piétonne n'est pas un boulevard pour autobus ; pour desservir le

centre commerçant, les minibus suffisent amplement». Seulement, quelques restrictions apparaissent, de-ci de-là : ce lecteur est, par exemple, pour les minibus : «Sauf les jours de grande affluence où les rues seraient réservées uniquement aux piétons». Les minibus devraient rouler «à une cadence réduite à la jonction de ces rues avec les places de la République et de la Cathédrale. Celles-ci devenant têtes de lignes». A ces points de détail s'ajoute cette réflexion, que l'on retrouve plusieurs fois : «Je suis pour

les minibus, mais que leur cadence soit limitée à 5 ou 6 à l'heure, soit un minibus toutes les dix minutes». Ce qui semble tout de même un peu «faible» pour une desserte. Une desserte à propos de laquelle une lectrice remarque : «Depuis des années on nous a privés des arrêts devant l'ex Mag-Est et place Saint-Jacques. Les gros bus n'ont pas à revendiquer leur passage rue Serpenoise». Cela étant, la sécurité est également vue sous la forme de cet apport... original : «Faire

passer les minibus entre deux haies d'arbustes et de vasques de plantes en isolant les piétons de façon continue, sauf aux stations». Une sécurité prenant la forme des services de santé avec la suggestion suivante : «Élargir les lignes de minibus jusqu'aux hôpitaux Belle-Ile et Bon-Secours ; ou bien ceci encore : «À partir de 11 h, plus de voitures ou de véhicules particuliers étant entendu que les taxis des «gros bus seraient prévus place de la République».

T A B L E D E S A B R E V I A T I O N S



T A B L E D E S A B R E V I A T I O N S

A.P.F.	Association des Paralysés de France
C.A.T.	Centre d'Aide au Travail
CERNE - I.R.T.	Centre d'Etudes des Recherches de Nuisances I.R.T. Institut de Recherche des Transports
C.G.F.T.E.	Compagnie Générale Française Transports et Exploitation
C.O.T.O.R.E.P.	Comité Technique pour l'Organisation et la Recherche pour l'emploi
C.O.L.I.T.R.A.H	Comité de Liaison pour le Transport des Handicapés
C.O.U.R.L.Y.	Communauté Urbaine de la Région Lyonnaise
D.A.S.S.	Direction Action Sanitaire et Sociale
G.I.H.P.	Groupement pour l'Insertion des Handicapés Physiques
I.M.P.	Institut Médicalisé Pédagogique
I.M.P.R.O	Institut Médicalisé Professionnel
I.R.T.	Institut de Recherche des Transports
R.A.T.P.	Régie Autonome des Transports Parisiens
R.C.L	Transports en Commun de la Région Lyonnaise
R.V.I.	Régie Voiture Industrielle
SEMALY	Société d'Etudes d'Economie Mixte - Métro LYON
S.O.F.R.E.S.	Société Française Etudes et Statistiques
S.T.I.B.	Société de Transports Industriels Belges
T.C.R.M.	Transports en Commun pour la Région Messine
U.D.A.F.E.	Union Départementale pour l'Action pour les Familles et l'Enfance
U.F.R	Utilisateurs de Fauteuils Roulants
V.P.	Voiture Particulière

A N N E X E S



A N N E X E S - C O N T E N U

- I - Questionnaire adressé aux handicapés
- II - Modèles de véhicule pouvant transporter des handicapés
 - a) NEOPLAN
Télébus en R.F.A.
 - b) Maquette R.V.I.
- III - Les différentes formes d'hébergement
 - 1) Le foyer traditionnel
 - 2) Le foyer médicalisé
 - 3) Le mini-foyer
 - 4) L'habitation individuelle sous contrôle
 - 5) La foyer médical intégré
- IV - Gestion de foyer (exemple du foyer de DONMARTIN Rhône)
- V - Le réseau messin
 - 1) Ligne de fréquence du réseau des T.C. de la région messine
 - 2) Carte de transport par minibus circuit A
 - 3) Carte de transport par minibus circuit B
 - 4) Plan d'ensemble des T.C.R.M. de Metz
- VI - Article 52 de la loi d'orientation du 30 Juin 1975
Comptes des charges au niveau de la D A S S. à Metz
(partie transport)

- VII 1) - Expérience Transbus
- 2) Traduction de deux études américaines
- 1 - Sur les obstacles
- 2 - Sur le transport en milieu rural au DAKOTA du Nord
- 3) Dernières statistiques du nombre de handicapés aux ETATS-UNIS - Octobre 1980
- Source : Institute Of Public Administration WASHINGTON
- VIII - Liste des constructeurs ayant participé à la réalisation des prototypes qui n'ont pas été retenus
- IX - Divers
- X - 1) Carte des centres contrôlés par la D.A.S.S. - Metz.
- 2) Liste des établissements d'hébergement collectif pour personnes âgées en LORRAINE.
-

A N N E X E I

QUESTIONNAIRE ADRESSE AUX HANDICAPES

- 241 -

NOTICE EXPLICATIVE POUR REMPLIR LE QUESTIONNAIRE

=====

COMMENT - REMPLIR - LE QUESTIONNAIRE CI-JOINT :

Ne jamais rien écrire dans la colonne de droite. Cette partie étant réservée à l'informatique.

D'une manière générale des pointillés doivent être utilisés pour écrire en clair.

_____ pour mettre une croix dans celle qui vous concerne.

- 1 - Vos noms, prénoms en clair si vous êtes d'accord (de toute façon ils ne seront pas communiqués)
- 2 - Adresse : en clair
- 3 - Mettre une croix si vous avez le téléphone
- 4 - Age : en chiffres
- 5 - Sexe (1)
- 6 - Situation de famille (1)
- 7 - type d'habitation (1)
- 8 - Profession : en clair, préciser si vous êtes sans profession
- 9 - Adresse de votre lieu de travail : en clair Centre Spécialisé (1)
- 10 - Vivez-vous seul (1)
- 11 - Disposez-vous d'un fauteuil roulant motorisé (1) Type : en clair
Longueur du trajet en clair et les obstacles rencontrés en clair
- 12 - Disposez-vous d'une voiture (1)
- 13 - Quels moyens vous paraîtraient les plus efficaces : indiquez la ou les rubriques vous concernant. Développez votre point de vue pour la partie (d).
- 14 - Quel type de solution en matière de transport (1)
précisez en clair la rubrique autres précisions si vous le souhaitez
- 15 - Si un moyen de transports en commun adapté vous était offert :
remplir la colonne "par jour" ou la colonne "par semaine" suivant la durée que vous considérez
- 16 - La mise en place d'un de ces modes de transport modifierait-elle de façon importante votre vie (1)
- 17 - Les déplacements actuels (1)
- 18 - Pourriez-vous retracer vos déplacements de vos 3 dernières journées.

(1) Mettre une croix dans la case qui vous concerne.

QUESTIONNAIRE

ENQUETE DEPLACEMENTS DES HANDICAPES

Ne rien inscrire
ici

NOM (si vous êtes d'accord) _____

Prénom : _____

(cette partie ne sera pas transmise)

ADRESSE : Rue _____

Commune : _____

Avez-vous le téléphone : oui non

Age _____ ans

Sexe : masculin féminin

Situation de famille :

Célibataire :

Marié :

Veuf (vve) :

Divorcé :

habitez-vous dans un pavillon

dans un foyer spécialisé

dans un immeuble - A quel étage

Profession (en clair) _____

Adresse du lieu de travail :

N° _____

Rue _____

Arrondissement _____

Commune _____

Précisez si centre spécialisé oui non

Vivez-vous seul ?

avec en permanence un
membre de votre famille

avec une aide à temps
complet ?

avec une aide à temps
partiel

lère Carte

2 3 4

5

6 7

8

9

10

11 12

13 14

15 16 17

18

19

- Quel type de solution en matière de transports en commun répondrait le mieux ou le plus à vos besoins

1) des véhicules de dimension réduite adaptée à recevoir des fauteuils roulant

accessibles à tout le monde

oui

non

accessibles aux seules personnes à motilité réduite

oui

non

27

2) Des véhicules du réseau actuel transformés pour permettre l'accès des fauteuils roulants

oui

non

28

pour les 2 types de solution le système doit-il être un service à la demande ?

(sur rendez-vous régulier ou sur appel téléphonique)

un service à intervalles réguliers ou itinéraire fixe

une combinaison de ces 2 types de services

3) La disposition de chèques taxis

oui

non

29

4) Autres précisions :

- Si un moyen de transports en commun adapté vous était offert, combien de déplacements feriez-vous ?

Par jour ou Par semaine

Pour le travail

--	--

pour vos activités scolaires

--	--

pour vos soins médicaux

--	--

pour vos achats

--	--

pour vos loisirs

--	--

32

35

38

41

44

- La mise en place d'un de ces modes de transport
modifierait-elle de façon importante votre vie ?

oui

non

45

- Les déplacements actuels
De façon habituelle comment vous déplacez-vous en ville ?

Véhicule de ramassage

Taxi

Voiture particulière : comme passager

comme conducteur

Directement en fauteuil roulant

Autre précisez :

46

B-Pourriez-vous retracer vos déplacements de ces 3 derniers jours :

ne rien inscrire
ici

2ème Carte
2

n°	Motif (1)	Mode (2)	De	1er jour	A
2ème jour					
3ème jour					

(1) Motifs

(2) Mode

- = Domicile
- = Travail
- = Soins
- = Achats - loisirs
- = Autres

- R = Véhicule ramassage
- P = Voiture particulière
- C = Transports en commun
public
- T = Taxi
- A = Autres moyens

la question 18 : suite

vous permettre de répondre, nous vous donnons un exemple ci-dessous pour une journée :

Motif	Mode	DE	A															
T	P	109 rte de Lorry <u>METZ</u>	44 rue Georges Ducrocq <u>METZ</u>															
S	T	44 r.Georges Ducrocq <u>METZ</u>	55 rue Kellermann <u>METZ</u>															
T	T	55 rue Kellermann <u>METZ</u>	44 rue Georges Ducrocq <u>METZ</u>															
D	P	44 rue Georges Ducrocq <u>METZ</u>	109 rte de Lorry <u>METZ</u>															

mentaire :

7 h, par cet exemple, la personne enquêtée part de chez elle Metz 109 rte de Lorry à 7 h du matin en voiture particulière (P) pour se rendre à son travail (T) 44 rue Georges Ducrocq à METZ.

8 h, elle part de son travail en Taxi (T) pour aller 55 rue Kellermann à METZ pour y recevoir des soins (S).

9 h, la personne enquêtée revient à son lieu de travail (T) toujours en Taxi (T).

16 h, elle revient chez elle (D) 109 rte de Lorry en voiture particulière (P).

ATTACHONS BEAUCOUP D'IMPORTANCE A CETTE QUESTION 18 ELLE DOIT PERMETTRE BIEN CONNAITRE VOS BESOINS DE DEPLACEMENTS.

Sur la rubrique "heure", indiquez l'heure de départ approximative de votre déplacement et à chaque nouveau déplacement, indiquez votre heure de départ.

Clé : reprenez les symboles ci-dessous pour le motif de votre déplacement

- D = Domicile
- T = Travail
- S = Soins
- L = Achats - Loisirs
- A = Autres

Mode : Il s'agit du mode de transport utilisé

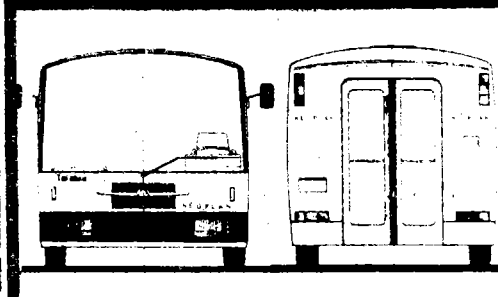
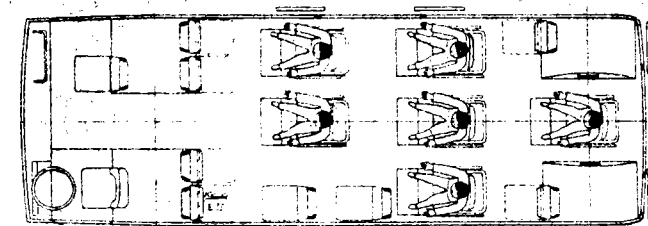
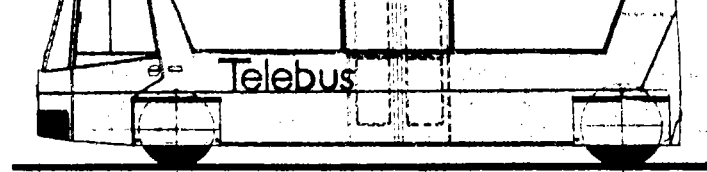
- R = Véhicule de ramassage
- P = Voiture particulière
- C = Transport en commun public
- T = Taxi
- A = Autres moyens

Sur la colonne "DE", vous indiquez l'adresse de l'endroit d'où vous partez

Sur la colonne "A", vous indiquez l'adresse de l'endroit où vous allez.

A N N E X E I I

MODELES DE VEHICULES POUVANT TRANSPORTER DES HANDICAPES



Technische Daten

MERCEDES 300 D-Motor

Bohrung/Hub	90.9/92.4 mm
Hubraum	2998 ccm
Nennleistung	59 kw (80 DIN-PS) bei 4000 U/min
Max. Drehmoment	17.5 mkp bei 2400 U/min
Wassergekühlter 5-Zylinder-Reihenmotor	

PEUGEOT J 7-Motor

Bohrung/Hub	94 mm/83 mm
Hubraum	2304 ccm
Nennleistung	50 kw (68 DIN-PS) bei 4250 U/min
Max. Drehmoment	13.4 mkp bei 2000 U/min
Wassergekühlter 4-Zylinder-Reihenmotor mit überquadratischem Querschnitt. Vorderachsaufhängung und Einzelrad- aufhängung mit der NEOPLAN Luftfederung.	

Ergänzung des Telebusprojektes

Mit dem Projekt »TELEBUS« ist in West-Berlin ein Fahrdienst für Behinderte eingerichtet worden, der in Planung und Durchführung Modellcharakter für die gesamte Bundesrepublik erlangen kann. Durch Anruf bei der TELEBUS-Zentrale oder mit einer Postkarte wird der Fahrtwunsch sporadisch oder für längere Zeit angemeldet. Modernste Technologie ermöglicht eine spontane Bedarfssteuerung mittels Computer, die dem Fahrer noch während der Fahrt Anfahrtsziele und Fahrtrouten bekannt gibt. Die Berechtigten werden nach dem Grad ihrer Behinderung und ihrer Bereitschaft, an dem Fahrdienst teilzunehmen, ausgewählt.

Mit dem Einsatz dieses Spezialbusses von NEOPLAN, gebaut auch für den Erwerb durch private Institutionen, wird das Angebot der bisherigen Fahrzeuge im

Fahrzeuglänge	6690
Fahrzeugbreite	2300
Fahrzeughöhe (unbelastet)	2440
Radstand	4240
Überhang vorn	1710
Überhang hinten	700
Lichte Höhe Fahrgastraum	2070
Lichte Türweite	900
Fußbodenhöhe Fahrgastraum	230
abgesenkt	150
Abklappbare Rampe vorn	1100x590
Abklappbare Rampe hinten	1040x850
Eigengewicht	3000
Zul. Gesamtgewicht	3750
Kraftstofftank	1
Reifen	19 R
Absehtzeit	14

körperliche Behinderung an ihre Wohnung gebunden sind. Ihnen fehlen Verkehrsmittel die ihren Bedürfnissen gerecht werden. Denn gerade im Verkehr sind sie auf fremde Hilfe angewiesen.

Im Auftrag des Senators für Arbeit und Soziales, sowie des Senators für Wirtschaft und Verkehr des Landes Berlin entwickelte NEOPLAN den TELEBUS. Anlaß für dieses Objekt das auch vom Bundesminister für Forschung und Technik gefördert und von der Studiengesellschaft Nahverkehr mbH mitgetragen wird, war der Gedanke, diese entscheidende Lücke im Nahverkehr schließen zu können.

Sicher und bequem zugleich

So ist ein sozialer Gedanke zur Grundlage einer modernen Konstruktion geworden, die dem Behinderten ein Stück Bewegungsfreiheit wiedergibt.

Mit dem NEOPLAN TELEBUS wird dem Behinderten erstmalig auf einfache Weise das Leben im öffentlichen Nahverkehr erleichtert. Über die Luftfederung der Vorder- und Hinterachse kann das Fahrzeug bis auf wenige cm über den Boden abgesenkt werden. Die zwei-flügeligen Türen am Haupteinstieg hinten und an der Seite lassen sich pneumatisch gesteuert öffnen; die Einstiegrampen werden auf Erdbodenniveau abgeklappt. So kann man mühelos mit dem Rollstuhl in den Bus einfahren.

Nahtlos gezogene Vierkant-Präzisions-Stahlrohre bilden die freitragende Gitterkonstruktion des völlig ebenen Fahrgastraumes. Sein geräumiger Schnitt bietet eine variable und den Erfordernissen angepaßte Nutzung. Das Platzangebot reicht für 6 Rollstuhlplätze und 4 Sitze für Begleitpersonen. Durch das Anstecken weiterer Sitze wird in Minuten genügend Raum für 5 Rollstühle und 10 Begleiter geschaffen. Die besonders weit hinten liegende Hinterachse hat eine optimale Raumaufteilung ermöglicht und bietet den Fahrgästen größtmögliche Sicherheit.



Bestes Fahrverhalten

Mit dem eigens für diese Busse entwickelten Halterungssystem werden sowohl Selbstfahrer als auch Elektrorollstühle wie ein Autositz am Boden befestigt. Es sind die vorne und hinten angepaßten, flexiblen Teleskopstangen und der Schulter- und Beckengurt, die eine Dreipunktverankerung mit optimaler Sicherheit für den behinderten Fahrgast bieten.

Die jahrelangen Erfahrungen von NEOPLAN in Bau von Niederflurbussen und Vorfeld-Bussen für Flughäfen in aller Welt haben den TELEBUS zu einem ausgereiften Fahrzeug mit bestem Fahrverhalten werden lassen.





NEOPLAN

GOTTLOB AUWÄRTER GMBH & CO.

NEOPLAN STUTTGART

Valhinger Straße 122

7000 Stuttgart 80 (Möhringen)

Telefon 0711/78 35-1, Telex 7255871 neop d

NEOPLAN PILSTING

Isariastraße 1, 8385 Pilsting

Telefon 099 53/4-56, Telex 69853 neopl d

NEOPLAN Telebus



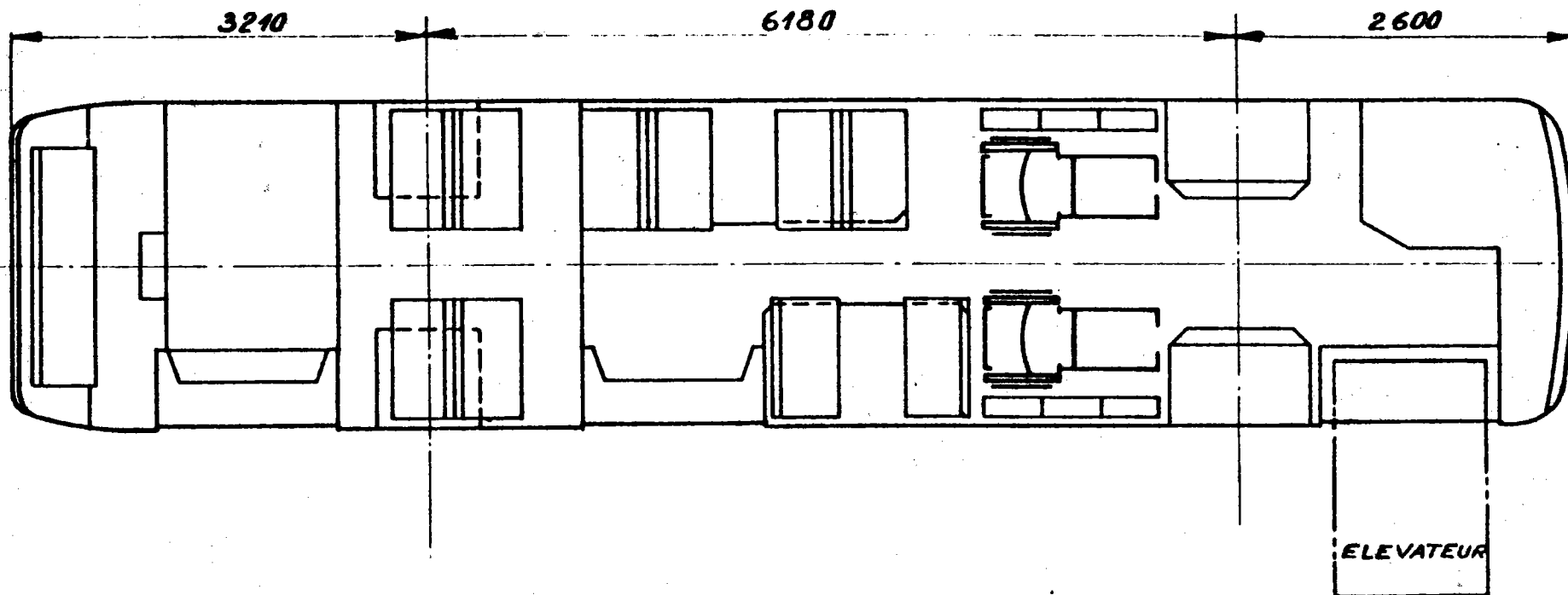


Fig: 1

RVI



**IMPLANTATION SIEGES
ADAPTATION HANDICAPES**

A N N E X E III

LES DIFFERENTES FORMES D'HERBERGEMENT

LES DIFFERENTES FORMES D'HEBERGEMENT

L'hébergement

Indépendamment de la vie familial qui est préférée par la majeure partie des handicapés, le handicapé a la possibilité de vivre selon trois formes d'hébergement. Ces formes d'hébergement sont pratiquement imposées par la situation géographique des individus par rapport aux structures existantes sur un plan local et selon la nature du handicap et dans une certaine mesure selon la situation sociale des individus.

1) Le foyer traditionnel

Si le handicap ne nécessite pas de soins particuliers avec la possibilité d'être résident permanent ou provisoire. Les prix à la journée sont généralement de 200 francs par jour.

2) Le foyer médicalisé

On retrouve les mêmes structures que dans le foyer traditionnel mais il peut recevoir sur place des soins appropriés à son handicap. Les prix à la journée sont de 400 francs par jour présentement.

3) Le mini-foyer

Dans ce type d'hébergement quelques handicapés habitent ensemble. La surveillance médicale y est constante et ils bénéficient d'une assistance sociale

4) L'habitation individuelle sous contrôle

Les personnes concernées disposent d'une grande autonomie bénéficiant de l'assistance ménagère et médicale quand cela est nécessaire. Toutefois cela ne concerne que des handicapés légers.

5) Le foyer médical intégré

Il s'agit là généralement d'une annexe d'un centre hospitalier appelé parfois centre de rééducation, avec de petites unités et sous contrôle médical.

A N N E X E I V

G E S T I O N D E F O Y E R

EXEMPLE DU FOYER DE DONMARTIN (Rhône)

GESTION DE FOYER

Exemple du foyer de DONMARTIN (Rhône)

Le choix de cet établissement n'est pas le fruit du hasard, on peut le considérer comme un modèle d'une unité déjà importante, on le cite comme étant la réalisation la plus moderne de la région, pouvant recevoir plus d'une centaine de pensionnaires. Le pensionnaire y trouve tout ce qu'il lui est nécessaire pour vivre. On a pratiquement pourvu à tous les besoins de l'handicapé, sauf la possibilité de transport individuel et autonome.

Le budget total dépasse 10 000 000 de francs pour 79 l'effectif dépasse les 80 personnes et se compose : du personnel de gestion, de service, d'éducation, de soins.

L'établissement a une capacité d'accueil : de 45 adultes et 85 personnes de moins de 20 ans.

Les recettes proviennent des prix à la journée variant de 200 à 400 francs suivant le régime de chacune des personnes pensionnaires ou demi-pensionnaires. Les demi-pensionnaires sont amenés tous les jours au centre par des véhicules appartenant à l'association. Certaines personnes passent près de une heure et demie en voiture dans chaque sens (domicile trajet). Le service transport est organisé par l'économiste de l'établissement.

Parc de véhicules

- 3 Peugeot J 7 aménagés
- 4 Estafettes Renault aménagées
- 1 Estafette pour le ravitaillement
- 1 4 CV Renault tout usage

40 personnes en moyenne sont transportées ainsi tous les jours de leur domicile vers le foyer.

Les chauffeurs travaillent à temps partiel et sont affectés à d'autres tâches pour le restant du temps.

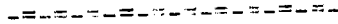
Part du transport dans le budget prévisionnel (1979)

- Carburant	68 000 F
- Entretien	30 000 F
- Assurances	9 000 F
- Salaires plus charges (3 personnes)	150 000 F
- Amortissement	53 261 F

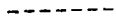
TOTAL 310 261 F

Ce qui représente environ 3 % du budget total. L'utilisation de ces véhicules coûte en moyenne 2 873 Frs par mois.

A N N E X E V



LE RESEAU MESSIN



En ajoutant en annexe la carte des circuits effectués par les minibus en service à METZ dans l'hypercentre c'est-à-dire tout un ensemble où les rues sont étroites, nous avons voulu vérifier si il était possible à des bus réduits mais adaptés pour handicapés légers ou personnes âgées d'emprunter le même circuit. Il s'avère que cela est possible sauf pour les U.F.R. qui ne peuvent être pris en charge ou déposés que dans les voies piétonnières, dans l'état actuel des choses 2 voies de 400 mètres.

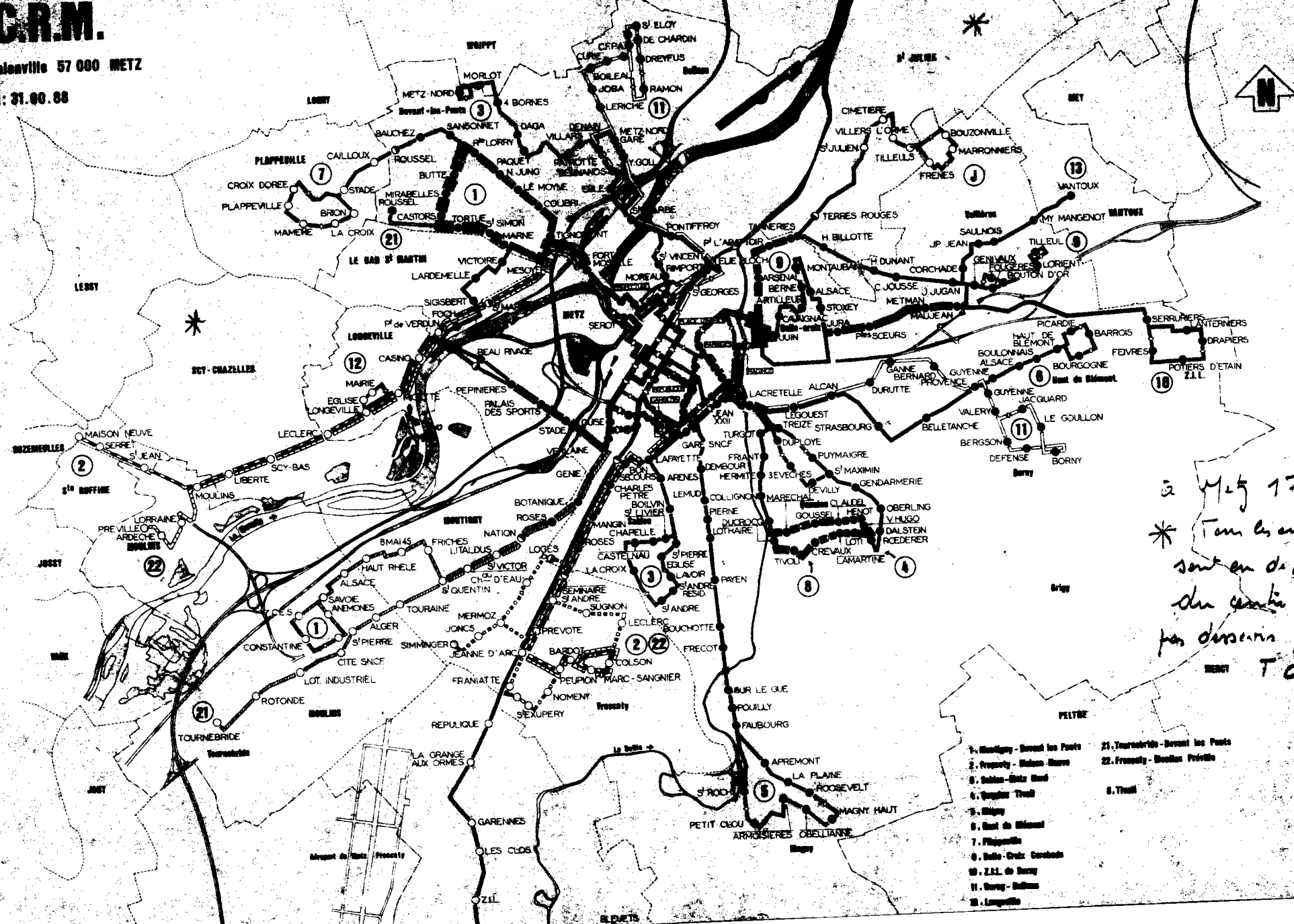
Le recouvrement de la chaussée est tel que l'utilisation prolongée de ces voies est impossible. Les techniciens ont remis un petit pavé qui secoue le fauteuil. L'U.F.R. ne se sent pas très à l'aise dans ces conditions et préfère s'abstenir de circuler sur ce genre de revêtement. Par ailleurs aucun magasin ou bâtiment public n'est accessible à un U.F.R.

A LYON par contre, les U F R. peuvent circuler sur les voies piétonnières, le revêtement est constitué par des plaques lisses et ne provoquent aucune secousse.

T.C.R.M.

Centre de Thiéville 57 000 METZ

tél: 31.00.88

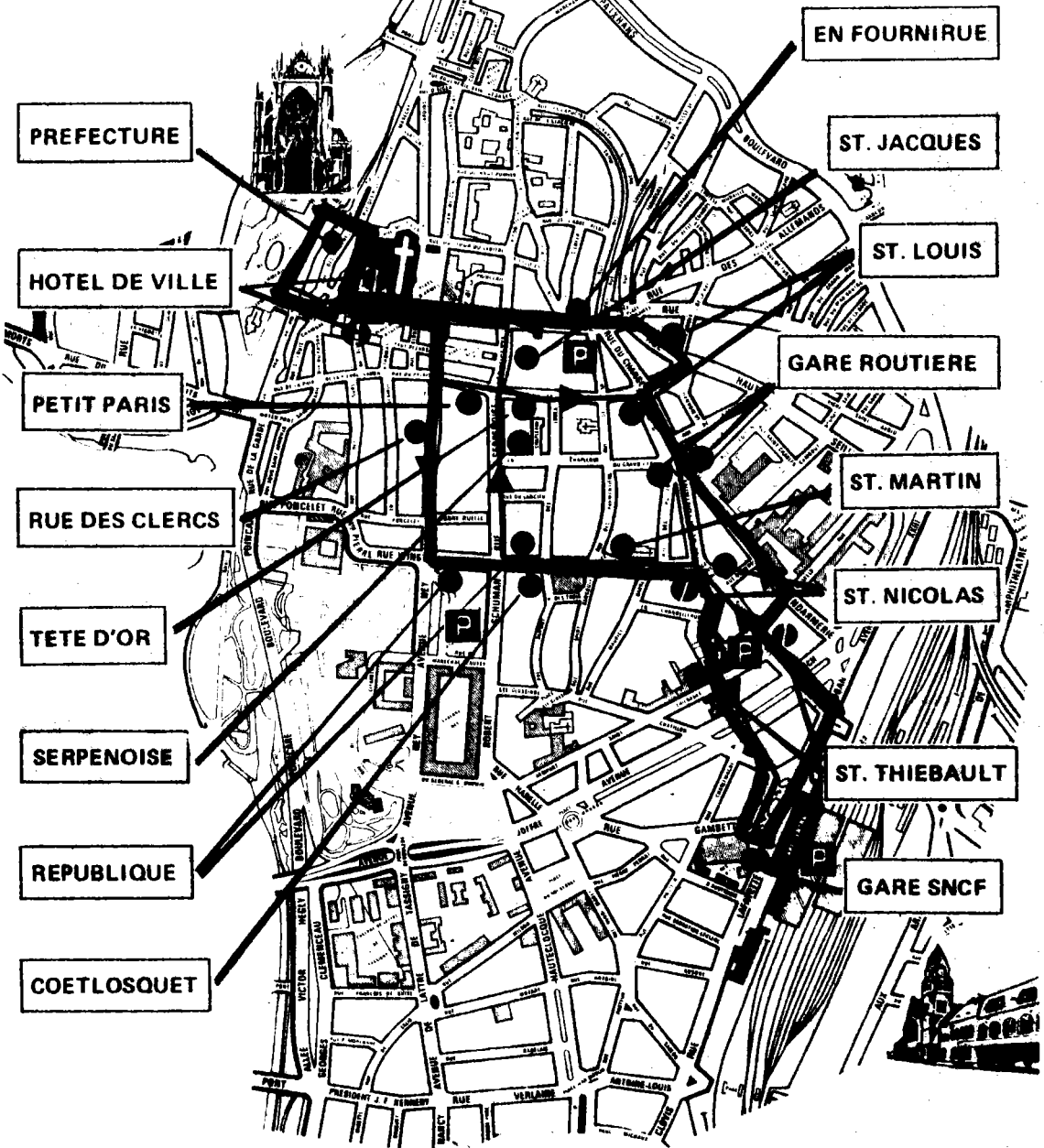


à Metz 1 Foyer
* Tous les autres
sont en dehors
du centre et
pas desservis par le
METZ T.C.R.M.

- 1. Bouzonville - Bouzonville
- 2. Bouzonville - Bouzonville
- 3. Bouzonville - Bouzonville
- 4. Bouzonville - Bouzonville
- 5. Bouzonville - Bouzonville
- 6. Bouzonville - Bouzonville
- 7. Bouzonville - Bouzonville
- 8. Bouzonville - Bouzonville
- 9. Bouzonville - Bouzonville
- 10. Bouzonville - Bouzonville
- 11. Bouzonville - Bouzonville
- 12. Bouzonville - Bouzonville
- 13. Bouzonville - Bouzonville
- 14. Bouzonville - Bouzonville
- 15. Bouzonville - Bouzonville
- 16. Bouzonville - Bouzonville
- 17. Bouzonville - Bouzonville
- 18. Bouzonville - Bouzonville
- 19. Bouzonville - Bouzonville
- 20. Bouzonville - Bouzonville
- 21. Bouzonville - Bouzonville
- 22. Bouzonville - Bouzonville

METZ

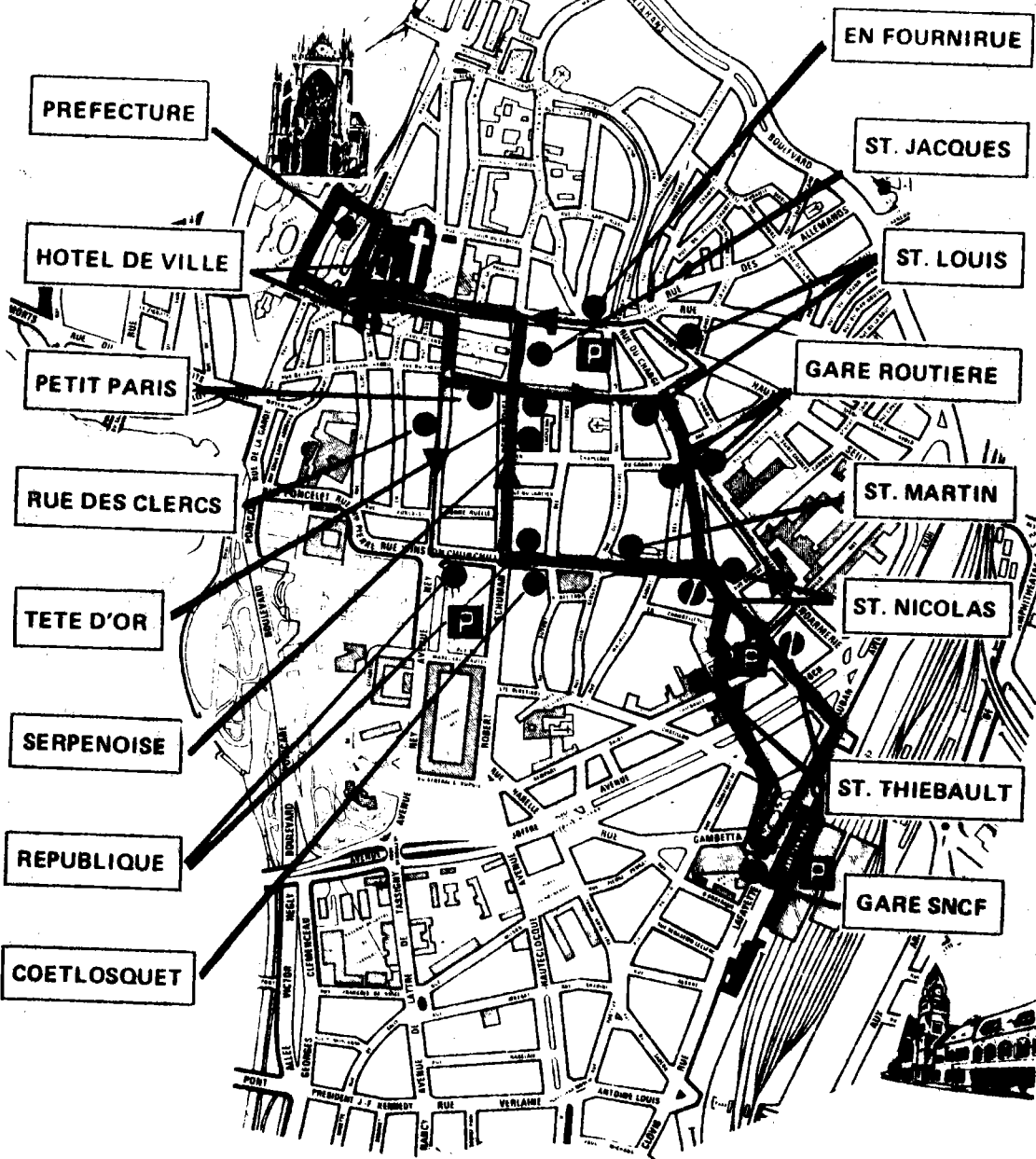
TRANSPORTS PAR MINIBUS



Circuit A 
 Circuit B 

METZ

TRANSPORTS PAR MINIBUS



PREFECTURE

HOTEL DE VILLE

PETIT PARIS

RUE DES CLERCS

TETE D'OR

SERPENOISE

REPUBLIQUE

COETLOSQUET

EN FOURNIRUE

ST. JACQUES

ST. LOUIS

GARE ROUTIERE

ST. MARTIN

ST. NICOLAS

ST. THIEBAULT

GARE SNCF

Circuit A —

Circuit B —

© 1988 - Imprimerie de Metz

1) Lignes et Fréquences du réseau des T.C. de la région Messine

Situation au 1.10.79

Lignes	Relations		Fréquences
	Extrémités	Destinations	
1 et 21	Moulins { St Pierre Tournibrède	→ Devant les Ponts	15' { 30' 30'
2 et 22	Frescaly	→ Maison neuve Moulins Préville	15' { 30' 30'
3	Sablon	→ Metz-Nord	12'
4	Queuleu	→ Place d'Armes	20'
5	Magny	→ Place d'Armes	{ 20' le matin 15' l'après-midi
6	Hauts de Blémont	→ Place d'Armes	12'
7	Plappeville	→ Place d'Armes	{ 10' départs/soir de pl.Armes 11' départs de Plappeville
8	Queuleu (Tivoli)	→ Place d'Armes	{ 9' départs de pl. d'Armes 10' de Tivoli
9	Vallières	→ Place d'Armes	15'
10	Granges aux Bois	→ Place d'Armes	30'
11	Borny	→ Boileau	15'
12	Longeville	→ Place République par bd St Symphorien	30'
13	Vantoux	→ Place République	30'
14	Gare S.C.N.F.	→ Ile du Saulcy= Saulcy bus	15'
-Bus	Gare routière	→ Marly	30'
lien-Bus	Gare routière	→ St Julien	30'
15 A	1) Circuit centre	→ Circuit bleu	7' {
15 B	2) Circuit centre	→ Circuit vert	7' } 10 bus

du lundi 14 h de 6 à 20 h

100 bus

A N N E X E VI

ARTICLE 52 DE LA LOI D'ORIENTATION

du 30 6.1975

ET COMPTE DES CHARGES

Art. 51. — A l'article L. 536-5^o du code de la sécurité sociale, les mots : « atteint d'une infirmité le rendant inapte au travail et entraînant une incapacité égale ou supérieure à un taux fixé par décret » sont remplacés par les mots : « atteint d'une infirmité permanente au moins égale à un pourcentage fixé par décret ou qui est, compte tenu de son handicap, dans l'impossibilité, reconnue par la commission technique d'orientation et de reclassement professionnel prévue à l'article L. 323-11 du code du travail, de se procurer un emploi. »

Art. 52. — Afin de faciliter les déplacements des handicapés, des dispositions sont prises par voie réglementaire pour adapter les services de transport collectif ou pour aménager progressivement les normes de construction des véhicules de transport collectif, ainsi que les conditions d'accès à ces véhicules ou encore pour faciliter la création et le fonctionnement de services de transport spécialisés pour les handicapés ou, à défaut, l'utilisation des véhicules individuels.

Les contrôles médicaux auxquels sont astreintes, conformément aux dispositions du code de la route, les personnes titulaires du permis de conduire « F », sont gratuits.

Le code de la route sera, dans un délai d'un an, modifié de telle sorte que, s'agissant du permis « F », seules les personnes atteintes d'un handicap temporaire ou évolutif demeurent astreintes au contrôle médical périodique de leur aptitude à la conduite des véhicules terrestres à moteur ; les personnes atteintes d'une invalidité ou d'une infirmité reconnue incurable, définitive ou stabilisée subiront un examen médical unique.

Art. 53. — Les procédures et modalités d'attribution des articles d'orthèse, de prothèse et d'appareillage aux personnes handicapées, quel que soit le régime de prise en charge dont elles relèvent, seront progressivement simplifiées et abrégées dans des conditions fixées par voie réglementaire.

Art. 54. — Les aides personnelles aux personnes handicapées pourront être prises en charge au titre de l'action sanitaire et sociale des caisses gestionnaires de l'allocation aux handicapés adultes. Ces aides personnelles pourront notamment avoir pour objet d'adapter définitivement le logement aux besoins spécifiques des handicapés de ressources modestes. Les modalités d'application de cette aide seront fixées par arrêté ministériel.

Art. 55. — A l'article L. 230-3^o du code électoral, les mots : « ... et ceux qui sont secourus par les bureaux d'aide sociale » sont abrogés.

Art. 56. — En vue de faciliter l'insertion ou la réinsertion socio-professionnelle des handicapés, l'Etat, en collaboration avec les organismes et associations concernés, définit et met en œuvre un programme d'information régulière du public, en particulier des élèves des établissements d'enseignement, sur les différentes catégories de handicapés et sur les problèmes et les capacités propres à chacune d'elles.

CHAPITRE VI

DISPOSITIONS DIVERSES ET TRANSITOIRES

Art. 57. — Les dépenses de fonctionnement des commissions départementales de l'éducation spéciale et des commissions techniques d'orientation et de reclassement professionnel sont prises en charge par l'Etat.

Art. 58. — Sont abrogés :

1^o A compter de l'entrée en vigueur de l'article 9 de la présente loi les articles 169-1 et 177 du code de la famille et de l'aide sociale et l'article L. 711-1 du code de la sécurité sociale en tant qu'il concerne les bénéficiaires du premier alinéa de cet article, sous réserve de l'article 59 ci-après ;

2^o A compter de l'entrée en vigueur des articles 35, 36, 37 et 38 de la présente loi, les articles 7, 8 et 11 de la loi n^o 71-563 du 13 juillet 1971 modifiée, et l'article L. 711-1 du code de la sécurité sociale en tant qu'il concerne les bénéficiaires du premier alinéa de cet article, sous réserve de l'article 59 ci-après ;

3^o A compter de l'entrée en vigueur de l'article 42 de la présente loi, l'article 9 de la loi n^o 71-563 du 13 juillet 1971 modifiée, ainsi que, en tant qu'elles concernent les bénéficiaires

de l'allocation aux adultes handicapés, les dispositions des paragraphes II et III de l'article 18 de la loi n^o 71-1025 du 24 décembre 1971 portant loi de finances rectificative pour 1971 ;

4^o A compter de l'entrée en vigueur de l'article 33 de la présente loi, les articles 1031-1 et 1038-1 du code rural.

Sous réserve des dispositions de l'article L. 323-11-1 du code du travail, il n'est pas dérogé, pour l'application de la présente loi, aux dispositions de l'article L. 444 du code de la sécurité sociale et à celles du décret n^o 61-29 du 11 janvier 1961 relatif à la rééducation professionnelle des victimes d'accidents du travail et des assurés sociaux.

Art. 59. — Les personnes qui, à la date d'entrée en vigueur respectivement de l'article 9 et des articles 35, 39 et 42 de la présente loi, sont bénéficiaires de l'allocation mensuelle aux infirmes, aveugles et grands infirmes, de l'allocation supplémentaire ou de la majoration spéciale pour aide constante d'une tierce personne, de l'allocation spéciale aux parents de mineurs grands infirmes ou de l'allocation de compensation aux grands infirmes travailleurs, ne peuvent voir réduit, du fait de l'intervention de la présente loi, le montant total des avantages qu'ils percevaient avant l'entrée en vigueur de ladite loi. Une allocation différentielle leur est, en tant que de besoin, versée au titre de l'aide sociale.

Cette allocation sera périodiquement réévaluée dans des conditions fixées par voie réglementaire.

Art. 60. — Des dispositions réglementaires déterminent, en tant que de besoin, les modalités d'application de la présente loi et, le cas échéant, les adaptations nécessaires à leur mise en œuvre dans les départements d'outre-mer. Sauf disposition contraire, elles sont prises par décret en Conseil d'Etat.

Art. 61. — Tous les cinq ans, un rapport sera présenté au Parlement, qui retracera les actions de recherche pédagogique et scientifique entreprises en faveur des différentes catégories de personnes handicapées. Ce rapport fera le bilan des résultats obtenus, regroupera les crédits affectés aux études entreprises durant la période précédente et précisera les lignes d'action et de recherche envisagées.

Art. 62. — Les dispositions de la présente loi seront mises en œuvre avant le 31 décembre 1977 à des dates fixées par décrets.

La présente loi sera exécutée comme loi de l'Etat.

Fait à Paris, le 30 juin 1975.

VALÉRY GISCARD D'ESTAING.

Par le Président de la République :

Le Premier ministre,
JACQUES CHIRAC.

Le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur,
MICHEL PONIATOWSKI.

Le garde des sceaux, ministre de la justice,
JEAN LECANUET.

Le ministre de l'économie et des finances,
JEAN-PIERRE FOURCADE.

Le ministre de l'éducation,
RENÉ HARY.

Le ministre de l'équipement,
ROBERT GALLEY.

Le ministre de l'agriculture,
CHRISTIAN BONNET.

Le ministre du travail,
MICHEL DURAFOUR.

Le ministre de la santé,
SIMONE VEIL.

Le secrétaire d'Etat aux transports,
MARCEL CAVAILLÉ.

Le secrétaire d'Etat
aux départements et territoires d'outre-mer,
OLIVIER SPIRN.

BC

COMPTES DE CHARGES

(1) (2)

N COMPTES	INTITULE	(1) REEL ANTICIPE	PREVISIONNEL	ECARTS %	BUDGET ACCEPTE
		(2) BUDGET ALLOUE	BUDGET REALISE		
	TRANSPORTS ET DEPLACEMENTS				
640	Transport du Personnel	1 500,00	1 064,40	1 650,00	
640-0	Transport des Specialistes	1 500,00	1 064,40	1 650,00	
641	Voyages et Deplacements	10 194,00	14 018,22	11 215,00	
641-0	Direction	1 300,00	1 291,20	1 430,00	
641-1	Personnel	8 894,00	12 727,02	9 785,00	
645	Transport des Pensionnaires	253 250,00	274 760,23	291 868,00	
645-0	Transports Collectifs	216 250,00	232 669,90	240 408,00	
645-1	Transports Individuels	25 000,00	29 942,02	38 260,00	38 260,00
645-2	Deplacements service de suite	12 000,00	12 148,31	13 200,00	
	TOTAL CHAPITRE		289 842,85	304 733,00	304 733,00

A N N E X E VII

- 1) Expérience Tranbus
 - 2) Traduction de deux études américaines :
 - 1 - Sur les obstacles
 - 2 - Sur le transport en milieu rural ^{ou} au DAKOTA du Nord
 - 3) Dernières statistiques du nombre de handicapés aux ETATS-UNIS - Octobre 1980
- Source : Institute Of Public
Administration WASHINGTON

fort

confort est une qualité subjective et, de ce fait, difficile à mesurer. Bien que plusieurs caractéristiques du véhicule aient une incidence sur le confort, les plus importantes de celles-ci sont l'intensité de l'accélération du véhicule et l'absence de vibrations et d'à-coups. Elles ont été mesurées, représentées graphiquement et comparées entre divers véhicules.

l'objectif fixé pour la qualité de roulement du Transbus, mesurée par le tangage, le roulis et les vibrations, est équivalent à celui d'une automobile de luxe. La valeur de pointe de l'accélération est réduite au minimum dans tout l'intervalle d'accélération et elle ne dépasse pas 5 km/s² sans virtuosité exceptionnelle de la part du conducteur. Les résultats de nos essais ont montré que deux des prototypes ont atteint les objectifs fixés (c'est-à-dire des performances comparables à celles d'une grosse conduite intérieure) et ils montrent une supériorité frappante par rapport à un autobus classique soumis aux mêmes essais. Plus précisément, les graphiques de la fig. 7 montrent qu'à des vitesses supérieures à 30 km/h, les mannequins installés dans l'autobus de référence ont absorbé environ deux fois plus d'énergie que ceux qui étaient dans les Transbus. Des barres de torsion (Torsilastic) avec un réglage hydraulique en hauteur sont utilisées sur l'un des modèles ; une suspension et un réglage de hauteur pneumatiques sont utilisés sur les autres (fig. 8).

Les niveaux de bruit intérieur et extérieur sont réduits par une isolation phonique et des matériaux amortisseurs. Nous n'avons pas obtenu une réduction du bruit aussi poussée que nous l'avions espéré. Néanmoins, alors que la norme SAE (Society of Automotive Engineers) fixe le bruit maximum à l'intérieur d'un autobus est de 88 dBA, le cahier des charges des Transbus exige qu'en aucun cas le bruit ne dépasse 80 dBA. Dans les essais techniques à vitesse constante sur une route plane, le niveau de bruit était compris entre 65 et 82 dBA à 30 km/h et entre 77 et 85,5 dBA à 105 km/h. Le chauffage, la ventilation et l'air conditionné maintiennent à l'intérieur de l'autobus un air frais à des températures comprises entre 18 et 24°C avec une humidité relative de 50 % ou moins dans une gamme de températures

Essais techniques du projet Transbus.

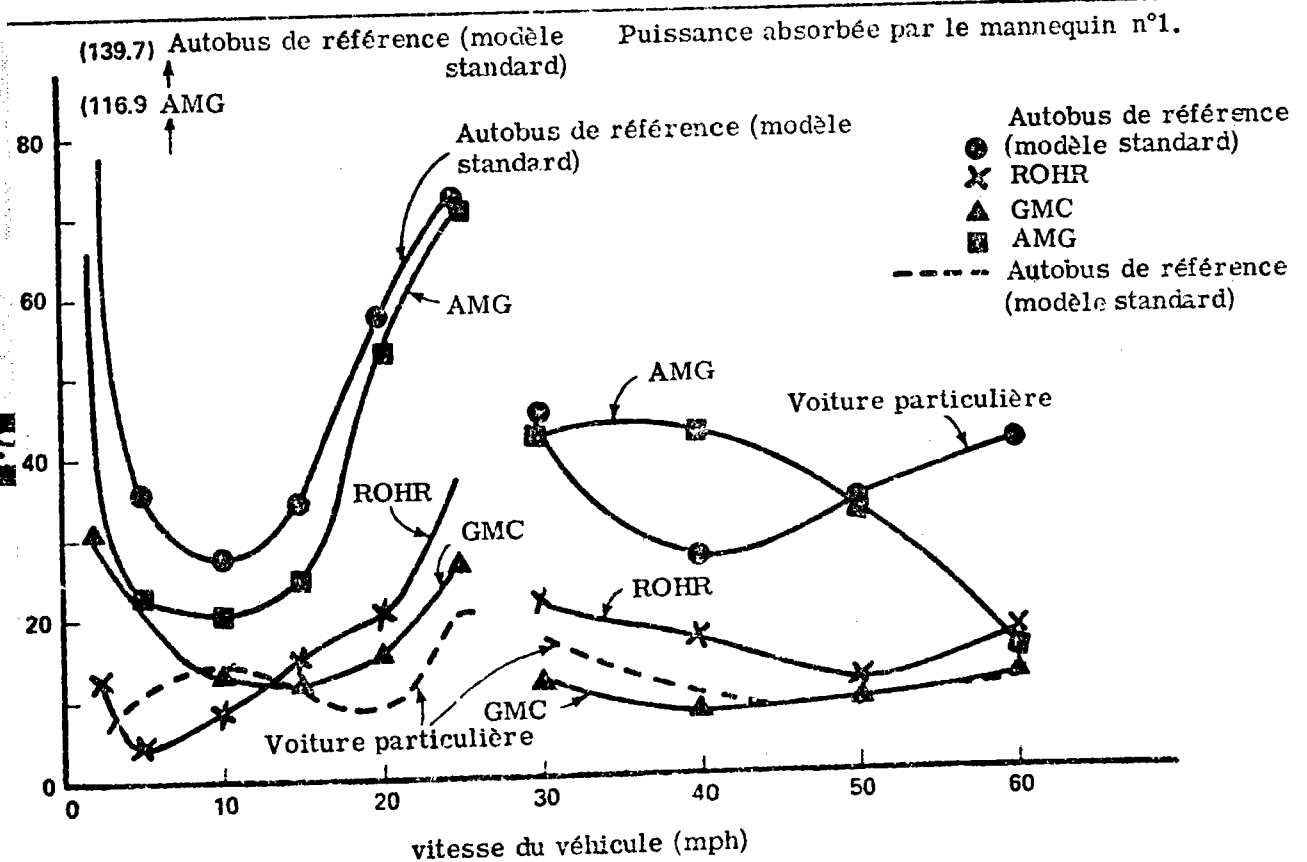


Fig. 7

Mesures de confort de marche du Transbus et d'un autobus de référence.



Fig. 67. Passenger Climbing On Without Step



Fig. 68. Passenger Climbing On With Step

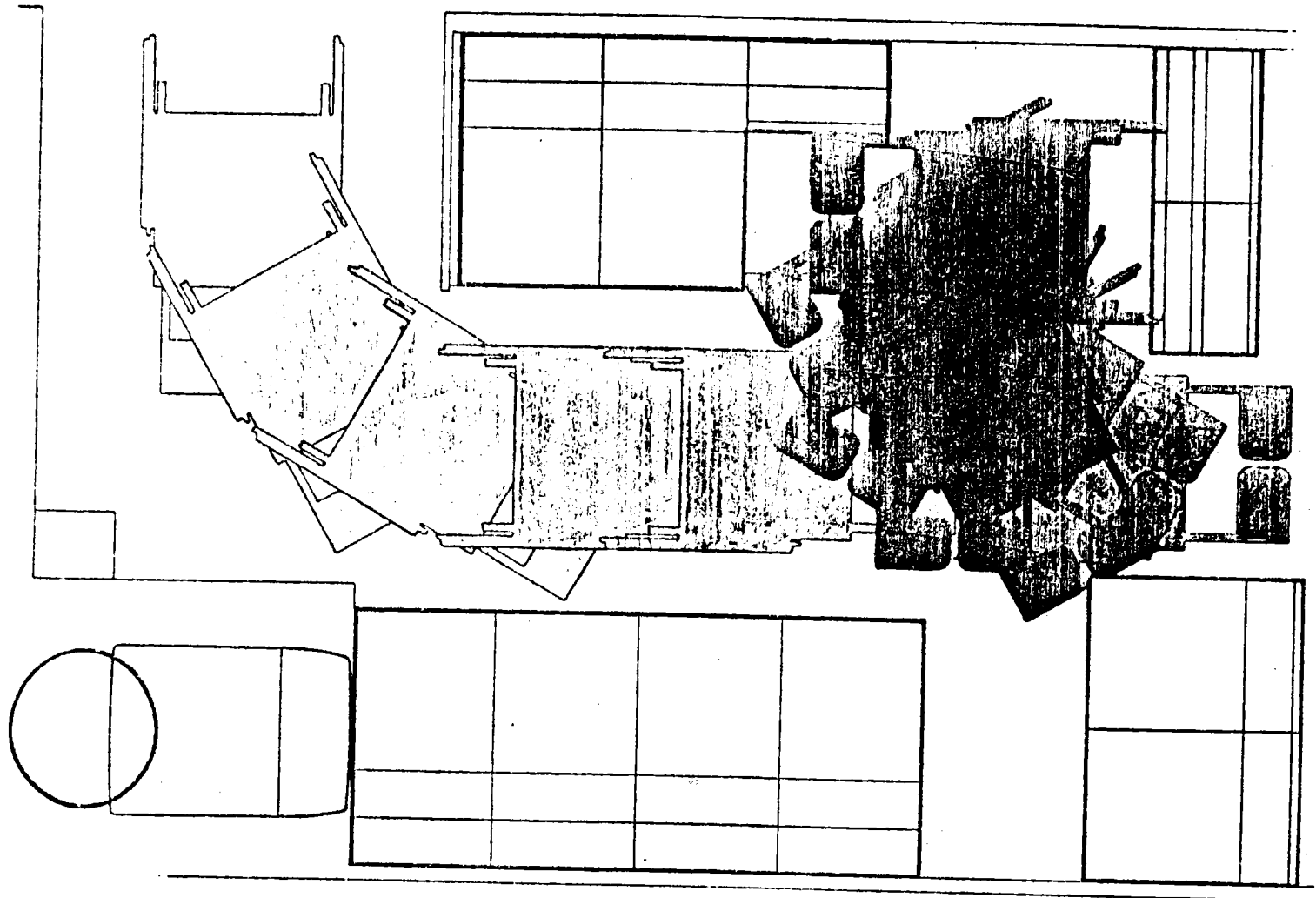


Fig.7 -Boarding and parking maneuvers required

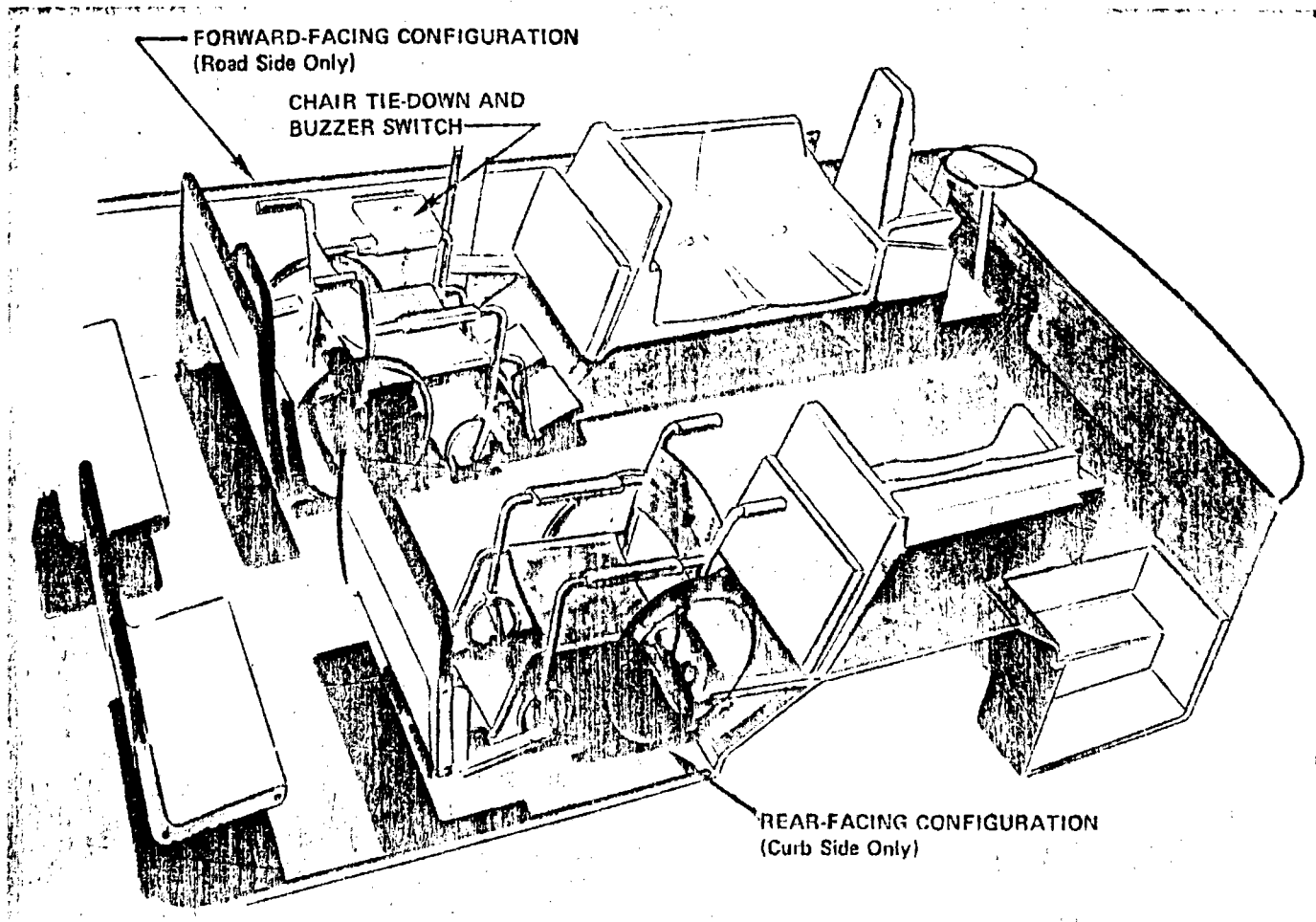


Fig.8 -Interior with wheelchairs

PREFERRED CONFIGURATION:
SEATS NORMALLY SPRUNG UP

- BURDEN OF CONVERSION IS ON ABLE-BODIED PASSENGER
- SUCH PASSENGER UNDERSTANDS OBLIGATION TO YIELD SEAT.

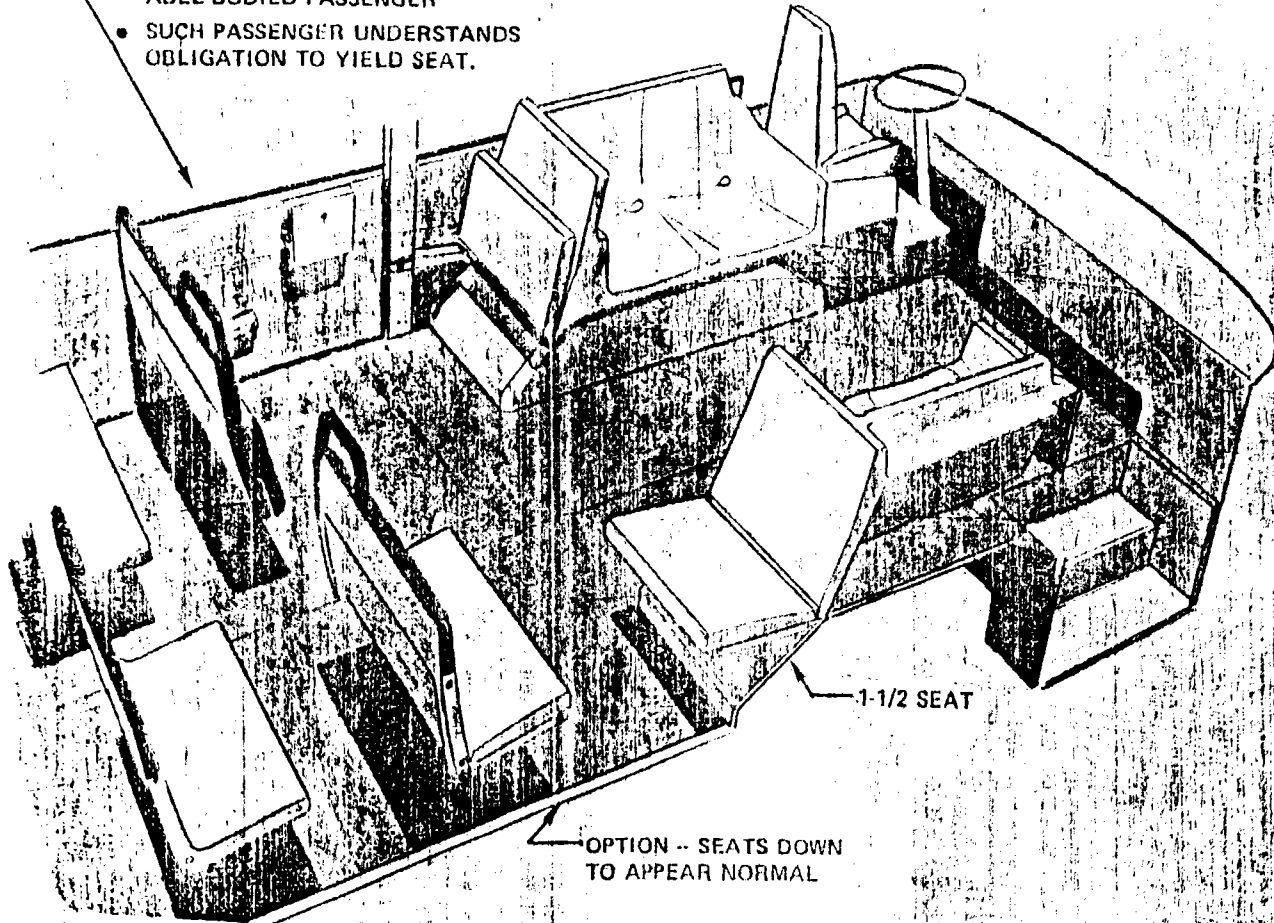


Fig.9 -Interior without wheelchairs

Je suis en possession de 60 études synthétisées que l'Institut de Recherche américaine à WASHINGTON a mis gracieusement à ma disposition, par l'ordinateur, compte arrêté en janvier 1975. La traduction complète de ce document représente 150 pages dactylographiées. Aucune étude ne dépasse trois pages, ceci appuie ma thèse quand j'affirme qu'en matière d'accès aux transports pour handicapés, aucun document ne dépasse le stade des notices ou brochures avec un maximum de 20 pages.

Pour cette partie, j'ai mis deux traductions dont les titres sont :

TITRE 1 : Intégration des effets de la levée des obstacles sur les prévisions de demandes pour le transport des personnes âgées et les personnes handicapées autre que pour le travail - de KNIGHTON.

TITRE 2 : Transports publics en milieu rural. Etude de cas sur les transports à partir du problème du DAKOTA du Nord.

L'approche du problème du transport des handicapés est totalement différente aux ETATS-UNIS dans un pays où l'automobile est souveraine où les villes entières ont été conçues pour l'automobile.

On ne s'exprime pas en termes de personnes à mobilité réduite.

Il y a deux type d'individus :

- a) Les possesseurs de voitures, donc les favorisés
- b) Les autres ne possédant pas de voiture.

Pour ces derniers on classe indifféremment :

- les handicapés physiques
- les personnes âgées
- les personnes pauvres

dans une même catégorie, ceci explique en partie les échecs des différentes expériences. Les autorités ne donnant pas de subvention aux collectivités, il est normal que certains services ne peuvent subsister. Il faut ajouter aussi la discrimination à l'intérieur des groupes dits défavorisés. Là comme ailleurs, le handicapé physique jeune ne tient pas à être assimilé à une personne du 3^{ème} âge.

TITRE 1 : Intégration des effets de la levée des obstacles sur les prévisions de demande pour le transport des personnes âgées et les personnes handicapées autre que pour le travail.

AUTEUR : KNIGHTON - Département d'Etat de New York des Transports

Une méthode simple ne faisant pas appel à l'ordinateur est présentée ici pour la détermination de l'augmentation dans la demande du transport autre que pour le travail pour les personnes âgées et pour les personnes handicapées. Cette augmentation étant due à une levée éventuelle des obstacles des limitations imposées aux transports de ces personnes. Des données réunies à partir d'enquêtes faites sur les limitations et les obstacles qu'imposent 35 systèmes de transport, réunis dans l'Etat de New York dans la ville d'ALBANY ; Ces données ont été utilisées pour établir la relation qui existe entre ces obstacles et ces limitations et éventuellement des demandes et des besoins en transport accrues. La méthode du non-engagement est appliquée pour établir cette relation et estimer quelle est la demande réelle, la demande qui, s'il n'existait pas ces obstacles et ces limitations. La méthode est alors appliquée à une série de cas pour lesquels on lève les limitations et les obstacles sur les transports. Les résultats montrent qu'une levée des limitations n'aurait qu'un effet très réduit de 2 à 5 % d'augmentation sur le volume de transport par bus pour les personnes n'allant pas au travail dans le cas des personnes âgées non handicapées mais un effet accéléré de 5 à 20 % pour le transport des personnes handicapées.

DOMAINE : Circulation et planification des transports.

TITRE 2 : Transports publics en milieu rural. Etude de cas sur les transports à partir du problème du Dakota du Nord.

AUTEUR : WEAVER

Un programme de transport en milieu rural a été mis au point pour la partie du milieu Ouest du Nord-Dakota et consiste en deux niveaux de service. Un niveau consiste en l'association de transports locaux qui serait appelée à coordonner les demandes en transport des personnes ayant besoin de ces transports. Coordonner ces demandes d'une part, et d'autre par les conducteurs d'automobiles dans la communauté prêts à offrir des transports et étant en mesure de procéder et de participer à l'expansion d'une mise en commun des véhicules volontaires offrant des courses aux personnes en ayant besoin. L'autre niveau de service consiste en la mise à disposition de véhicules de transport spécialisés élaborés pour les handicapés. Ce service étant loué par la communauté à des institutions telles que des homes de retraite ou des homes de soins de façon à servir les groupes de personnes telles que les personnes âgées et les personnes handicapées dont les besoins ne peuvent être satisfaits par un système d'automobiles privés. Cet article est présenté sous une forme abrégée.

DOMAINE : Circulation et planification des transports.

Sur le tableau qui suit nous constatons que 13 370 000 personnes sont concernées par le problème d'aide aux transports :

soit 7 % de l'ensemble de la population
dont 4 % sont de handicapés de toutes sortes
et 3 % des pauvres

alors qu'en FRANCE on estime à 5 % l'ensemble des personnes ne pouvant accéder aux transports en commun. Le critère retenu pour définir un pauvre aux ETATS-UNIS est le fait qu'il gagne moins de 2 500 dollars par an. A ce niveau on ne peut même pas se payer un ticket de métro dans l'esprit des économistes américains.

NOMBRE DE PERSONNES CONCERNEES PAR LES

PROBLEMES DE TRANSPORT

AUX U.S.A

NATURE DU HANDICAP	HANDICAPES AGES	HANDICAPES NON AGES	TOTAL
Atteinte visuelle	1 460 000	510 000	1 970 000
Surdité	140 000	190 000	330 000
U.F.R.	230 000	200 000	430 000
Divers	350 000	60 000	410 000
Nécessitant une aide sociale	2 290 000	3 180 000	5 470 000
Mobilité limitée	1 540 000	1 770 000	3 310 000
Très grave	90 000	400 000	490 000
Vivant en structure d'accueil	930 000	30 000	960 000
TOTAUX	7 030 000	6 340 000	13 370 000

A N N E X E VIII

LISTE DES CONSTRUCTEURS AYANT PARTICIPE
A LA REALISATION DES PROTOTYPES QUI N'ONT
PAS ETE RETENUS

LISTE DES CONSTRUCTEURS

- LA CARROSSERIE NOUVELLE - 36 rue de la Folie-Regnault,
75 011 PARIS (tél. (1) 379 10 10)

- DURISOTTI - B.P. 4 - 62 430 SALLAUMINES-LENS (Tél (21) 28 34 05)

- HEULIEZ - B.P. 9 - 79 140 CERIZAY - Tél. (49) 80 11 11

- SAPA - 8 Bld. Galliéni - 92 230 GENNEVILLIERS tél. (1) 733 27 40

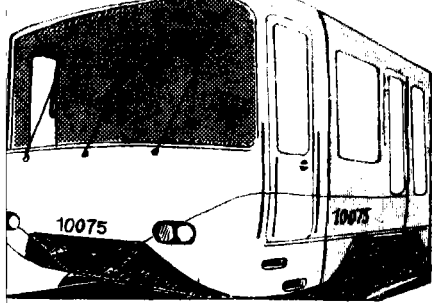
- SOVAM - B P. 56 - 79 200 PARTHENAY - Tél. (49) 64 08 60

- TEILHOL - Zone Industrielle - 63 600 AMBERT Tél. (73) 82 02 44

- TREGIE - 147 Ave. Paul Doumer 92 500 RUEIL MALMAISON Tél. (1) 977 92 54

ANNEXE-IX

DIVERS



LE METRO LES LIEUX PUBLICS SERONT-ILS ACCESSIBLES A TOUS

973 Les premiers contacts sont pris avec les responsables de la construction du métro pour en étudier l'accès à toutes les personnes se déplaçant avec difficultés : handicapés, personnes âgées, accidentés, mères de famille...

978 Malgré de belles promesses, la 1re ligne est inaugurée sans qu'elle soit accessible à tous.

Pourtant des plans existent,
techniquement et financièrement
c'est possible.

Aujourd'hui, les handicapés sont exclus de la société.

Nous refusons toute solution qui maintiendrait ou renforcerait cette situation.

Nous ne voulons plus de beaux discours.

Les transports collectifs, les lieux publics, les logements doivent être aménagés pour que l'accès en soit possible à tous.

**GRAND RASSEMBLEMENT PLACE BELLECOUR
JEUDI 27 AVRIL 1978
à partir de 18 h**

Il faut dire NON à la ségrégation dont sont victimes les handicapés, les personnes âgées, ...

Le secrétariat est assuré par la FNMIP

28, rue Clos-Suiphon
69003 LYON

Fédération Nationale des Malades, Infirmes et Paralysés (FNMIP)
Fédération Régionale des Infirmes Moteurs Cérébraux (ARIMC)
Fédération Nationale de défense des Malades, invalides et Infirmes (AMI)
Mouvement Ouvrier Chrétien (JOC)
Jeunes d'Abord
Fédération de Placement et d'Aide aux Jeunes Handicapés (APAJH)
Fédération des familles d'enfants handicapés PTT
Fédération Départementale des Amis et Parents d'Enfants Inadaptés (ADAPEI)
Fédération des aveugles de Lyon et du Sud-Est
Fédération des anciens élèves de l'école des déficients visuels de Villeurbanne
Fédération des aveugles
Fédération de quartier des Gratte-Ciel (Villeurbanne)
Fédération Syndicale des Familles (C.S.F.)
Fédération Syndicale du Cadre de Vie (CSCV)



A la lecture de la lettre du 13 Janvier 1979 on serait tenté de croire qu'il existe effectivement des tonnes de documentation au Ministère des Transports. Des interventions émanant des associations sont en effets très nombreuses, les éléments d'information s'arrêtent là. Il appartient à l'Institut de Recherches des Transports d'effectuer les études que le Ministère lui a confiées étant donné que cet organisme dépend directement du Ministère des Transports et de l'Équipement.

Présentement trois personnes ont travaillé en partie sur le problème des handicapés :

- Mr. BIEBER Chef de la division études de trafic à ARCUEIL
- Mme POULNA sociologue à ARCUEIL
- Mr. J. L. FLORES sociologue à BRON

A cela s'ajoutent les travaux de la commission pour l'accessibilité aux moyens de transport présidée par Mr. ARTAUD-MACARI Président Honoraire du Conseil Supérieur des Transports que nous pouvons considérer comme étant la personne la plus compétente officiellement en FRANCE.

Le Professeur GOT de GARCHES tient une statistique sur le nombre des accidents de la circulation. Pour ce faire il est en liaison avec les services de la gendarmerie

En ce qui concerne l'accès au métro de LYON des handicapés, les associations sont entrées en contact avec le maire de LYON en 1969 Monsieur PRADEL à l'époque, pour lui demander de rendre le métro accessible aux handicapés. Les pourparlers ont duré quatre années jusqu'en 1973, jusqu'au moment où la commission de sécurité a tranché définitivement par un refus d'admettre les handicapés.

Les motifs principaux du refus sont les difficultés d'évacuation qu'il y aurait en cas d'accident, ainsi que l'impossibilité de construire des quais d'évacuation dans les tunnels reliant chaque station (pour cette dernière partie il eut fallu prévoir un coût supplémentaire de 20 millions de francs.) C'est ce refus qui a provoqué les réactions des handicapés à travers les associations et la mobilisation des handicapés par des manifestations ouvertes en particuliers à la veille de l'inauguration du métro le 2 Mai 1978. Après l'expérience du métro de STOCKHOLM on ne comprenait pas très bien le refus des autorités françaises de ne pas rendre accessible le métro aux handicapés.

Nous tenons à préciser que la SEMALY a prévu les plans d'aménagement pour l'équipement en ascenseurs des stations au cas où le gouvernement changerait d'avis un jour.

La situation n'est pas aussi irréversible que l'on s'imagine. Elle le sera si un jour toutes les lignes ~~seraient~~ construites sur le principe de la première ligne, c'est à dire, sans ascenseur. Les travaux d'élargissement du métro devraient dans l'état actuel des cadences durer 30 années au minimum. Nous ne pouvons pas préjuger d'avance ce que sera la politique des transports au delà de l'an 2000, mais nous sommes convaincus que nous allons vers un redéploiement des transports publics.

CLUB DES LOISIRS ET D'ENTRAIDE

de l'Hôpital Raymond Poincaré - 92380 Garches

le 13 Janvier 1979

Monsieur Roger WEBER
62, rue Albert Bosch
57000 MONTIGNY LES METZ

Monsieur,

Le Docteur GOT, Professeur Agrégé d'Anatomie Pathologique, Chef de Service à l'Hôpital Raymond Poincaré de Garches, me communique la lettre que vous lui avez écrite au mois de Novembre et me demande d'essayer de vous renseigner, ce que je fais bien volontiers ...

Des Associations Nationales de handicapés travaillent depuis toujours en relation avec le Ministère des Transports et ce sont leurs interventions et leur action qui ont permis d'obtenir quelques résultats concrets.

Vous connaissez sûrement l'Association des Paralysés de France (A.P.F. 17/21 Bld Blanqui 75013 PARIS) et ses Délégations dans tous les départements.

D'autre part, le G.I.H.P. - Groupement d'Insertion pour les Handicapés Physiques, s'est spécialement intéressé à ce problème de TRANSPORT. Il a créé lui-même dans certaines villes des SERVICES DE TRANSPORT et pourra certainement répondre avec la plus grande compétence à toutes vos questions. Vous pouvez vous adresser à :

- G.I.H.P.- Siège : 8, Allée des Myosotis B.P. 35 - 54.200 VANDOEUVRE
- G.I.H.P.- PARIS : Responsable M. Paul FLEXER (Permanence, Tél. 602.93.93
98, rue de la Porte Jaune 92210 SAINT-CLOUD - T. 771.75.61
- G.I.H.P. Délégation région Lyonnaise : Mme Danielle FAYNEL-DUCLOS
Résidence les 2 Amants - 25 rue du Prof. Patel 60009 LYON
Tél. 16 (78) 25 75 42

Le Ministère des Transports a certainement accumulé des tonnes de documents avec toutes les interventions que les handicapés et Associations de handicapés ont pu faire pour obtenir un minimum d'accessibilité dans les Transports en Commun. Le métro de Lyon, comme celui de Marseille, nous sont totalement inaccessibles.

Je vous prie d'agréer, Monsieur, l'expression de mes sentiments très distingués.

André MILESY

Président du CLUB DES LOISIRS ET D'ENTRAIDE
de l'Hôpital Poincaré 92380 GARCHES

PC
André Mileyson



A N N E X E X

CARTE DES CENTRES CONTROLES

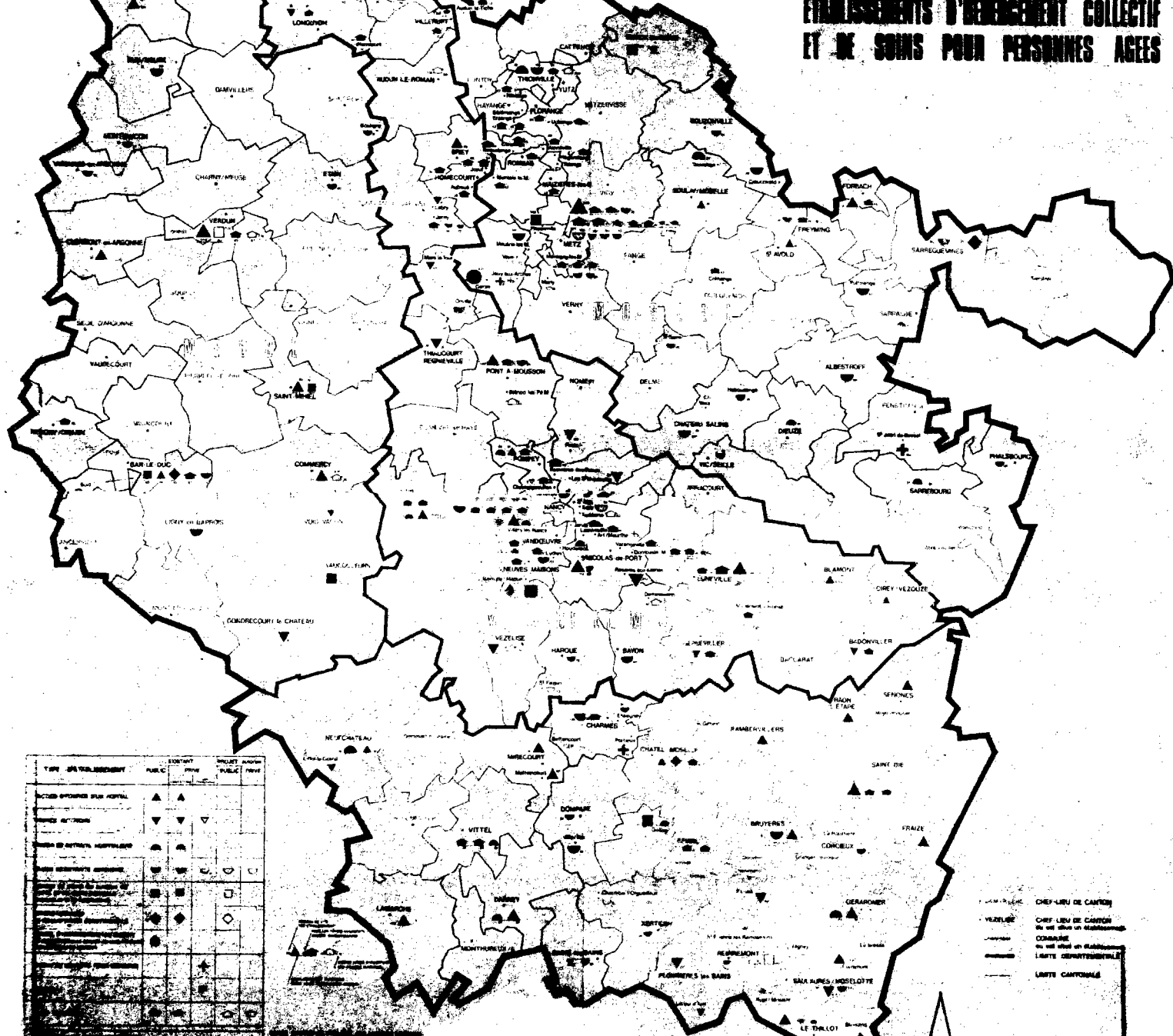
PAR LA D.A.S S. METZ

ET

LISTE DES ETABLISSEMENTS D'HEBERGEMENT

COLLECTIF POUR LES PERSONNES AGEES EN LORRAINE

ÉTABLISSEMENTS D'HEBERGEMENT COLLECTIF ET DE SOINS POUR PERSONNES AGÉES



TYPE D'ÉTABLISSEMENT	CANTON PUBLIC		CANTON PRIVÉ	
	▲	▼	◻	◊
LOGEMENTS POUR VIEUX	▲	▼	◻	◊
MAISON DE VEILLER	▲	▼	◻	◊
MAISON DE VEILLER HOSPITALIERE	▲	▼	◻	◊
MAISON DE VEILLER COMMUNALE	▲	▼	◻	◊
MAISON DE VEILLER DE LA FAMILLE	▲	▼	◻	◊
MAISON DE VEILLER DE LA VILLE	▲	▼	◻	◊
MAISON DE VEILLER DE LA REGION	▲	▼	◻	◊
MAISON DE VEILLER DE LA PROVINCE	▲	▼	◻	◊
MAISON DE VEILLER DE L'ÉTRANGER	▲	▼	◻	◊
MAISON DE VEILLER DE LA MER	▲	▼	◻	◊
MAISON DE VEILLER DE LA MONTAGNE	▲	▼	◻	◊
MAISON DE VEILLER DE LA CAMPAGNE	▲	▼	◻	◊
MAISON DE VEILLER DE LA CÔTE	▲	▼	◻	◊
MAISON DE VEILLER DE LA PLAINES	▲	▼	◻	◊
MAISON DE VEILLER DE LA VALLEE	▲	▼	◻	◊
MAISON DE VEILLER DE LA MONTAGNE	▲	▼	◻	◊
MAISON DE VEILLER DE LA CAMPAGNE	▲	▼	◻	◊
MAISON DE VEILLER DE LA CÔTE	▲	▼	◻	◊
MAISON DE VEILLER DE LA PLAINES	▲	▼	◻	◊
MAISON DE VEILLER DE LA VALLEE	▲	▼	◻	◊

▲ CHIEF-LIEU DE CANTON
 ▼ CHIEF-LIEU DE CANTON
 ◻ COMMUNE
 ◊ COMMUNE
 --- LIMITE DEPARTEMENTALE
 --- LIMITE CANTONALE



B I B L I O G R A P H I E



B I B L I O G R A P H I E

- A. P. F. LES HANDICAPES DANS LA CITE - Document N° 11 juin 1975
revue de l'A.P.F. (thème sur l'accessibilité première étape
de l'intégration) mémoire scolaire -
- A. P. F. LE COURAGE DE VIVRE - revue La Vie du 18.10.1977
- ARTAUD-MACARI
(J) SYMPOSIUM SUR LE TRANSPORT DES PERSONNES ET DES HANDICAPES -
(Notes de synthèse des différentes approches). Conférence
Internationale 3 au 5 avril 1978 - rapport.
- AVAN. (L) INSERTION ET LIBERATION DES HANDICAPES (De la réalité aux
principes et aux objectifs) Bulletin de liaison n° 6 du
laboratoire de recherches pour la réinsertion professionnelle
des handicapés au conservatoire national des Arts et Métiers
Mai 1978 - bulletin.
- ASSOUN LES POLITIQUES FAVORABLES AUX TRANSPORTS COLLECTIFS DE SURFACE
DANS LES VILLES -
- a) Comment faire accepter les transports à la
population
- b) Quelles mesures pratiques prendre en faveur
des transports en commun
- c) Quelles charges pour les finances locales
Direction technique et terrestre - rapport 1974 -
- BIEBER ACCESSIBILITE AUX MOYENS DE TRANSPORT DES HANDICAPES -
revue N° 4. I R U P - avril 1976 -
- BLOCH-LAINE Rapport au Gouvernement. Enquête sur les différents types de
handicapés. Nota : ce rapport constitue la première approche en 1969
- BLOCH-LAINE LA FORMATION PROFESSIONNELLE ET L'EMPLOI DES HANDICAPES -
Bilan et perspectives / rapport au Gouvernement 1969 -
(associer davantage les entreprises, multiplier les solutions
de façon très réaliste et très pragmatique afin de convaincre
par des exemples tous ceux dont dépend le succès des mesures
simples, éviter les solutions globales miracles qui n'aboutissent
jamais.)

- BLOY-BONNAFOUS
CUSSET EVALUER LA POLITIQUE DES TRANSPORTS - Dans une perspective de stratégies alternatives, les avantages comme les inconvénients par chaque stratégie ne peuvent être considérés indépendamment de ceux qui bénéficient des premiers et de ceux qui supportent les seconds. La question n'est pas seulement de savoir si l'entreprise en bénéficie mais surtout à qui elle profite et éventuellement à qui elle nuit.
Editions UNIVERTIA de LYON - 1977 - Livre Universitaire.
- BOULANGER J. LE FAUTEUIL ROULANT ELECTRIQUE
revue réadaptation N° 230 - Mai 1976
- CAHIERS MEDICAUX non signés - DOSSIER SUR LE HANDICAP N° 8 - octobre 1978 - Revue -
- CASTELLS M. LA QUESTION URBAINE - Les milieux sociaux urbains page 129 à 149 -
Editions MASPERO - Nouvelle édition 1976. LIVRE
- C.E.T.E. LYON - RAMASSAGE ET TRANSPORTS PUBLICS - Ouvrage technique de l'équipement janvier 1977 (L'objectif recherché étant de permettre un échange d'informations entre transporteurs, chercheurs et l'administration) - rapport -
- C.E.T.E. LYON - IMPACT D'UN INVESTISSEMENT PUBLIC EN MILIEU URBAIN -
Mai 1977 - (Les déplacements en milieu urbain) - rapport -
- CONSEIL SOCIAL ET CULTUREL DE LA MOSELLE - LES PERSONNES AGEES dans le bassin minier, recherche d'une politique sanitaire et sociale et culturel - Mai 1977 - rapport -
- CONSEIL SUPERIEUR DES TRANSPORTS / RAPPORT ANNUEL DU COMITE DE LIAISON POUR LE TRANSPORT DES PERSONNES HANDICAPEES - Mars 1979 -
- CRESSY (R) QUELQUES REFLEXIONS SUR L'ACCESSIBILITE - Notes personnelles 1978 (comparer les accessibilités).
- DOCUMENTATION FRANCAISE / INADAPTES - HANDICAPES, rapport de l'intergroupe préparatoire au 6ème plan 1971 - Revue -
- FLORES (J.L.) DIMINUES PHYSIQUES ET TRANSPORTS COLLECTIFS - rapport I R T. N° 39
Janvier 1977 - Rapport -

- FONDATION DELTA LE TRANSPORT DES HANDICAPES - Août 1977 - rapport sur demande
G. I. H. P. Ile de France
- GERARDIN ET PERRIN - LE BUDGET-TEMPS DANS L'ENVIRONNEMENT ' Etudes de l'Institut
Economique de l'Université de LYON II - document propre à
l'Institut 1976 - Document scolaire -
- G. I. R. P. H. L'EMPLOI DES PERSONNES HANDICAPEES - rapport final juin 1978
(analyse et proposition) - rapport
- G. I. H. P. RAPPORT D'ACTIVITE - G. I. H. P. Ile de France, d'octobre 1977 à
septembre 1978 donnant l'information et l'orientation du
service transport (Mars 1978)
- GRUPE DE SOCIOLOGIE URBAINE - TRANSPORT - EMPLOYEURS - G. S. U - I. R. T.
Exemple de l'agglomération lyonnaise - décembre 1974 - rapport.
- GUILLARS ASPECTS SOCIOLOGIQUES DU HANDICAPE - Exposés au cours d'un
séminaire international à PARIS - décembre 1973. Rapport -
- GRUPE DE TRAVAIL I. N. S. A. LYON - LES HANDICAPES DANS LA VILLE 1976 -
(correspond à une étude monographique du handicapé) 1 seul
document existant à la bibliothèque de l'I. N. S. A. - mémoire.
- I. R. T. (LYON) LES EVOLUTIONS DANS L'USAGE DES MODES DE TRANSPORT - (influence
des moments de transition dans le cycle de vie) rapport n° 36
1975-1976 - Document.
- I. R. T. (ARCUEIL) LES HANDICAPES DU NORD ET DU PAS-DE-CALAIS - rapport n° 29 - 1974
Document.
- I. R. T. CERNE ETUDE DES BESOINS PSYCHOLOGIQUES DES DIMINUES PHYSIQUES DANS
LEUR VIE QUOTIDIENNE ET PAR RAPPORT AUX TRANSPORTS - rapport final
janvier 1979 - première partie.
- HANDIKAPPINSTITUTET - REHABILITATION IN SWEDEN - Août 1976 - revue éditée par la
municipalité de STOCKHOLM
- LABREGERE A. LA SCOLARITE DES ENFANTS HANDICAPES - Série n° 247 Réadaptation
février 1978.
- LEIBOVICI GUIDE PRATIQUE DES PERSONNES HANDICAPEES POUR LEURS PARENTS
ET LEURS AMIS (1978)

LOUVIGNE (Y)

LES CENTRES ET FOYERS POUR GRANDS HANDICAPES MOTEURS -
Revue n° 214 - Réadaptation Novembre 1975

MÉDECINE DU TRAVAIL - ENQUETE SUR LE HANDICAP DANS L'ENTREPRISE - rapport
des 12 ème journées nationales de médecine du travail MARSEILLE
1972 - Rapport.

MEYNARD

LES TRANSPORTS URBAINS - Collection QUE SAIS-JE n°1285 - livre

MINAIRE CHERPIN BOURRET - L'APPRECIATION DU HANDICAP PHYSIQUE - INTERET D'UNE
NOUVELLE METHODOLOGIE - revue kinésithérapie scientifique n° 153
Décembre 1977

NATIONAL ACADEMY OF SCIENCE - TRANSPORTATION ISSUES THE DISADVANTAGED THE
ELDERLY AND CITIZEN n° 618 parue en 1976 - STOCKHOLM - Revue.

NATIONAL RESEARCH COURRIEL - TRANSPORTATION REQUIREMENTS FOR THE HANDICAPPED ELDERLY
AND ECONOMICALLY DISADVANTAGED N° 39 - parue en 1976 - Revue.

P.R.E.A.M. PONT A MOUSSON - EVALUATION DE L'IMPACT DES SECTEURS DE PROGRAMME FINALISE
DU VI ème plan - REVUE maintien à domicile des personnes âgées
Août 1979.

P.R.E.A.M. PONT A MOUSSON - HOSPICES ET MAISONS DE RETRAITE EN LORRAINE , avec les
déterminants sociaux qui découlent de cette forme de vie.
Juin 1978 - Rapport.

POULENA (C) + TARDIUS A - LES CONDITIONS DE L'INSERTION SOCIALE DES HANDICAPES
PHYSIQUES ET SENSORIELS COMME DETERMINANTS DE LA MOBILITE
Rapport I.R.T. n° 40.

READAPTATION
L'OPINION DES FRANCAIS SUR LES HANDICAPES PHYSIQUES - sondage
SOFRES N° 230 - Mai 1976 - 3 aspects.

- a) connaissance des handicapés physiques par les français
- b) perception de leurs difficultés et modalités d'insertion
- c) partage des responsabilités entre l'Etat, la Sécurité Sociale, leurs familles et les associations

Rapport.

RESEARCH TRANSPORT WASHINGTON - AMELIORATION DES TRANSPORTS POUR PERSONNES AGEES

EN UTILISANT LES SUBVENTIONS ACCORDEES A L'USAGER - Une assistance spéciale pour le transport, prévue d'une façon très concrète pour les personnes âgées. Toute une gamme au niveau fédéral, au niveau de l'Etat et au niveau du Gouvernement. Malheureusement certaines contraintes pèsent pour le déblocage des fonds. Certaines procédures en rapport semblent avoir créé des obstacles majeures pour la mise en place efficace des services de transports.

On suggère trois étapes pour rendre plus efficace la mise en place du service transport à l'attention des personnes concernées :

- 1) Assouplissement de la législation pour le déblocage des fonds
- 2) Encouragement à une plus grande coopération entre les diverses instances administratives
- 3) Versement des fonds au moyen d'accord de subvention aux usagers, permettant d'être prestataires de service / Documentation scolaire en anglais à l'Université de LYON II

SAINT MARTIN (P.) RAPPORT DE LA TABLE RONDE INTERNATIONALE - Organisé par l'UNESCO sur le thème image des handicapés proposé au grand public comprenant le problème général des handicapés et du logement ainsi que le problème de la circulation - Juin 1977

SAINT MARTIN LES TRANSPORTS PORTE A PORTE ORGANISES PAR LE G.I.H.P. - (53 véhicules sur 15 villes) - Rapport.

SANSOT (P) LES TRANSPORTS DE LA VILLE - Editions KLINCKSIECK - 1972 LIVRE

SANCHEZ SI LES TRANSPORTS EN COMMUN ETAIENT ACCESSIBLES - Revue U T P U R N° 247 - Février 1978 -

NADOC LE CADRE DE VIE - REVUE

- | | |
|---|-----------|
| N° 1 le C.A.T. pas vers l'autonomie | Mars 1976 |
| N° 2 Le foyer apprentissage de la liberté | Mai 1976 |

SNADOC

HABITATIONS ET RELATIONS A L'ENVIRONNEMENT (A.D.A.P.E.I.)

- N° 1) Le cadre de vie octobre 1975
- N° 2) La dynamique sociale janvier 1976
fascicule II - Une vie normale pour les
handicapés - Juin 1976.

SURVEY (A)

THE SWEDISH INSTITUTE FOR THE HANDICAPPED - Institut de recherche
pour handicapés / mars 1976 / Document à la bibliothèque de
l'Institut de Recherches

TRANNOY MA

PRESIDENT DE L'A.P.F. - L'INTEGRATION DES HANDICAPES DANS LA SOCIETE
Article Monde 19 Juin 1976 (journaux)

VASSARD

LE PROJET D'AUTOBUS HEULIEZ - Document technique article extrait
de la revue de l'Union des Transports Publics et régionaux
n° 753 septembre 1978 (une définition générale du véhicule,
des études de structure et de carrosserie, l'étude et la
réalisation d'un prototype de siège voyageurs, l'étude d'adap-
tation d'une transmission hydrostatique sur autobus).

VASSARD

LE TRANSPORT AU SERVICE DES HANDICAPES (Rapport du groupe
de travail international sur les problèmes posés par le transport)
1978 - Rapport.

VEIL C.

HANDICAP ET SOCIETE - Edition E SF de 1969 - LIVRE

VERDIER (P.)

LES DROITS DES HANDICAPES - Edition E SF 1979 - LIVRE
(regroupe toutes les lois, décrets et arrêtés pris en faveur
des handicapés, enfants, adolescents, adultes, ressources, travail,
hébergement, soins, accessibilité des logements, bâtiments,
moyens de transports, permis de conduire...)

WEBER (R.)

LES BESOINS EN TRANSPORTS DES U.F.R. DE LA REGION LYONNAISE
Rapport SEMALY Juin 1979 destiné au Syndicat des Transports
de la région lyonnaise (mémoire).

T A B L E D E S M A T I E R E S

L'ACCES AUX MOYENS DE TRANSPORTS DES PERSONNES A MOBILITE
REDUITE

CES PARTICULIERS DES VILLES DE METZ ET DE LYON

	<u>Pages</u>
I 4-1 <u>LES TRANSPORTS ACTUELS REpondent ILS A CES BESOINS ?</u>	31
4-1-1 Transports collectifs et individus à mobilité réduite	31
I 5-1 <u>CONCLUSION</u>	32

C H A P I T R E I I

=====

<u>L'INSERTION SOCIALE DES HANDICAPES</u>	
II 1 - <u>LES MODALITES ACTUELLES D'INSERTION AU NIVEAU NATIONAL</u>	33
1-1 Généralités - L'insertion du handicapé	33
1-1-1 Les modalités actuelles d'insertion du handicapé	34
1-1-2 Les soins	35
1-1-3 Les structures d'accueil	36
1-1-4 La scolarité	37
1-1-5 a) les I.M.P. - b) les I.M. PRO	37 - 3
1-1-6 Le logement	38
1-1-7 Le travail	39
1-1-8 Actions entreprises au titre de l'emploi par le G.I.R.P.E.H.	42
1-1-9 Résultats de l'enquête du G.I.H.P. L'avenir professionnel des handicapés	46
1-2-1 <u>Le transport facteur d'intégration</u>	47
1-2-2 <u>L'OPINION PUBLIQUE FACE AUX PROBLEMES DES HANDICAPES</u>	48
1-2-3 <u>L'interprétation que peuvent donner les différents groupes en présence</u>	50

	<u>Pages</u>
II 2-1 <u>LA SITUATION A LYON</u>	51
2-1-1 La dimension du phénomène	51
2-1-2 Résultats chiffrés de la question N° 2 DOMICILE	53
2-1-3 Répartition des UFR dans les types d'habitation	53
2-1-4 Niveaux d'habitations dans lesquelles vivent les UFR	56
2-1-5 Répartition Socio-Professionnelle des handicapés interrogés	57
2-1-6 CLASSIFICATION des Actifs UFR par catégorie Socio-Professionnelle	57
2-1-7 Répartition par tranche d'âge et par sexe des UFR	60
2-1-8 Répartition par situation de famille des personnes questionnées	61
2-1-9 Situation de famille et entourage dans lesquels vit le handicapé	62
2-1-10 Les personnes possédant le téléphone	63
2-1-11 Les moyens de transports utilisés	64
2-1-12 Les déplacements par mode de transport et par heure	65
2-1-13 La répartition par motif de déplacement ...	66
2-1-14 La répartition par motif - heures	68
2-1-15 Les moyens organisés	69
II 2-2-a <u>LA DEMANDE POTENTIELLE A LYON</u>	69
II 2-2-b <u>LA DEMANDE POTENTIELLE ET TRANSPORTS A METZ</u>	70
2-2-1 Nombre de déplacements à l'état latent	70
II 3-1 <u>LA SITUATION A METZ</u>	71
3-1-1 Dimension du phénomène Le nombre de personnes	71
3-1-2 Budget total de la D.A.S.S.	72
3-1-3 Dépenses chiffrées en matière transport ...	74
3-1-4 Répartition des tâches par secteur et financement	75

	<u>Pages</u>
3-1-5 Allocation Familiales	76
3-1-6 Population handicapée contactée à Metz	77
3-1-7 Les moyens de transports utilisés à Metz	78
3-1-8 Mode de transport par heure	79
3-1-9 Les motifs de déplacements dans l'agglomération messine	80
3-1-10 Les motifs et les heures de déplacements des handicapés de la région messine	81
3-1-11 Les moyens organisés à Metz	82
a) l'Education Nationale	82
b) Les T.C.R.M.	82
II 4-1 <u>LA COMPARAISON DES DONNEES ENTRE LES DEUX VILLES comparables</u>	82
4-1-1 <u>Les possesseurs de voitures facteur social</u>	82
4-1-2 Le fauteuil roulant électrique comme facteur d'autonomie plus large	83
4-1-3 Les distances parcourues en fauteuils roulants électriques	84
4-1-4 Le nombre de handicapés et leur dispersion dans le tissu urbanisé	85
4-1-5 Les obstacles urbanistiques que rencontrent les handicapés à l'extérieur (LYON) 278 personnes	88
4-1-6 Les obstacles urbanistiques que rencontrent les handicapés à Metz - 43 personnes	90
4-1-7 LES OBSTACLES - REMARQUES GENERALES	91
4-2-1 <u>LA DEMANDE POTENTIELLE EN TRANSPORT POUR LES DEUX VILLES</u>	93
4-2-2 <u>CONCLUSION SUR LA SITUATION ACTUELLE A METZ ET A LYON</u>	93
4-2-3 a) Analyse factorielle au niveau de LYON	94
4-2-4 b) Analyse des résultats au niveau de METZ par tri à plat	98

C H A P I T R E III

=====		
<u>LES ETUDES ET EXPERIENCES VISANT A AMELIORER LA MOBILITE DES HANDICAPES PHYSIQUES</u>		
III 1-1	<u>LES EXPERIENCES FRANCAISES COMPRENANT LES MODES DE TRANSPORTS A L'USAGE DES HANDICAPES...</u>	101
1-1-1	A NANCY	101
1-1-2	L'expérience de LORIENT	105
1-1-3	L'expérience parisienne (ST. CLOUD) Groupement pour l'insertion des handicapés physiques	109
1-1-4	Les villes françaises dotées d'un service transport spécifique pour handicapés UFR	113
1-1-5	Parc total des véhicules pour handicapés en FRANCE	114
III 2-1	<u>LES EXPERIENCES ETRANGERES</u>	116
2-1-1	<u>L'exemple suédois - STOCKHOLM</u>	116
2-1-2	<u>L'exemple de BRUXELLES</u>	120
2-1-3	L'exemple de la GRANDE BRETAGNE	124
2-1-4	Les expériences américaines aux Etats-Unis	126
2-1-5	La République Démocratique de l'Allemagne de l'Est	128
III 3-	<u>LES ETUDES FRANCAISES</u>	130
3-1-1	Par la Société Etudes Mixtes (Métro de Lyon)	130
3-1-2	INSTITUT DE RECHERCHES DES TRANSPORTS A BRON sous l'angle ergonomique	131
3-1-3	Résultats schématisés de l'étude sous l'angle ergonomique	132
3-1-4	Etude avec participation de l'A.P.F. et A.D.A.P.E.I. de METZ	135

	<u>Pages</u>
3-1-5 Etablissement d'un guide à l'usage des personnes handicapées de Metz et des environs par la Jeune Chambre Economique	135
III 4- <u>LES ETUDES ETRANGERES</u>	136
4-1-1 Les études allemandes - République Fédérale d'Allemagne	136
4-1-2 Les études anglaises	137
4-1-3 Synthèse sur l'orientation prise par les différents pays	138
C H A P I T R E IV =====	
<u>LA RECHERCHE D'UNE SOLUTION</u>	
IV 1- <u>LA POSITION. DES DIFFERENTS ACTEURS</u>	140
IV 1- <u>L'ETAT</u> - L'orientation souhaitée	140
1-1-1 Socialement	140
1-1-2 Culturel	142
1-1-3 Economique	143
IV 2- <u>AU NIVEAU DE LA SOCIETE</u>	144
2-1-1 Sous l'aspect social et économique ..	144
IV 2-2 <u>LA POLITIQUE ACTUELLE DES TRANSPORTS</u>	145
2-2-1 L'EGLISE	149
2-2-2 Sous l'aspect culturel	149
2-2-3 Le point de vue des associations spécialisées locales et générales ...	151

	<u>Pages</u>
IV 2-3 <u>AU NIVEAU DE LA POLITIQUE LOCALE</u>	153
2-3-1 La municipalité	153
2-3-2 Le Conseil Général	154
IV 2-4 <u>LES TRANSPORTEURS</u>	155
2-4-1 Le point de vue des exploitants, les responsables des T.C.....	155
2-4-2 La coopération des taxis	155
2-4-3 Les responsables de la S.N.C.F.	156
2-4-4 Les responsables des Sociétés de Transports suburbains et départementaux	156
2-4-5 Le point de vue de la R.A.T.P.	156
2-4-6 Le point de vue des transports en commun de LYON	157
2-4-7 Le point de vue des responsables des transports en commun pour la région messine	158
2-4-8 Les responsables de l'aviation	161
IV 2-5 <u>D'AUTRES INTERVENANTS</u>	162
2-5-1 Les agences de voyages	162
2-5-2 Impact de la presse écrite dans l'opinion publique	162
IV 2-6 <u>LES PRESSIONS QUE SUBISSENT CERTAINS INTERVENANTS</u>	166
2-6-1 Rendre plus affirmatif ce qui est évident en fonction de notre époque..	167
IV 2-7 <u>LA LEGISLATION ACTUELLE ET CELLE DECOULANT PAR L'ACCES DES PERSONNES A MOBILITE REDUITE A TOUS LES MODES DE TRANSPORT</u>	167
2-7-1 Dans les transports en commun	167

	<u>Pages</u>
2-7-2 Dans les transports spécifiques	168
2-7-3 A la S.N.C.F.	168
2-7-4 L'AVIATION	169
2-7-5 LE CODE DE LA ROUTE	169
2-7-6 Le Stationnement	170
2-7-7 La baiblesse des moyens actuels	170
 IV 2-8 <u>LA MISE EN OEUVRE DE CES MOYENS</u>	 172
2-8-1 Les systèmes en place (rappel)	172
2-8-2 Le métro pour LYON	173
2-8-3 Les taxis	174
2-8-4 La S.N.C.F.	175
 C H A P I T R E V =====	
 <u>LES MOYENS TECHNIQUES</u>	 180
 V 3-1 <u>LES CHOIX POSSIBLES</u>	 180
3-1-1 Tous les véhicules sont accessibles à tous	 180
3-1-2 Tous les véhicules sont accessibles à tous sauf aux UFR	 181
3-1-3 Le service spécialisé et public pour l'ensemble des handicapés physiques...	 183
3-1-4 Le service spécialisé à la demande....	185
3-1-5 Le problème du transport des handicapés demeurant dans des centres en dehors des zones d'habitation	 186
3-1-6 Les problèmes découlant par la mise en oeuvre de l'amélioration des moyens existants :	 188
a) Le personnel	188
b) Les considérations de Sécurité	189
c) L'introduction de véhicules adaptés dans le réseau normal et sur toutes les lignes	 190

	<u>Pages</u>
V 3-2 <u>LES PERSONNES HANDICAPEES SUSCEPTIBLES DE POUVOIR SE DEPLACER A L'INTERIEUR DU DISTRICT MESSIN</u>	191
V 3-3 <u>L'ORGANISATION SUR LE PLAN LOCAL</u>	194
V 3-4 <u>LA MISE EN OEUVRE DE CES MOYENS A METZ</u>	196
3-4-1 Tous les véhicule seraient accessibles selon les hypothèses formulées	196
3-4-2 Conséquences sur l'exploitation	198
3-4-3 Frais administratifs	199
3-4-4 La nécessité de contrôler les aires réservées au bus	199
3-4-5 Sécurité	200
3-4-6 Le service spécialisé et public au niveau messin	200
3-4-7 Un autre service spécialisé, le service à la demande au niveau du district messin avec enlèvement à domicile	203
3-4-8 Les taxis pour Metz	204
3-4-9 Conséquences sur le réseau actuel s'il y avait un surcroit de déplacements en transport par la prise en charge de toutes les personnes à mobilité réduite	205
3-4-10 Schéma récapitulatif des moyens proposés au niveau de Metz	207
V 3-5 <u>AMENAGEMENT DES EQUIPEMENTS DE TRANSPORT DANS UN CADRE GENERAL</u>	208
3-5-1 L'accueil des handicapés	208
V 3-6 <u>LA SOLUTION POUR LYON</u>	209
3-6-1 Introduction du service BUS-PHONE dans le réseau actuel	210

	<u>Pages</u>
3-6-2 Le service spécialisé à la demande	212
3-6-3 Facturation	214
V 3-7 <u>TYPE DE VEHICULE A INTRODUIRE DANS LE</u> <u>SYSTEME DEJA EN PLACE</u>	215
V 3-8 <u>LE MODELE R.V.I. CHOISI POUR ETRE LE</u> <u>VEHICULE FUTUR</u>	216
 <u>CONCLUSION</u>	
a - Approche du problème pour cerner la mobilité	219
b - La mobilité du handicapé par rapport à celle du valide	220
c - La mobilité vue par le valide et perçue différemment selon les acteurs	221
d - L'incertitude dans l'esprit des décideurs	223
e - Fond du problème	223
f - Les besoins en fonction des possibilités fonctionnelles	225
g - Les suggestions en fonction de l'urbani- sation	230
h - Les orientations souhaitées	232
i - Une suggestion pertinente pour Metz ..	234
 <u>TABLE DES ABREVIATIONS</u>	 235
<u>ANNEXES</u>	237
<u>ANNEXES- CONTENU</u>	238
- Annexe I Questionnaire adressé aux handicapés	240
- Annexe II Modèles de véhicules pouvant transporter les handicapés	248
- Annexe III Les différentes formes d'hébergement	254

	<u>Pages</u>
- Annexe IV Gestion de foyer (exemple du foyer de DONMARTIN - Rhône)	257
- Annexe V Le réseau messin des transports	260
- Annexe VI Article 52 de la loi d'orientation du 30 Juin 1975 - Compte des charges de la D A S S	266
- Annexe VII Expérience Transbus	269
2 comptes rendus d'études américaines :	
1) KNIGHTON	279
2) WEAVER	280
Dernières statistiques du nombre de handicapés aux Etats-Unis	281
- Annexe VIII Liste des constructeurs ayant participé à la réalisation des prototypes qui n'ont pas été retenus	283
- Annexe IX Divers	285
- Annexe X 1) Carte des centres contrôlés par la D A S S Metz	290
2) Liste des établissements d'hébergement collectif pour personnes âgées en LORRAINE	291
<u>BIBLIOGRAPHIE</u>	292
<u>TABLE DES MATIERES</u>	299