



Groupe de travail  
des Référents accessibilité des villes inclusives  
(GT-Ravi)

5e atelier participatif annuel  
Metz, les 15 et 16 novembre 2018

Atelier A  
« Les nouvelles formes de mobilité et l'accessibilité »

Livrable issu de l'atelier du 16 novembre 2018

**Mise en perspective des nouvelles formes de mobilité  
Au regard de l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite**

**et**

**Indicateurs de choix pour une mobilité de proximité  
par triporteur**

Animation : Anne Le Ruyet (Cerema Centre-Est)  
Eric Plantier Royon (Ville de Villeurbanne)

## Liste des participants

| Nom                           | Prénom | Entité                |
|-------------------------------|--------|-----------------------|
| Le Ruyet                      | Anne   | Cerema Centre-Est     |
| Leblanche                     | Hélène | Lorient Agglomération |
| Plantier Royon                | Eric   | Villeurbanne          |
| Pignaud                       | David  | Toulouse Métropole    |
| Isler                         | André  | Cerema Est            |
|                               |        |                       |
| <b>TOTAL : 5 participants</b> |        |                       |

## Rappel de la problématique

Pour répondre à des besoins non couverts par les réseaux de transport collectif, de nouvelles formes de mobilité naissent sur les territoires en complément de l'offre classique de transport : covoiturage, auto-partage, vélos en libre services, etc.

Ces nouvelles offres de mobilité sont peu à peu animées et coordonnées par l'autorité organisatrice des transports en vue de rendre l'offre complémentaire, attractive et cohérente sur son territoire. Mais qu'en est-il de l'accessibilité de ces services à la mobilité pour les personnes à mobilité réduite ? Comment la prendre en compte ? Comment développer une offre complémentaire aux réseaux de transport classiques accessibles aux PMR, qu'il s'agisse de personnes reconnues handicapées ou plus généralement d'usagers vulnérables tels que certaines personnes âgées et isolées ?

L'atelier qui s'est réuni à Metz les 15 et 16 novembre 2018 a tenté de répondre à ces questions émergentes, en faisant le point sur les initiatives existantes.

## Introduction au livrable

L'idée de départ était d'approfondir l'analyse globale d'un premier atelier par l'analyse d'un point plus précis qui ferait l'objet d'un livrable : **les conditions de réussite et les points de vigilance pour la mise en place d'un service de mobilité de proximité ou de loisirs en vélo-taxis**. Ce travail a pu être réalisé grâce aux bonnes pratiques issues notamment des expériences de Lorient et de Villeurbanne.

Devant la matière réunie au cours des deux ateliers, le groupe a opté pour un livrable plus complet balayant l'ensemble des situations abordées par une **mise en perspective** des différents éléments étudiés lors du premier atelier et par un **tableau d'aide à l'approche de la mobilité de proximité** que peut apporter le triporteur.

## Résultats des échanges

**Le groupe de travail s'est d'abord attaché à mieux définir la notion de nouvelle mobilité, et a questionné son caractère inclusif.**

**Quatre formes différentes peuvent de nouvelles mobilités ont été étudiées :**

- **le covoiturage**, c'est à dire l'utilisation en commun d'un véhicule par un conducteur et un ou plusieurs passagers dans le cadre d'un déplacement que le conducteur effectue pour son propre compte sur de grandes distances ou de courtes distances (article L31325-1 du Code des transports). BlaBlaCar est le plus connu des sites de covoiturage entre particuliers (sur la grande distance), mais il y a d'autres organisations d'autostop organisé, de covoiturage solidaire, en milieu rural ou urbain.... La tendance aujourd'hui est le covoiturage dynamique, qui permet une mise en relation en temps réel. Le covoiturage revêt en règle générale un caractère inclusif dès l'instant où le handicap ne pose pas de problème (handicap visuel, auditif, mental...). Une personne avec un fauteuil pliable témoigne, par exemple sur internet, sur le fait d'avoir effectué plus de 30 trajets avec BlaBlaCar. L'usage du covoiturage s'avère néanmoins plus compliqué par exemple pour ceux qui sont en fauteuil électrique. Quelques initiatives intéressantes ont été repérées grâce à un travail préparatoire à l'atelier, comme l'initiative nommée Faciligo à Montpellier (mise en relation des voyageurs à mobilité réduite ou PMR avec des voyageurs valides), ou comme l'initiative Wheeliz (plateforme utilisé sur le territoire de Lorient Agglomération). Dans les Landes, on a noté également une pratique intéressante avec l'intégration de places réservées PMR sur un parking de covoiturage en zone peu dense.
- **l'autopartage**, est la mise en commun d'un véhicule ou d'une flotte de véhicules de transport terrestre à moteur au profit d'utilisateurs abonnés ou habilités par l'organisme ou la personne gestionnaire des véhicules. Chaque abonné ou utilisateur habilité peut accéder à un véhicule sans conducteur pour le trajet de son choix et pour une durée limitée (article L1231-1-14 du code des transports). L'autopartage peut s'effectuer en amis, mais il s'entend plutôt entre particuliers ou dans le cadre d'un service proposant des voitures en libre service. La réservation, le paiement et le retrait de la voiture se font via un site internet. L'autopartage, comme le covoiturage, revêt en règle générale un caractère inclusif et accessible pour beaucoup de formes de handicap (à condition d'être habilités à conduire). Là aussi l'accès plus spécifique à l'autopartage pour les utilisateurs de fauteuils roulants pose plus de problèmes. Des initiatives intéressantes ont été repérées qui intègrent la question du handicap moteur. La coopérative d'autopartage Citiz propose dans beaucoup de villes la location de voiture adaptée qui peut transporter un fauteuil. La plateforme Wheeliz est un site internet qui met en relation les particuliers disposant de voitures adaptées avec des personnes en fauteuil qui désirent utiliser un véhicule à la journée pour se déplacer. Le site permet à un propriétaire de voiture, équipée d'une rampe ou d'un poste de conduite adaptée, de la louer directement à une autre personne en fauteuil. Le groupe de travail a aussi mis en exergue l'importance de l'accessibilité des sites d'autopartage.
- **les vélos en libre-service** (Vélov, Vélib...) sont globalement très peu accessibles pour la plupart des handicaps. Deux initiatives en lien avec le handicap ont été repérées au sein de **locations de vélos** : celle de la Maison éco-citoyenne de Bordeaux, qui met à disposition 2 vélos pousseurs améliorés (avec harnais, repose tête..) sur présentation de la carte

d'invalidité ou en échange d'un fauteuil roulant, et 1 tandem, uniquement prêté aux personnes malvoyantes. Et, celle de la start-up lyonnaise Bénur travaillant sur la création de vélos adaptés, notamment un vélo pour personne en fauteuil roulant, avec comme plan de déploiement la mise à disposition par les collectivités ou sur les lieux touristiques (voir l'appel à projets « Vélo & Territoires » soutenu par l'ADEME)

- **les trottinettes et scooters en libre-service.** La question de la nécessaire localisation dédiée pour ces engins a été soulevée par le groupe de travail, car ces outils de nouvelles mobilités se transforment souvent en nouveaux obstacles sur des itinéraires piétons enfin accessibles. Le groupe de travail a par ailleurs noté sur ce sujet un besoin de réglementation, pour les trottinettes par exemple..

### **Le groupe de travail s'est ensuite attaché à décrire les évolutions récentes repérées sur les formes de mobilité traditionnelles (métro-tram-bus) :**

- la navette autonome Easymile de Toulouse, en cours d'expérimentation, sans chauffeur, spécialisée sur le dernier kilomètre est adaptée aux personnes à mobilité réduite grâce à une rampe d'accès
- la question de l'accessibilité des bornes de recharges pour les voitures électriques (places de parking, hauteur des bornes)
- l'accompagnement humain sur les transports en commun classiques : par exemple le projet « Osons le bus » sur le territoire de Lorient Agglomération. Le projet est né d'un constat partagé par de nombreux usagers : « Le réseau de bus, on y comprend rien ! ». Le projet consiste à mettre en place pour des personnes âgées/handicapées deux demi-journées d'accompagnement : une 1<sup>ère</sup> demi-journée pour expliquer le réseau, et une 2<sup>ème</sup> demi-journée pour réaliser des trajets en groupe, pour se familiariser avec l'usage des transports en commun et se rassurer.
- les nouvelles formes de communication « Facile à lire et à comprendre », et par conséquent accessibles pour les personnes ayant un handicap mental, se sont développées sur le métro de Toulouse métropole.
- la mobilité par téléphérique/ transport par câble, déjà développée à Brest, est en projet à Toulouse. Ce mode de transport, dont les exemples les plus connus sont New York, Rio, et Barcelone, est particulièrement intéressant notamment pour les villes avec des dénivellés, et fait l'objet d'un regain d'intérêt. Ce mode est aujourd'hui prévu totalement accessible.

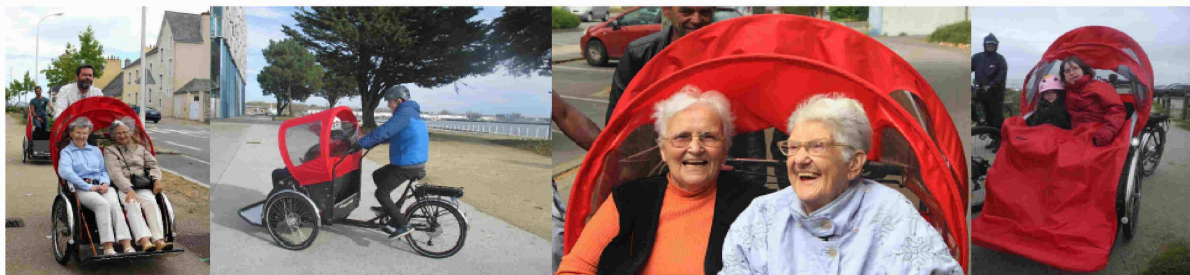
### **De manière transversale, trois besoins de développements sont apparus nécessaires au groupe de travail, face à la montée en régime de ces nouvelles mobilités :**

1. Ces nouvelles activités amènent **de nouveaux acteurs privés** : associations, transport solidaires, start-up, et donc de **nouvelles contractualisations** avec les collectivités pour « cadrer » les activités, et notamment introduire des exigences par rapport à l'accessibilité des personnes à mobilité réduite.
2. Toutes ses nouvelles formes de mobilité, complémentaires aux mobilités traditionnelles, imposent une **meilleure organisation transversale de l'information**, une animation locale en réseau, pour que l'utilisateur puisse organiser son parcours à l'avance.
3. Ces nouvelles mobilités imposent un développement réglementaire, par exemple, pour les trottinettes.

**Le groupe de travail s'est enfin arrêté sur une nouvelle forme de mobilité dédiée, spécialisée pour les personnes en situation de handicap : le vélo-taxi.**

Cette forme de mobilité s'est développée sur de nombreuses villes : Lille, Bordeaux, Toulouse, Strasbourg, Avignon, Montpellier, Nice, La Baule, Dunkerque. Elle s'est notamment développée à Villeurbanne et dans l'agglomération lyonnaise à travers le cyclo-pousse, et sur Lorient agglomération avec le Happy Syklett.

**NOUVELLES MOBILITES ET ACCESSIBILITE**  
**Le vélo au service de l'autonomie et du lien social**



*Le Happy Syklett à Lorient*

*Le cyclo pousse de Villeurbanne*



Le vélo-taxi ou triporteur se caractérise par les éléments suivants :

- C'est un service qui permet de faire ses courses, d'aller au marché, chez le médecin, le coiffeur, de se promener, de « vivre » dans sa ville
- c'est un service avec un conducteur, bénévole dans l'expérience de Lorient et en emploi aidé dans l'expérience de Villeurbanne
- c'est un vélo avec assistance électrique
- c'est un service localement organisé pour d'une part prendre par téléphone les courses demandées par des personnes âgées/ handicapées, et d'autres part pour organiser la réalisation des courses
- c'est un service de mobilité de proximité (dernier kilomètre)
- c'est un service financièrement accessible

## Indicateurs de choix pour une mobilité de proximité par triporteur

Le groupe de travail a ensuite travaillé sur les conditions de réussite et les points de vigilance pour la mise en place d'un service de mobilité de proximité ou de loisirs, le triporteur appelé aussi vélo taxis. Ce travail a pu être réalisé en fonction des bonnes pratiques issues notamment des expériences de Lorient et de Villeurbanne. Ces indicateurs s'adressent à toute collectivité locale qui souhaiterait envisager la création de ce type de service de vélo-taxi, service qui s'intègre à la fois dans le cadre d'une politique de mobilité (mobilité du quotidien et/ou touristique) que d'une politique sociale et/ou solidaire.

| ATOUTS DU SERVICE DE VELO-TAXI  | POINTS DE VIGILANCE   |
|---|---|
| <p>Répond à une démarche de développement durable, avec l'utilisation d'un mode doux</p> <p>Apporte une réponse solidaire en favorisant le lien intergénérationnel, le bénévolat des conducteurs...</p> <p>Apporte une réponse sociale à une problématique majeure d'inclusion et de lutte contre l'isolement, par la création ou le maintien d'un lien social</p> <p>C'est un service spécialisé qui peut devenir inclusif et pour tous, en s'élargissant au tourisme, à la livraison de colis, etc</p> <p>C'est une réponse en termes de santé publique et de bien-être, au sens de l'OMS</p> <p>C'est un service visible qui véhicule une image de développement durable et de solidarité</p> <p>C'est une mobilité de proximité (on parle souvent des derniers 200 mètres, ou du dernier kilomètre) qui peut venir compléter le maillage des transports en commun</p> | <p>Le modèle économique est à construire au cas par cas. Le modèle villeurbannais reposait sur 1/3 de financement par sponsors, 1/3 par subventions publiques et 1/3 par l'usager</p> <p>La collectivité ou l'acteur associatif qui porte le service engage sa responsabilité</p> <p>L'existence préalable d'un réseau de pistes cyclables ou de zone piétonne est un élément facilitant</p> <p>La non-concurrence avec le secteur privé, et notamment les taxis, doit être prise en compte</p> <p>Le stationnement du cyclo-pousse pendant la course, demande une sensibilisation des chauffeurs, pour éviter une gêne sur la voirie, qui pourrait remettre en cause l'accès et l'accessibilité du cheminement</p> <p>La notion des premiers mètres et des derniers mètres est une notion essentielle dans la prise en compte des déplacements des personnes âgées/handicapées : être accompagné du début à la fin du déplacement est parfois indispensable sous peine d'être contraint d'y renoncer</p> |