

Transports et handicap : la métropole bordelaise s'adapte

Les bus et tramways des réseaux de transport urbain sont de plus en plus accessibles aux personnes à mobilité réduite. Mais il y a encore des marges de progrès. Reportage sur le réseau TBM de la métropole de Bordeaux avec des utilisateurs

Camélia El Atrassi
supplements@sudouest.fr

sentais exclu. Depuis, le tramway a transformé l'accessibilité », précise-t-il. Désormais à la tête de deux entreprises, dont Mobalnk, un réseau d'entraide destiné aux personnes handicapées, il parcourt ainsi plusieurs fois par semaine le réseau. Et pour les trajets plus longs, il emprunte Mobibus, un transport collectif TBM réservable jusqu'à la veille du trajet et destiné aux personnes titulaires d'une carte d'invalidité à 80 % ou d'une carte mobilité inclusion mention invalidité.

À la station d'après

Fabrice Limare, adjoint à la direction générale mobilité de la Métropole, et Fabien Paulov, responsable du suivi technique du réseau TBM, confirment les efforts pour rendre le réseau accessible à tous : « Nous



Pour le Pessacais Jonathan Dupire, « le tramway a transformé l'accessibilité ». Avant, il se sentait exclu. C. E.

avons conçu les lignes de tramways à partir de zéro, donc, dès leur création, elles ont été pensées accessibles. De plus, le tramway est un transport guidé, ce qui est facilitant car il n'est pas soumis à l'appréciation du conducteur. » Malgré ces efforts d'adaptation, certains difficultés persistent : « Il arrive par exemple que les rampes de bus ne puissent pas être déployées

« Il arrive par exemple que les rampes de bus ne puissent pas être déployées car les stations ne sont pas adaptées ou les trottoirs pas à la bonne hauteur »

car les stations ne sont pas adaptées ou les trottoirs pas à la bonne hauteur, ce qui peut déséquilibrer mon fauteuil, explique Jonathan Dupire. Dans ces cas-là, le chauffeur doit me déposer à la station la plus proche, avant ou après mon arrêt. »

« Disponibilité des agents »
Sur le qual, le chef d'entreprise

pointe aussi les lacunes de la signalétique en désignant la carte du réseau de transport TBM : « Là, j'ai du mal à me repérer, et l'affichage n'est pas assez bas. » « Il manque des balises sonores au niveau des accès comme dans certains commerces ou dans la ville », relève de son côté Julien Garnier, porteur d'une déficience visuelle, même s'il salue lui aussi la facilité avec laquelle il se déplace sur le réseau et la disponibilité des agents. Julien Delalande, directeur de l'APF France Handicap 33, confirme qu'il y a encore des marges d'amélioration : « Nos 300 adhérents girognons nous sollicitent parfois au sujet de l'accessibilité des arrêts de bus et du service Mobibus, régulièrement manqué. »

Ces critiques, la Métropole et TBM tentent d'y répondre : « En plus de la gratuité des transports pour les personnes avec un taux d'incapacité égal ou supérieur à 50 %, aujourd'hui, 76 % de notre réseau est accessible ou praticable. Chaque année, nous poursuivons les travaux pour avoir des hauteurs et des profondeurs de quai adaptées, explique Fabrice Limare. Les projets d'aménagement sont continus, avec notamment le désencombrement de l'espace public pour regagner une facilité de circulation. »

Succès du Mobibus

Enfin, pour la signalétique, TBM déploie dans toute la métropole un système de QR code permettant, après un simple flash, d'avoir accès à des informations vocales en temps réel et précises sur le réseau de transport : distance restante à parcourir, nom des arrêts, prochain passage. C'est le Navilens. Pour le Mobibus, Fabien Paulov l'avoue : avec près de 10 000 trajets mensuels, TBM est victime de son succès. « Le nombre de cartes

« Aujourd'hui, 76 % du réseau TBM est accessible ou praticable »

mobilité inclusion augmente, ce qui génère une hausse des demandes régulières, notamment pour des trajets domicile-travail. Nous avons renforcé les moyens de Mobibus ces dernières années et augmenté les capacités cet été pour faire face aux travaux. Toutefois, le problème, c'est aussi que certains usagers ne souhaitent pas faire les trajets en groupe, préférant voyager seuls, alors que c'est un transport collectif... »

Accessibilité : que dit la loi ?

Malgré la législation qui impose depuis 2005 l'accessibilité des transports aux personnes à mobilité réduite, des efforts sont encore attendus

Camélia El Atrassi
supplements@sudouest.fr

La loi du 11 février 2005 pour « l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées » a fixé un objectif d'accessibilité généralisée. Pour tous les handicaps (physique, sensoriel, mental, cognitif, psychique, etc.) et dans les domaines et temps de la vie quotidienne (déplacements, logement, scolarisation, santé, emploi, loisirs, etc.).

Dans le domaine de la mobilité et des transports, 39 % des arrêts prioritaires de réseaux de transport urbain restent à aménager pour l'accessibilité, sur les territoires de 105 autorités organisatrices, selon une enquête réalisée en 2022 par le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement la mobilité et l'aménagement (Cere-ma). À Paris, seule la ligne 14 du métro est « entièrement accessible aux personnes en fauteuil roulant en toute autonomie », selon la RATP. En région, sur les six réseaux de métro, seuls trois sont entièrement praticables pour les personnes à mobilité réduite : Lille, Rennes et Toulouse.



Les personnes à mobilité réduite sont toutes celles qui ont des difficultés à se déplacer du fait d'un ou plusieurs handicaps, de son âge, de sa taille, de son poids, des autres personnes qui l'accompagnent SHUTTERSTOCK

Nouvelle-Aquitaine : objectif 100 % des gares

Enfin, selon le rapport d'accessibilité de la SNCF en date de 2022, environ 50 % des gares régionales et nationales devant faire l'objet de travaux d'accessibilité ont été traitées à ce jour. En Nouvelle-Aquitaine, en mars 2025, 29 gares sur les 48 visées par les programmes d'accessibilité étaient accessibles, selon la Région, qui vise à atteindre 100 % d'accessibilité d'ici 2031.

Pourquoi tant de retard ? « Il y a une déconnexion entre les enjeux de mobilité douce et ceux liés au handicap, là où on pourrait s'attendre à ce qu'ils s'articulent, souligne Myriam

Winance, chercheuse à l'Inserm, spécialiste des questions de handicap. On ne pense qu'aux coûts et aux difficultés qu'implique l'adaptation des réseaux de transport mais non au fait que ces personnes peuvent être aussi inspiratrices, pour construire des espaces plus agréables pour toute la population. » Loin des considérations individuelles, repenser la mobilité est l'affaire de tous, pour un quotidien plus agréable à vivre. D'autant plus que, comme le rappellent pouvoirs publics et associations, « une personne sur deux sera en situation de handicap au cours de sa vie de manière temporaire ou durable ».