



Politique publique déplacement

PROXITAN : améliorer les déplacements des personnes à mobilité réduite

Pour répondre aux besoins de mobilité des personnes en situation de handicap, un dispositif de transport spécifique, Proxitan, est proposé aux personnes en situation de handicap. Confronté à plusieurs défis, comme l'augmentation du nombre de voyages annuels conduisant à une saturation du réseau aux heures de pointe et à une augmentation du coût du dispositif pour la collectivité, Nantes Métropole a souhaité engager une évaluation participative associant les représentants d'associations avant de renouveler son contrat de délégation de service public sur les transports : le service est-il adapté aux besoins ? Quelle complémentarité avec le réseau classique de transports en commun ? Dans quelle mesure favorise-t-il les déplacements des Personnes à Mobilité Réduite, leur vie quotidienne ?

Sommaire

Enjeux

- Entretiens avec Jacques Garreau, Vice-président de Nantes Métropole en charge des déplacements doux, des continuités piétonnes, du handicap et Bertrand Affilé, Vice-président de Nantes Métropole en charge des déplacements et transports publics

1

Méthode

- Une démarche associant les partenaires du handicap

2

Analyse

- Optimiser les services de transport dédiés aux personnes à mobilité réduite

3

Préconisations

- Ce qui va changer

8

Enjeux

Jacques Garreau

Vice-président de Nantes Métropole en charge des déplacements doux, des continuités piétonnes, du handicap

«Une volonté partagée de rendre la ville plus inclusive»

Bertrand Affilé

Vice-président de Nantes Métropole en charge des déplacements et transports publics

«Nous avons entendu les usagers mais aussi les non usagers afin de comprendre les attentes de chacun» /...

Enjeux

Quel a été le point de départ de cette évaluation participative ?

Jacques Garreau : Tout d'abord, une volonté de la Métropole, partagée avec les associations représentant le monde du handicap, de rendre la ville plus inclusive. Nous investissons chaque année pour que le réseau traditionnel de transports en commun soit de plus en plus accessible et à la hauteur de nos ambitions. Or, malgré les améliorations apportées, la fréquentation du service adapté Proxitan augmente. Face à ce paradoxe, nous avons voulu en savoir plus.

Bertrand Affilé : Des Personnes à Mobilité Réduite (PMR) ont protesté contre la saturation de Proxitan aux heures de pointe. Une surfréquentation qui s'explique par l'augmentation et le vieillissement de la population. De plus, au fil des années, ce service est sorti de la confidentialité. Enfin, la Métropole a régulièrement injecté de l'argent dans Proxitan lorsqu'il s'agissait du seul moyen pour les personnes en situation de handicap de se déplacer. Mais la loi de

2005 sur le handicap et l'accessibilité a changé la donne puisque de nombreux et coûteux travaux ont été engagés pour rendre le réseau classique praticable. Dès lors, il nous a semblé important de nous pencher collectivement sur les conditions de déplacements des PMR en général.

Quels enseignements en avez-vous tiré ?

J.G. : Les associations ont exprimé trois préconisations. Premièrement, il s'agit de favoriser l'autonomie sécurisée des PMR dans les transports en commun en expérimentant un service d'accompagnement. En second lieu, les intéressés ont émis le souhait de ne pas alourdir les conditions d'accès à Proxitan, rejetant l'idée de priorisations. Troisièmement, une meilleure coordination entre les différentes autorités organisatrices des transports (Métropole, Département, Région) a été suggérée afin d'être plus lisible.

B.A. : Nous avons entendu les usagers mais aussi les non usagers afin de comprendre les attentes de

chacun. De leur côté, les associations ont mieux cerné les contraintes de l'opérateur et les coûts importants pour la collectivité. Ils se sont rendus compte que la Métropole avait mis les moyens pour proposer un service aussi performant que possible. L'intérêt d'une telle évaluation est d'objectiver le ressenti à travers des enquêtes et une comparaison avec ce qui se fait ailleurs.

Comment cela va-t-il se traduire concrètement ?

B.A. : La délégation de service public (DSP) avec la SEMITAN vit sa dernière année. A partir du 1^{er} janvier 2019, il y aura une nouvelle DSP. Les mesures proposées entreront donc en vigueur à ce moment là. Nous nous sommes engagés à former les agents de l'opérateur de façon systématique et pérenne sur l'accueil des PMR. Nous allons créer de nouveaux outils techniques ou pédagogiques pour simplifier l'utilisation des transports en commun par les personnes en situation de handicap, avec par exemple

l'utilisation de signaux sonores. Des améliorations vont ainsi être apportées pour faciliter la réservation de courses et améliorer l'information en temps réel des usagers. Nous réfléchissons aussi à la mise en place d'un service de covoiturage. Par ailleurs, nous souhaitons moderniser notre flotte de véhicules. Enfin, nous devons discuter avec les Etablissements et service d'aide par le travail (ESAT) qui accueillent des travailleurs handicapés pour trouver des solutions alternatives. Cela permettrait à Proxitan de regagner de la marge de manœuvre pour répondre à des besoins ponctuels du quotidien (aller à un rendez-vous, faire ses courses, etc).

J.G. : L'ensemble des préconisations a été inscrit au cahier des charges de la délégation de service public des transports en commun. Ces sujets font l'objet de discussion avec les candidats. En outre, nous défendons l'idée d'augmenter le budget consacré à Proxitan en raison du nombre croissant de personnes en situation de handicap et âgées.

Méthode

LE PILOTAGE DE LA DÉMARCHE :

La démarche, inscrite au programme de travail de la Commission Métropolitaine de l'Accessibilité Universelle (CMAU), s'est déroulée de février à septembre 2016 autour d'une instance d'évaluation ouverte et pluraliste. Cet espace de travail et de débat regroupait des représentants institutionnels (Mission égalité et Direction des déplacements de Nantes Métropole, SEMITAN, Agence d'Urbanisme de la Région Nantaise), des acteurs associatifs et des représentants d'usagers : association française contre les myopathies, association Valentin Haüy, association des paralysés de France, association départementale en Loire Atlantique des amis et parents de personnes handicapées mentales, association pour adultes et jeunes handicapés de Loire-Atlantique, comité des organisations pour les personnes handicapées visuelles de Loire Atlantique, institut Les Hauts Thébaudières, Union nationale d'associations de parents et amis de personnes handicapées mentales. Associés à toutes les étapes de la démarche, ils ont produit avec l'appui du cabinet Planète Publique et en coordination avec la mission évaluation des politiques publiques de Nantes Métropole un avis évaluatif et des préconisations.

5 QUESTIONNEMENTS ÉVALUATIFS ONT GUIDÉS LES TRAVAUX DE L'INSTANCE :

1. Les conditions d'accès au service (éligibilité, réservation ...) sont-elles en adéquation avec les besoins repérés sur le territoire et ceux des différents profils d'usagers ?
2. Dans quelle mesure le dispositif est-il mieux adapté (ou complémentaire) que le réseau classique de transports en commun pour répondre aux besoins des Personnes à Mobilité Réduite (véhicules, formation, horaires, disponibilité réelle ...) ?
3. Les différentes offres de transports sont-elles cohérentes et complémentaires entre elles et facilitent-elle l'intermodalité ?
4. Dans quelle mesure le dispositif a-t-il permis d'améliorer la mobilité des Personnes à Mobilité Réduite ?
5. Quels impacts a le dispositif sur la qualité de vie des usagers (vie sociale, vie professionnelle et engagement associatif, budget mobilité, sécurité, autonomie, stigmatisation / inclusion ...) ?

UNE MÉTHODOLOGIE EN 4 VOLETS :

L'évaluation a consisté à interroger toutes les parties prenantes du dispositif : bénéficiaires et non bénéficiaires, relais, accueillants et accompagnants, par le biais d'entretiens (physiques ou téléphoniques) et/ou de questionnaires électroniques.

VOLET 1 Analyse documentaire des éléments de bilan : (fréquentation, refus de course, éléments financiers...)

VOLET 2 Entretiens collectifs : associations du Conseil Nantais de l'Accessibilité Universelle, usagers, agents de la TAN...

VOLET 3 Questionnaire à destination des usagers et non usagers du service : 557 répondants dont 463 usagers et 94 non usagers

VOLET 4 Parangonnage au niveau national et européen : 10 communautés urbaines ou d'agglomérations françaises et 2 collectivités européennes



Analyse

OPTIMISER LES SERVICES DE TRANSPORT DÉDIÉS AUX PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE

La fréquentation du service Proxitan augmente de façon régulière, témoignant ainsi de son utilité auprès des Personnes à Mobilité Réduite. En parallèle, le développement de l'offre de transports en commun traditionnelle continue de s'adapter pour être accessible. Une tendance à l'amélioration des conditions de déplacements qui ne doit pas masquer les défis auxquels ces services sont confrontés : augmentation et vieillissement de la population, besoins spécifiques à certaines formes de handicap...

Le dispositif Proxitan de plus en plus plébiscité par les Personnes à Mobilité Réduite

Depuis un peu plus de 10 ans, la courbe représentant la fréquentation du service Proxitan grimpe inexorablement d'année en année. Ainsi, avec plus de 99 000 courses recensées en 2002, le dispositif est passé à près de 192 000 trajets enregistrés en 2013. Le nombre de courses se stabilise depuis lors en moyenne à 800 courses sur une journée classique.

Analyse



Parmi les 557 personnes interrogées (usagers ou non du service) dans le cadre de l'évaluation, plus de 40% déclarent utiliser Proxitan de façon hebdomadaire. La moitié des courses (45%) est affectée à la desserte des établissements et services d'aide par le travail (ESAT) et entreprises adaptées (EA).

Encore considérés comme trop complexes – difficulté de repérage, sentiment d'insécurité, changements nécessaires, obstacles de cheminement, etc –, les trajets en transports en commun classique continuent de faire « peur ». Aussi, les usagers reconnaissent volontiers l'importance et le caractère indispensable du dispositif Proxitan pour garantir la mobilité des nombreuses Personnes à Mobilité Réduite (PMR), justifiant la hausse constante de la fréquentation.

« Notre fils ne peut pas prendre seul les transports en commun. Il ne prend le bus et tramway qu'accompagné d'un adulte. »

Parent d'un bénéficiaire

Des conditions de mise en œuvre qui s'améliorent grâce au volontarisme et aux partenariats

Depuis 1976 et la mise en place des premiers transports spécifiques desservant l'agglomération nantaise (cf. encart), Nantes Métropole n'a eu de cesse d'entretenir d'étroites relations avec les différentes associations concernées, aujourd'hui réunies au sein des Conseils Nantais et Commission Métropolitaine pour l'Accessibilité Universelle (CNAU et CMAU). Ces partenariats privilégiés ont permis, avec le temps, d'identifier au mieux les besoins des PMR en matière de mobilité et d'améliorer progressivement la qualité de service.

Le fait que les équipes de conducteurs soient volontaires pour intégrer le dispositif Proxitan et qu'il soit formés est très apprécié, et ce d'autant plus lorsque les associations ont été associées. En effet, cette collaboration permet aux conducteurs de mieux connaître leurs usagers et la façon de les accompagner. En ce sens, la stabilité du personnel et donc l'ancienneté des chauffeurs se révèle également être un atout du dispositif. Les quelques rares incidents constatés relevant le plus souvent de l'inexpérience des nouveaux chauffeurs. Des avancées corroborées par les chiffres puisque le taux de satisfaction globale s'élève à 87%, dont 49% d'usagers très satisfaits.

En 2014, **2 221 personnes** (sur les 4 850 inscrites) ont utilisé le service au moins une fois dans l'année.

Source : Nantes Métropole - Semitan, 2014

Une meilleure qualité de vie pour les usagers

Avec Proxitan, les Personnes à Mobilité Réduite bénéficient aujourd'hui de conditions de déplacements plus favorables qu'auparavant. De quoi améliorer leur qualité de vie de façon générale. Même si l'impact du dispositif sur la vie professionnelle, associative et citoyenne des PMR est difficile à objectiver, les bénéficiaires en tirent un bilan positif. Celui-ci leur permet de s'insérer au sein d'une entreprise ou d'une structure et de s'y maintenir plus aisément. Ils sont ainsi un peu plus de 50% à apprécier ce service pour trouver et conserver un travail. Il en va de même concernant leur participation à des activités de loisirs. Plus de 55% d'entre eux déclarent que Proxitan leur permet d'en profiter parfaitement et près de 25% sont plutôt satisfaits. Avec ces réels progrès, les usagers renoncent donc moins souvent à un déplacement. Toutefois, cette vie sociale ne peut pas toujours être programmée comme l'impose le fonctionnement du service. Une problématique qui constitue encore un frein à une implication professionnelle et sociale pleine pour de nombreuses personnes.

« Personne ne prévoit sa vie à 10 jours »

Une association

Des lacunes et des déséquilibres encore à combler

Malgré des efforts reconnus afin d'ajuster l'offre de transports aux besoins des Personnes à Mobilité Réduite dans l'agglomération nantaise, un important travail reste encore à faire.

Une offre qui peine à suivre la demande

L'un des problèmes majeurs soulevés par les usagers du service concerne son niveau de saturation, en particulier aux heures de pointes. Malgré une amélioration du dispositif depuis 2010 (contact avec la centrale d'appel, relation avec les chauffeurs, etc), les usagers estiment que les possibilités et conditions de déplacements dans la Métropole sont perfectibles. Ainsi, si les courses re-



PROXITAN :

LE SERVICE DE TRANSPORT À LA DEMANDE POUR GARANTIR UNE OFFRE DE TRANSPORT ADAPTÉE ET ACCESSIBLE AUX PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE DE L'AGGLOMÉRATION NANTAISE

La liberté de se déplacer et l'accès aux transports sont des droits fondamentaux. Le Plan de déplacements urbains (PDU) de Nantes Métropole pose comme objectif d'assurer une mobilité pour toutes et tous par une offre de déplacements adaptée et accessible à tous les usagers. À côté de l'amélioration du réseau de transports collectifs, le dispositif Proxitan concourt à cet objectif. Ce service de transport spécifique a été mis en place à la fin des années 70. Alors accessible aux membres du Centre d'action et de recherche pour l'insertion des personnes handicapées (CARIPH) disposant une carte d'invalidité à 80% et âgés de moins de 75 ans, ce service devient Proxitan en 2005.

Les principes de fonctionnement :

- Un service de transport à la demande ouvert 7 jours sur 7 : du lundi au vendredi de 6h30 à minuit, le samedi de 7h15 à minuit et le dimanche et les jours fériés de 9h à 22h20.
- Une couverture porte à porte sur l'agglomération nantaise, sans accompagnement à l'intérieur des immeubles privés ou publics
- Un service destiné aux PMR habitant l'agglomération et munies d'une carte d'invalidité 80% minimum (délivrée par la MDPH).
- L'usager peut voyager avec un accompagnateur dans la mesure où celui-ci est mentionné lors de la réservation. Ce dernier voyage alors gratuitement.
- La tarification est la même que sur le réseau classique.

Les modalités de réservation :

- Une réservation par téléphone du lundi au vendredi de 8h15 à 16h qui peut se faire jusque 10 jours à l'avance et au plus tard la veille du déplacement.
- La possibilité de réserver par écrit et en une seule fois un déplacement régulier sur un même trajet et avec des horaires identiques.
- Les annulations sont possibles et s'effectuent via le service téléphonique (pénalités en cas d'abus).

Les moyens du dispositif :

- Une équipe de 6 agents, dont une assistante et un coordinateur de la centrale d'appels travaillent à l'accueil, aux réservations et à la programmation des voyages.
- Le service est assuré à 60% par la SEMITAN (34 conducteurs du lundi au vendredi, 13 le samedi et 7 le dimanche pour 32 véhicules) et à 40% par des sociétés affrétées dans le cadre d'un contrat de sous-traitance (17 minibus dont 7 affectés aux circuits ESAT/CAT).
- L'âge moyen des véhicules est de 9,5 années.
- Le coût du service s'élève à environ 4,8 millions d'euros par an..



Pour en savoir + www.nantesmetropole.fr/proxitan

Analyse

fusées restent marginales, ne représentant qu'environ 2,5% des trajets réalisés, celles-ci ont connu une augmentation considérable ces dernières années. De 360 en 2003, les fins de non recevoir sont passées à 4 665 en 2014. Dans un contexte financier contraint, l'importance des coûts de fonctionnement du service (25€ par course) et l'attention portée à l'accessibilité des tarifs (jugés satisfaisants par plus de 95% des répondants) ont entravé la capacité de l'offre à suivre l'évolution de la demande. Une problématique d'autant plus forte qu'au regard du manque d'alternative, plus de 43% des usagers ayant essuyé un refus en raison de l'encombrement du réseau ont du renoncer à leur déplacement.

87 % des usagers sont **satisfaits de Proxitan**, avec une forte proportion de «très satisfaits» (49%)

Source : Nantes Métropole, Enquête auprès des usagers Proxitan, mars 2016

Une accessibilité à renforcer pour tous les types de handicaps

Concernant les modalités de réservation – uniquement par téléphone pour le moment – elles ne prennent pas en compte les besoins de certains types de handicap. C'est notamment le cas des personnes atteintes de double déficience comme la surdi-cécité par exemple. Même si la qualité du matériel reste dans l'ensemble appréciée, certains véhicules Proxitan sont évalués comme n'étant pas toujours bien adaptés aux besoins des usagers : marches trop élevées, etc.

«Etant malentendante, je ne peux effectuer les réservations par téléphone»

Un usager

Des besoins encore mal couverts

Mieux prendre en charge les voyages ponctuels s'avère être une doléance récurrente. L'incapacité du service Proxitan à répondre à cette demande est régulièrement citée. En effet, les marges d'ajustement sont extrêmement limitées car les annulations sont rares (5,1 % des courses). Pour les PMR, cette absence de flexibilité peut être un frein à certains motifs de déplacements imprévus – enterrement, entretien d'embauche, etc – ou les activités sociales et associatives. Les délais de réservations et la disponibilité des créneaux sont autant de facteurs d'insatisfaction qui contraignent particulièrement les usagers qui considèrent ces points faibles comme des priorités à résoudre.

L'assouplissement des critères d'accès fait également partie des attentes. En effet, pour bénéficier des services Proxitan, il faut détenir une carte d'invalidité à 80% minimum délivrée par la Maison départementale des personnes handicapées (MDPH). Or, cet unique sésame est considéré comme trop restrictif pour évaluer le besoin d'accès au dispositif. Un certain nombre de problématiques ne sont pas prises en compte par ce biais. Ainsi, les malentendants, les déficients visuels nocturnes, les personnes âgées ou souffrant de maladies rares (ex: fibromyalgie), etc, se retrouvent mis à l'écart.

L'analyse des besoins reste donc partielle et mériterait d'être encore précisée : besoins des PMR n'ayant pas recours au dispositif, ou des usagers qui s'adaptent aux spécificités de Proxitan malgré les contraintes... Le tout afin de bénéficier d'une meilleure vision d'ensemble et d'optimiser le service au global.

Des réseaux de transports traditionnels perfectibles

Au delà du dispositif à la demande Proxitan, il s'agit également de rendre les autres offres de transport – souvent jugées trop compliquées – plus cohérentes et complémentaires afin de faciliter les déplacements des Personnes à Mobilité Réduite.

Le réseau classique est de plus en plus accessible et continue de s'améliorer

Dans une optique d'inclusion, un travail est régulièrement effectué par la Métropole en lien avec les associations pour favoriser l'accessibilité universelle dans les transports en commun : 61% des usagers Proxitan utilisent également le réseau classique tandis que 39% ne l'empruntent jamais. L'utilisation du service Proxitan pour un voyage qui aurait pu se faire dans les transports en communs classiques est marginal, mais pourrait être encore réduite.

Aussi, pour encourager l'autonomie de certains usagers – en particulier les jeunes adultes – des améliorations sont encore nécessaires pour faciliter la lisibilité des niveaux d'accessibilité de l'ensemble des offres de transport, notamment sur certains pôles d'échanges.

«Les personnes veulent prendre les transports classiques car c'est la liberté»

Une association

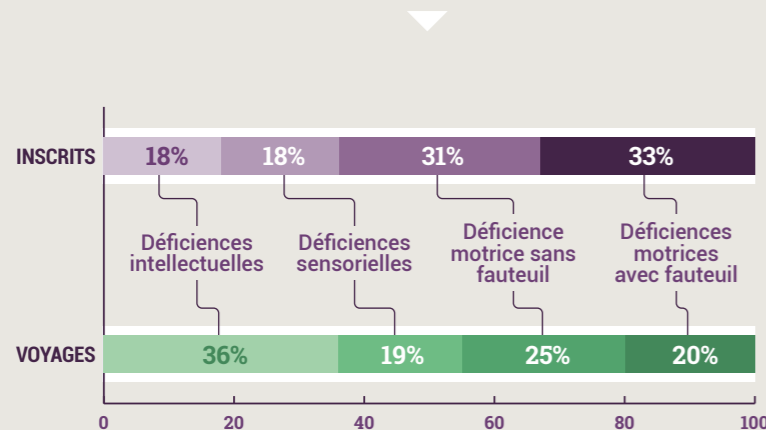
Des partenariats à structurer

Le fonctionnement et la répartition des compétences entre les différentes institutions investies en matière de transport public semblent aujourd'hui méconnus et les partenariats sont à encourager. Les contraintes de certaines structures (instituts spécialisés, etc), justifiant en partie un déficit de cohérence entre les différentes offres de transport. En parallèle, les usagers ne sont pas toujours bien renseignés sur le niveau d'accessibilité de certains trajets (absence de personnel d'orientation, diffusion de l'information, etc). L'articulation entre les différentes offres de transport de l'agglomération représente donc un enjeu majeur avec l'hypothèse que plus de transparence et de coordination – en particulier en matière de financement – permettrait de trouver des leviers pour engager les pistes d'optimisation.

61 % des usagers Proxitan **utilisent également les transports en commun**

Source : Nantes Métropole, Enquête auprès des usagers Proxitan, mars 2016

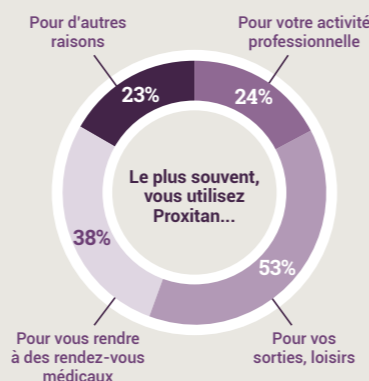
DES BÉNÉFICIAIRES AUX PROFILS VARIÉS



Champ : personnes ayant utilisé le dispositif au moins une fois (hors circuits ADAPEI).
Source : Nantes Métropole Semitan, 2014

UN IMPACT PRÉPONDERANT SUR LA VIE SOCIALE

Le plus souvent, vous utilisez Proxitan...



Source : Nantes Métropole, Enquête auprès des usagers Proxitan, mars 2016

ZOOM INSPIRATION D'AILLEURS

Des modalités de fonctionnement propres à chaque collectivité

La totalité des collectivités interrogées dans le parangonage (cf méthode) ont une commission d'accès au service de transport spécifique. L'absence de ce type de commission à Nantes Métropole rend le dispositif atypique dans le paysage français. La priorisation de certains types de voyages est variable d'une collectivité à l'autre : motifs de travail, de santé, institutions spécialisées ou encore loisir, vie citoyenne et associative. Toutes les collectivités ont des modalités de réservation par internet ou mail (sauf Rouen et Berlin). Certaines appliquent un tarif spécifique (plus élevé) pour ce service. Rennes et Toulouse intègrent des systèmes de réservation de «dernière minute». A Lorient, Lyon et Strasbourg, la réservation est

possible jusqu'à la veille du déplacement. Pour les autres, les délais de réservation sont longs, ils varient entre 1 et 5 semaines.

Des dispositifs pour sécuriser et accompagner l'autonomie dans les transports collectifs

À Lyon, le dispositif Optiguide propose aux usagers du service OPTIBUS d'utiliser les transports en commun en étant accompagnés par une personne. Cet accompagnement est proposé sur une période de 6 mois (jeunes volontaires en service civique).

À Ljubljana (Slovénie), le système prévoit également de prévenir les chauffeurs concernés à l'arrivée d'une PMR dans le transport. La personne est ainsi accompagnée jusqu'à sa destination.

Préconisations

L'ensemble de ces préconisations ont été inscrites au cahier des charges de la future délégation de transport.

Ce qui va changer

L'ensemble des résultats a été partagé le 18 octobre 2016 dans le cadre de la Commission Métropolitaine de l'Accessibilité Universelle (CMAU). Les participants à l'instance ont présenté les trois enjeux prioritaires identifiés à travers l'évaluation pour améliorer les déplacements des personnes à mobilités réduites dans l'agglomération nantaise et les 17 propositions d'actions qui en découlent. La Métropole a étudié la faisabilité de ces préconisations et souhaite s'engager autour de ces trois enjeux portés à la CMAU le 20 juin 2017.

1 | **Axe 1 : Favoriser l'autonomie à l'utilisation des transports en commun**

- Créer un service d'accompagnateur de mobilité proposant trois types d'accompagnement : d'un arrêt de transport en commun à un autre arrêt de transport en commun / de porte à porte / individualisé vers l'autonomie.
 - Une expérimentation – à construire avec les partenaires associatifs – sera menée dans le cadre de la nouvelle délégation de service public.
- Former les agents en contact avec le public à l'accueil de tous types de handicap (théorie et pratique).
 - 1400 agents seront formés sur une durée de 3 à 5 ans en partenariat avec les associations (rencontres, échanges avec les publics, mises en situation).
- Développer de nouveaux outils techniques et pédagogiques (télécommandes sonores, pictogrammes, ...). Ils pourront être testés par les associations en amont.

2 | **Axe 2 : Améliorer le service et sa réponse aux besoins**

- Moderniser les modalités de réservation.
 - La possibilité d'effectuer une démarche par mail sera ouverte et le logiciel sera renouvelé pour permettre une meilleure information en temps réel afin d'être prévenu des retards.

- Renouveler voire modifier les véhicules pour répondre à la demande et apporter de la souplesse au service.
- Mettre à l'étude la création d'un service « dernière minute » en associant le secteur privé.
- Poursuivre la réflexion avec l'ensemble des acteurs sur les critères d'accès et la priorisation des voyages, sans mettre en place de commission d'instruction d'accès

3 | **Axe 3 : Coordonner les différentes offres de transports**

- Clarifier la répartition des compétences et des financements avec l'Agence Régionale de Santé, Autorités Organisatrices des Transports, les associations, le Conseil Départemental de Loire-Atlantique, les Établissements et Services d'Aide par le Travail (ESAT).
- Identifier les ajustements qui pourraient être réalisés sur les circuits des établissements spécialisés (horaires, implantation des nouveaux sites) en lien avec l'ADAPEI.
- Étudier la pertinence et la faisabilité d'un service de covoiturage mixte (personnes valides / PMR). Le partenariat en cours avec Rennes Métropole, Saint-Nazaire, la Région Bretagne, Brest, le Conseil Départemental du Finistère afin de développer un logiciel libre de mise en relation pour le covoiturage (prévu pour 2018) prendra en compte l'ouverture du service aux personnes en situation de handicap.

Pôle Dialogue citoyen, évaluation et prospective

Nantes Métropole
2 cours du Champ de Mars
44923 Nantes Cedex 9
www.nantes.fr > lescahiers

LES CAHIERS DE L'ÉVALUATION des politiques publiques ont pour objet de répondre aux engagements de transparence et de publicisation des résultats d'une démarche d'évaluation qui associe les citoyens et la société civile. Les cahiers participent ainsi de l'animation du débat public sur des questions qui croisent les politiques publiques locales et sujets de société que la Ville et la Métropole souhaitent partager avec les acteurs locaux et nationaux. Les cahiers s'inscrivent dans l'engagement à développer une pratique de l'évaluation qui s'appuie sur les principes de la Charte de la Société Française de l'Évaluation des politiques publiques.

Directeur de publication : Pascal Bolo
Co-directrices de la publication : Francine Fenet et Sandra Rataud
Rédaction : Audrey Daniel (Responsable Programme), Mathieu Perrichet (journaliste)
Ont participé à ce numéro :
Aurélien Guinness, David Maubert, Valérie Allassaunière, Bénédicte Levionnais

Coordination : Christine Alaimi
Crédit photo : Christine Blanchard
Mise en page : Duplijet
Impression : Hauts de Vilaine
Diffusion : 500 exemplaires