



AVIS N° 98-10

du 10 décembre 1998

LES DEPLACEMENTS DES PERSONNES A MOBILITE REDUITE EN ILE-DE-FRANCE

Présenté au nom de la Commission de la circulation et des transports

Par M. Michel HERMELIN

CERTIFIE CONFORME
LE PRESIDENT

JEAN-CLAUDE BOUCHERAT

LE CONSEIL ECONOMIQUE ET SOCIAL REGIONAL D'ILE-DE-FRANCE

VU:

- l'avis du CESR d'Ile-de-France n° 91-08 du 18 Avril 1991 et le rapport de M. Michel HERMELIN au nom de la Commission de la circulation et des transports sur le déplacement des personnes à mobilité réduite en Ile-de-France ;
- l'avis du CESR n° 96-09 du 11 septembre.1996 et le rapport de M. Daniel RABARDEL au nom de la Commission de la circulation et des transports sur la qualité de service dans les transports collectifs régionaux en Ile-de-France ;
- l'étude de l'IAURIF d'octobre 1997, sur demande du Conseil régional d'Ile-de-France, sur l'accessibilité des personnes à mobilité réduite ;
- le rapport "diagnostic" du Plan de déplacements urbains de juin 1998 ;
- l'étude de l'IAURIF de septembre 1998, sur demande du Conseil régional d'Ile-de-France, sur les transports spécialisés ;
- la décision du Bureau du CESR du 18 mars 1998 de mettre à l'étude le transport des personnes à mobilité réduite ;
- le rapport présenté par M. HERMELIN au nom de la Commission de la circulation et des transports sur "les déplacements des personnes à mobilité réduite en Ile-de-France".

CONSIDERANT :

- que les récentes avancées législatives et réglementaires concernant l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite renforcent la nécessité d'améliorer de façon significative celle des transports collectifs en Ile-de-France, domaine dans lequel il est au demeurant souhaitable que la région-capitale ne se laisse pas distancer par d'autres grandes agglomérations françaises ou européennes à vocation internationale,
- que les récents progrès techniques, tels la commercialisation des autobus à plancher surbaissé, et les réalisations de gares et infrastructures nouvelles qui étendent l'offre accessible (tramways, METEOR,...) constituent des points d'appui importants pour la réalisation des objectifs d'amélioration de l'accessibilité des réseaux de transports,
- que le Conseil régional a clairement affirmé sa volonté de faire progresser l'accessibilité des transports franciliens dès son budget 1998 en doublant la ligne de crédit consacrée à cet effort,

- que, cependant, les difficultés restent considérables pour les personnes à mobilité réduite et que de nombreuses améliorations sont encore nécessaires pour faciliter leurs déplacements en transports collectifs,
- que, d'après l'étude que vient d'achever l'IAURIF, les personnes concernées constituent une part importante de la population francilienne, 5 à 7% ayant besoin de cheminements de plein-pied, 19% rencontrant des difficultés pour utiliser des escaliers non mécanisés, par exemple,
- que ce qui sera fait pour répondre aux besoins de ces personnes constituera, par là-même, une amélioration de la qualité de service des réseaux de transports collectifs qui bénéficiera à l'ensemble des usagers,
- que la mise en oeuvre de solutions efficaces passe par une démarche diversifiée et progressive, qu'elle nécessite une vision globale et une action coordonnée dans le cadre d'une stratégie cohérente couvrant l'ensemble de la région d'Ile-de-France à moyen terme.

ÉMET L'AVIS SUIVANT :

ARTICLE 1 :

Le CESR souhaite que le Conseil régional d'Ile-de-France et le STP, en liaison avec les entreprises de transports collectifs, se fixent des objectifs ambitieux de développement de l'accessibilité des réseaux de transports collectifs franciliens, dans le cadre d'une stratégie s'étendant sur une période souhaitable de 10 ans -ce qui nécessiterait la mobilisation sur une telle période d'environ 4 milliards de francs pour les infrastructures-, la réalisation se faisant selon des étapes intermédiaires cohérentes.

Il demande que l'ensemble des moyens de transport soit intégré dans ces objectifs : autobus (RATP, APTR, ADATRIF...), métro, tramway, RER (RATP et SNCF), SNCF banlieue, transports spécialisés, taxis....

Le CESR demande que les associations représentatives des usagers et des consommateurs, notamment des franciliens à mobilité réduite, soient associées à ces travaux.

ARTICLE 2 : Concernant les autobus

Le CESR souhaite que tous les usagers des transports, et tout particulièrement les personnes à mobilité réduite, bénéficient au maximum des progrès faits en matière d'autobus urbain. Il demande que leur accessibilité s'étende le plus vite possible au maximum de lignes et que l'aménagement intérieur prenne en compte les problèmes des personnes en difficulté, notamment la pénibilité de la station debout.

Pour ce faire, le CESR demande:

- que les renouvellements du parc d'autobus urbains se fassent uniquement en véhicules surbaissés équipés de palettes et de dispositifs d'agenouillement,
- que les adaptations de la voirie facilitant l'accès vers les autobus (aménagement des points d'arrêt et des cheminements vers ces points) soient effectuées corrélativement à l'évolution du parc,
- que soit accentuée la réalisation de sites propres et sites protégés pour autobus intégrant tous les aspects de l'accessibilité,
- que les autorités de police, les collectivités locales et les transporteurs portent une attention particulière à la réalisation du bon accostage des autobus au droit des arrêts, ceci concernant tout particulièrement la suppression de tout stationnement ou arrêt illicite des véhicules (tant particuliers que ceux des services publics) en ces points.

Pour les autocars de liaisons suburbaines, le CESR demande que soient recherchées toutes les solutions susceptibles d'en améliorer l'accessibilité.

ARTICLE 3 : Concernant les tramways

Le CESR souhaite une extension significative des réseaux de tramway dans des réalisations de même qualité en matière d'accessibilité que celle des deux lignes existantes (Saint-Denis - Bobigny et Issy Val de Seine - La Défense).

ARTICLE 4 : Concernant les réseaux ferrés

1) ACCES AUX TRAINS

Le CESR souligne qu'il ne peut y avoir de réelle accessibilité aux réseaux ferroviaires dès lors que subsistent des « lacunes », marche ou espace transversal séparant le quai du plancher de la voiture qui rendent difficile, voire impossible, l'accès aux trains, notamment sur les réseaux SNCF.

Il demande que soient étudiées et mises en oeuvre les solutions susceptibles de résoudre ces problèmes et compatibles avec les contraintes d'exploitation de réseau urbain: rehaussement total ou partiel des quais, adaptation des matériels aux quais existants, palettes-comble-lacune sur les rames,...

2) ACCES AUX QUAIS

Le CESR se réjouit des progrès importants en matière d'accessibilité que constituent les nouvelles infrastructures réalisées, tramways et METEOR notamment. Pour les gares et stations existantes, il demande que soit accélérée leur mise à niveau en matière d'accessibilité :

- pour les lignes à grand gabarit, notamment RER, poursuivre en les accélérant les actions déjà entreprises dans le cadre des propositions de « réseau noyau » issues de l'étude du STP,
- pour le métro, définir, sur la base des études du STP, un « réseau objectif » de stations accessibles et mettre en oeuvre, en prolongement et en cohérence avec le « réseau noyau » à grand gabarit, la programmation et la réalisation des aménagements nécessaires; pour les stations de métro, le CESR estime que les problèmes de « lacune » ne peuvent être un préalable à la réalisation des travaux de mise en accessibilité, mais que ce problème devra être examiné séparément et des solutions appropriées dégagées,
- pour les gares et stations qui ne seraient pas incluses dans ces objectifs d'aménagement, le CESR souhaite que des dérogations à la réglementation soient accordées afin de permettre la réalisation d'escaliers mécaniques lorsque les dénivelées à franchir et/ou les flux de voyageurs sont importants.

ARTICLE 5 : Concernant la disponibilité des équipements

Le CESR constate que la réalisation d'aménagements importants en matière d'accessibilité par la mise en place d'ascenseurs, d'escaliers mécaniques, de lignes de contrôle aménagées... est rendue partiellement inopérante lorsque ces équipements ont des arrêts fréquents et inopinés, comme c'est parfois le cas, et que, de ce fait, les personnes lourdement handicapées sont exclues du système de transport. Il demande que les exploitants des réseaux attachent une attention particulière à ce problème, que des remises en service dans des temps très réduits soient garanties et que des informations sur les interruptions de service soient fournies aux usagers de manière claire et facile d'accès.

ARTICLE 6 : Concernant les transports spécialisés et les taxis

Le CESR demande que des réflexions soient entreprises, en liaison avec les associations représentatives des usagers, pour dégager et mettre en oeuvre des propositions permettant :

- la mise en place d'un réseau de transports spécialisés répondant aux besoins des usagers, adapté à la demande, s'étendant à l'ensemble de l'Ile-de-France et assurant une cohérence régionale et locale de ces systèmes en complément de l'ensemble des réseaux de transports collectifs,

- le réaménagement de l'organisation globale des taxis en Ile-de-France assurant une complémentarité avec les autres modes de transport, avec une adaptation des voitures pour répondre davantage aux besoins des usagers, notamment à mobilité réduite.

ARTICLE 7 : Concernant l'information et l'accueil

Le CESR réaffirme ses demandes exprimées en avril 1991 :

- Pour permettre aux personnes à mobilité réduite de préparer leurs déplacements en ayant une connaissance suffisante des possibilités offertes et, en cas de besoin, de se réorienter, il rappelle sa demande de création d'un Centre Régional d'Information intermodale s'appuyant sur les centres d'information des entreprises qui devrait, notamment, fournir à un tarif abordable des informations sur les moyens d'accès existant et sur le fonctionnement effectif des différents équipements.
- En complément des guides existants ou en préparation, le CESR demande que le STP et les entreprises de transport élaborent ensemble et éditent régulièrement des données d'informations détaillées sur l'offre de transport et les conditions de cheminement. Il demande que ces informations soient mises à jour annuellement, largement diffusées et disponibles sur les différents supports accessibles aux voyageurs (papier, téléphone, minitel, CD Rom, internet,...).

Le CESR demande que l'information à l'intérieur des systèmes de transport soit développée, sous forme sonore et visuelle, que ce soit aux accès, sur les quais et dans les voitures.

En matière d'accueil, élément essentiel de la qualité de service, le CESR recommande que soient recherchées toutes les possibilités de renforcement des services d'accueil et d'aide dans les gares et stations, notamment par la présence de personnel polyvalent, assurant plusieurs fonctions, facilement identifiable et présent sur les lieux fréquentés par les voyageurs. Le CESR souligne la nécessité de former ce personnel, de le sensibiliser à l'accueil des personnes à mobilité réduite et aux types d'aide qu'il peut leur apporter.

ARTICLE 8 :

Afin de pouvoir mettre en oeuvre cette stratégie d'ensemble pour l'accessibilité des transports franciliens aux personnes à mobilité réduite, en recherchant une cohérence des actions sur les différents réseaux, le CESR recommande que :

- une programmation, par étapes cohérentes, soit définie en y associant les associations représentatives des usagers, notamment à mobilité réduite,
- des financements permettant la réalisation de ces aménagements soient dégagés et fassent l'objet d'un article spécifique du prochain Contrat de plan Etat Région d'Ile-de-France 2000-2006.