

## Handicap et mobilité réduite : Quelle accessibilité de la voirie, des espaces publics et des transports en commun en Île-de-France ?

### Le regard du CESER sur l'application de la loi de 2005

Jeudi 10 novembre 2011

Dans son Rapport et son Avis votés lors de sa séance plénière du 10 novembre 2011, le Conseil économique, social et environnemental de la Région Île-de-France, a examiné la mise en œuvre de la loi du 11 février 2005 pour « l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées » qui doit « **permettre l'accès de tous à tout** » (école, emploi, ensemble de la cité) grâce à la mise en accessibilité des bâtiments, de la voirie et des transports. S'agissant des transports, l'article 45 de la loi étend cet impératif d'accessibilité (pour les personnes handicapées) aux personnes dites à mobilité réduite (PMR). Élément plus novateur, la loi introduit le concept d'aménagement global de la « **chaîne du déplacement**, qui comprend le cadre bâti, la voirie, les espaces publics et les systèmes de transport et leur intermodalité ».

#### Quelle est la population concernée par un handicap ?

Chacun est susceptible de se trouver un jour – temporairement ou durablement – en situation de mobilité réduite. Mais, la connaissance que l'on a aujourd'hui sur l'importance des populations concernées en Ile-de-France et leur type de handicap (moteur, visuel ou cognitif) est assez limitée. En englobant les voyageurs momentanément pénalisés (poussettes avec enfants, port de bagages volumineux...), on estime à 30% les personnes handicapées dans leurs déplacements en Ile-de-France (environ 3,5 millions selon l'IAU).

#### Quels engagements financiers ?

Près de 2 milliards d'euros, hors renouvellement du matériel roulant, dont près de 1,5 Milliards pour le réseau ferré (rehaussement des quais, ascenseurs, aménagement des bâtiments...), plus de 200 millions pour le réseau routier (aménagement des points d'arrêts), et 200 Millions pour les systèmes d'information.

Le STIF a consenti un effort financier considérable, prenant en charge 50% des travaux d'infrastructure et 100% sur l'information. Mais les difficultés de financement du reliquat sur les réseaux ferrés n'ont pu être résolues qu'en juin 2011 : la Région a accepté d'apporter volontairement 363M€, RFF, 273M€ et la SNCF, 90M€. Le planning des travaux s'en est trouvé décalé d'autant, même si le STIF a accepté de financer les études techniques sur les réseaux ferrés de façon à limiter au maximum les retards.

Il reste aussi à financer par les collectivités sur le périmètre routier plus de 100 millions d'euros.

#### Etat des lieux de la mise en œuvre de la loi

- Pour les 65 gares du **RER** en zone **RATP** la situation devrait être conforme en 2015 mais les trains ne seront intégralement renouvelés qu'en 2018 ou 2024 ce qui nécessitera, d'ici là, une assistance par le personnel des gares pour les utilisateurs de fauteuils roulants.
- Pour les 187 gares **RER et Transilien**, en zone **RFF/SNCF**, l'achèvement du programme n'était envisagé qu'au-delà de 2018 et sera un peu décalé (mise en place des financements).
- Les réseaux **Tramway et TZen** sont accessibles dès leur conception.
- La situation des lignes de **bus RATP** est globalement satisfaisantes par exemple, 100% des lignes sont « déclarées » accessibles à Paris.
- La perspective pour les lignes de bus **du réseau OPTILE** est moins satisfaisante (difficultés de financement, retard dans le choix des lignes, maîtrises d'ouvrage multiples pour les arrêts...) même si, à partir de 2009, le STIF a fait porter ses efforts sur la grande Couronne.
- La situation des **autres transports** (type Noctilien ...) est variable (voir rapport).
- Enfin, le STIF a programmé une **refonte complète du site d'information** spécialisé **INFOMOBI** pour 2012.

## Conclusions du CESER

Au regard de la date butoir de 2015, le CESER constate un défaut de coordination s'expliquant par : la multiplicité des acteurs, l'absence de « chef d'orchestre », l'absence de compétences légales du STIF sur la voirie, le positionnement des collectivités locales dont l'implication dans la mise en place des commissions consultatives et dans l'élaboration des Plans d'Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics, est variable.

Mais le CESER regrette également que les efforts considérables des communes pour aménager des cheminements sur les trottoirs et les espaces publics soient souvent contrariés par le mauvais comportement des riverains (occupation des trottoirs par des deux-roues, des terrasses, des étalages de commerces non autorisés).

Le CESER estime que l'on pourrait se trouver dans une situation surréaliste où, après des investissements de 2 milliards d'euros pour rendre les transports accessibles aux PMR, leur utilisation serait partiellement rendue impossible en raison des difficultés à effectuer les parcours terminaux (entre le domicile ou le travail et la gare ou le point d'arrêt du bus), soit parce que ces parcours n'auraient pas été aménagés, soit parce que leur aménagement s'avérerait inopérant du fait de l'incivilité des riverains.

### Le CESER relève également :

La confusion est souvent faite entre *personnes à mobilité réduite* (PMR) et *utilisateurs de fauteuils roulants* (UFR) au détriment des problématiques des malvoyants ou de celles des handicapés cognitifs, beaucoup plus nombreux. En outre, on connaît assez mal les populations concernées, le vocable PMR, englobant notamment les personnes avec bagages encombrants, soit 30% de la population. La notion de « ligne accessible » masque souvent une semi accessibilité (certaines stations n'étant pas traitées), voire même une accessibilité assistée par du personnel;

### Le CESER estime donc difficile d'appréhender l'avancement du programme :

- Le calendrier du SDA n'a pas été réactualisé depuis 2007 malgré les retards incompressibles entraînés par les difficultés de financement. À titre d'exemple, la programmation précise de l'accessibilité des lignes routières de Grande couronne vient juste d'être fixée ;
- Le système d'information (INFOMOBI et sites des exploitants) n'est pas à jour et peu aisé à consulter ;
- Les travaux de R&D sont peu développés et portent essentiellement pour les malvoyants sur des dispositifs individuels (GPS portable, récepteur de balise), et pour les usagers en fauteuil roulant, sur l'adaptation des quais ou trottoirs et des véhicules mais pas sur l'adaptation éventuelle des fauteuils roulants de plus en plus fréquemment motorisés et donc plus lourds ;
- Enfin, le « service de substitution » du métro est incomplètement assuré par le réseau bus pour des raisons de tarification (correspondances réalisables avec un seul ticket...).

### En conséquence, le CESER préconise :

- d'approfondir la connaissance des populations en situation de handicap pour assurer une meilleure prise en compte des besoins différenciés ;
- de mettre en place un suivi de planification glissante des travaux, régulièrement actualisé ;
- d'assurer une meilleure coordination des aménagements de la voirie aux abords des arrêts de cars ou bus afin d'anticiper les difficultés à l'échéance 2015, et redéfinir les priorités ;
- de désigner un « coordonnateur » ou chef de file chargé de veiller à une meilleure prise en compte de la « continuité du cheminement » (proposition du CESER d'étendre les compétences du STIF en matière de déplacements et de mobilité) ;
- de sensibiliser les Franciliens sur les obligations de la loi ;
- d'harmoniser les conditions tarifaires (possibilité de correspondances multiples avec le même titre) pour faire des bus un réel « service de substitution » du métro ;
- le soutien des programmes de R&D dans le domaine de la mobilité des personnes ;
- le développement d'une forme de « labellisation » des gares, trains, voirie, etc., accessibles, au fur et à mesure de leur mise en service ;
- le respect scrupuleux pour tous les nouveaux projets de la concrétisation de la continuité des cheminements (au-delà du strict périmètre de ces projets).

Rapport et Avis intitulés « Contribution à la mise en œuvre du volet transport de la loi du 11 février 2005 relative à l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées », présentés en séance plénière du CESER d'Île-de-France, le jeudi 10 novembre 2011, par **Denys Dartigues**, au nom de la commission des Transports, présidée par **Jean Depraeter**.

---

## Conseil économique, social et environnemental régional d'Île-de-France

Jean Tilloy, Service de presse : 01 53 85 66 18 - 06 63 12 85 10 - [jean.tilloy@iledefrance.fr](mailto:jean.tilloy@iledefrance.fr)  
33, rue Barbet-de-Jouy 75007 Paris - Fax : 01 53 85 71 20 - Site : [www.ceser-iledefrance.fr](http://www.ceser-iledefrance.fr)