



Conseil économique, social
et environnemental régional

Rapport préparé par M. Denys DARTIGUES
En association avec M. Claude BOULANGER-REIJNEN (mars 2010 – janv. 2011)
AU NOM DE LA COMMISSION DES TRANSPORTS

10 novembre 2011

**CONTRIBUTION A LA MISE EN ŒUVRE
DU VOLET TRANSPORT DE LA LOI DU 11
FEVRIER 2005 RELATIVE A
« L'EGALITE DES DROITS ET DES
CHANCES, LA PARTICIPATION ET LA
CITOYENNETE DES PERSONNES
HANDICAPEES » :**

- **Denys DARTIGUES**

Initié en avril 2010 sur saisine du bureau du CESER Ile-de-France, le rapport a été conduit, dans un premier temps par Claude BOULANGER-REIJNEN et Denys DARTIGUES, la commission étant présidée par Claude LEROI.

Début 2011, à la suite du renouvellement partiel du CESER, le mandat de Claude Leroi n'a pas été renouvelé et Jean DEPRAETER a été porté à la tête de la Commission Transport Parallèlement, Claude BOULANGER-REIJNEN qui siégeait au CESER en tant que représentant de l'Association des Paralysés de France (APF), a cédé son mandat à Marie-France EPAGNEUL représentant l'Union Régionale des Parents et Amis de Personnes Handicapées Mentales (URAPEI).

Le rapporteur et les membres de la Commission des Transports regrettent que Claude BOULANGER-REIJNEN n'ait pas été en mesure, de ce fait, de conduire à bonne fin ce rapport mais ils tiennent à souligner la part très importante qu'il y a prise et à l'en remercier très sincèrement.

Enfin, le rapporteur et les membres de la commission des transports souhaitent rendre hommage à la mémoire de Bernard SULPIS, membre associé de la commission disparu en 2010 et dont les contributions aux travaux de la commission, sur ce thème de l'accessibilité dont il avait la responsabilité au sein de Réseau Ferré de France (RFF), ont été très précieuses.

SOMMAIRE

Préambule	6
Une évolution historique dans un contexte supranational.....	6
La continuité de la démarche par rapport aux derniers travaux du CESER.....	9
Quelques définitions.....	10
1 Que dit la loi de 2005 en matière de déplacements et de Transports	
Collectifs ?	12
1.1 Les articles 45 et 41 de la loi de 2005.....	13
1.2 La « philosophie » de la loi et les conditions d'adaptation des Transports Collectifs (TC).....	14
1.3 Quelles sont les principales dispositions de la loi pour les ERP, les Transports Collectifs et la Voirie?.....	16
1.3.1 Etablissements recevant du public (ERP) :.....	16
1.3.2 Les Transports Collectifs :.....	17
1.3.3 La Voirie et les espaces publics :.....	20
2 L'application de la loi de 2005 en Ile-de-France	23
2.1 La population concernée en Ile-de-France.....	23
2.2 Les réseaux et systèmes de transports concernés par la loi.....	28
2.3 Illustration des aménagements nécessaires :	31
2.4 Quelques points de compréhension sur la façon d'appréhender le dossier en Ile-de-France.....	32
2.4.1 En matière de transports collectifs, que signifie « matériel roulant accessible » ?.....	32
2.4.2 La définition d'une ligne de TC accessible.....	34
2.4.3 Les contraintes techniques.....	37
2.4.4 Les contraintes organisationnelles : la multiplicité des intervenants.....	40
3 Les grandes lignes du SDA de l'Ile-de-France	43
Rappel : la loi de 2005 fixe dans son article 45 un délai :.....	43
3.1 Calendrier d'adoption du SDA	43
3.2 Contenu du SDA.....	43
3.3 Le financement du SDA.....	45
3.3.1 Les règles de financement.....	46
3.3.2 La recherche du financement complémentaire (50% du SDA).	47
3.3.3 Le bouclage du financement.....	50
4 L'état d'avancement du Schéma de mise en accessibilité (SDA) au 1^{er} janvier 2011	53
4.1 L'avancement du SDA sur les réseaux ferrés.....	53
4.1.1 Le cas particulier du réseau Métro	55
4.1.2 Rappel de la consistance des réseaux RER et Transilien.....	58
4.1.3 Les aménagements prévus sur les réseaux RER et Transilien.....	61
4.1.4 Avancement du SDA et perspectives sur les réseaux RER RATP	65

4.1.5	Situation actuelle et perspective sur les RER et Trains SNCF/RFF.....	67
4.2	L'avancement du SDA sur les Tramways et assimilés.....	73
4.3	L'avancement du SDA sur les réseaux de bus/cars.....	76
4.3.1	Rappel de la consistance des réseaux de Bus/cars.....	76
4.3.2	Les dispositions prévues par le SDA pour les réseaux Bus/cars.....	81
4.3.3	Situation actuelle et perspectives sur le réseau BUS RATP.....	84
4.3.4	Situation actuelle et perspectives sur le réseau BUS OPTILE.....	86
4.3.5	Situation actuelle et perspectives pour le réseau Bus SNCF.....	90
4.3.6	Situation actuelle et perspectives pour le réseau Bus Noctilien.....	90
4.4	Voguelo.....	91
4.5	L'avancement du SDA pour les autres Transports particuliers.....	93
4.5.1	Les TAD (transports à la demande) autres que PAM.....	93
4.5.2	Les réseaux PAM,.....	94
4.6	L'avancement du SDA en matière d'information voyageurs.....	96
4.7	Autres dispositions de la loi.....	100
4.7.1	Le dépôt de plainte.....	100
4.7.2	Le Service Minimum.....	102
4.8	Autres mesures pour faciliter l'application de la loi.....	102
4.8.1	Les services de rabattement pour les gares ferroviaires.....	104
4.8.2	Les services d'assistance en gare.....	104
4.8.3	Les services d'accompagnement PMR sur le réseau.....	106
4.8.4	Les Mesures tarifaires.....	106
5	L'accessibilité des Transports collectifs hors SDA.....	108
5.1	L'importance de la notion de « cheminement ».....	108
5.2	La mise en place des CCAPH (Commission Communales d'Accessibilité pour les Personnes Handicapées).....	109
5.3	Les PAVE - Plans de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics.....	111
5.4	Le stationnement.....	114
5.5	Les taxis.....	115
6	La gouvernance.....	117
6.1	Les parties prenantes.....	117
6.2	Comité de suivi du SDA, communication et concertation.....	118
6.3	Recherche & Développement sur les interfaces.....	118
6.4	Pour une instance de gouvernance spécifique.....	121
7	Conclusion générale et recommandations.....	122
	ANNEXES.....	125
	ANNEXE 1 : Définitions officielles sur le Handicap.....	126
	ANNEXE 2 : Base réglementaire officielle.....	129
	ANNEXE 3 : Convention des Nations Unies.....	133
	ANNEXE 4 : Résolution n° 2001/3 de la CEE (CEMT) -.....	135
	ANNEXE 5 : RÈGLEMENT (CE) No 1371/2007.....	139
	ANNEXE 6 : RÈGLEMENT (CE) n°181/2011 du 16/2/2011.....	140
	ANNEXE 7 : caractéristiques (STI) des matériels ferroviaires.....	143

ANNEXE 8 : Extrait de la loi de 2005 Articles 45 et 41	146
ANNEXE 9 : Directive du 13/4/2006 d'application des art. 5 et 46	149
ANNEXE 10 : Extrait du nouveau Code des Transports.....	164
ANNEXE 11 : Décret n°2006-138 du 9 février 2006.....	166
ANNEXE 12 : Décret accessibilité de la voirie et des espaces publics.....	169
ANNEXE 13 : arrêté du 13 juillet 2009 - matériel « guidé » urbain.....	171
ANNEXE 14 : Organisation des Transports scolaires en Ile-de-France.....	178
ANNEXE 15 : Définitions des termes TC, Cars et Bus	181
ANNEXE 16 : les organes consultatifs prévus par la loi.....	182
ANNEXE 17 : Le Conseil Consultatif Régional du handicap ex CRCCH,.....	183
ANNEXE 18 : Combien y a-t-il de personnes handicapées ?.....	184
ANNEXE 19 : illustration des aménagements nécessaires dans les TC.....	192
ANNEXE 20 : l'aménagement des réseaux ferroviaires pour les UFR.....	196
ANNEXE 21 : Lignes de bus « accessibles » au 1/5/2011 en IDF	201
ANNEXE 22 : accessibilité actuelle des RER A et B.....	206
ANNEXE 25 : Extrait des nouveaux contrats d'exploitation de type 2.....	210
ANNEXE 26 : tarification applicable aux personnes handicapées	211
ANNEXE 27 : les décisions récentes : le CNH du 14 juin 2011.....	213
Bibliographie.....	214
Liste des sigles et abréviations.....	218
Établissements et services d'aide par le travail (ont remplacé les CAT).....	219
Table des illustrations.....	223
Liste des personnes et organismes rencontrés.....	225

Nota : Pour faciliter la lecture un rappel du sommaire (table des matières) figure en fin de présent rapport.

Préambule

Une évolution historique dans un contexte supranational

Avec la loi du 11 février 2005 pour « l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées » la France s'inscrit dans un mouvement beaucoup plus général engagé tant par les Nations Unies (avec, comme concrétisation, la *Convention relative aux droits des personnes handicapées* adoptée par l'Assemblée générale des Nations Unies le 13 décembre 2006, signée par la France le 30 mars 2007 et ratifiée le 18 février 2010) que par l'Union Européenne (*résolution d'ensemble n°2001/3 sur des transports accessibles* adoptée par la Conférence Européenne des Ministres des Transports -CEMT- à Lisbonne les 29 et 30 mai 2001)¹.

Voir en annexes 3, 4, 5 et 11, les extraits des textes officiels.

Les dispositions retenues par la loi de 2005 ne sauraient donc être interprétées comme la seule expression d'un volontarisme des autorités publiques françaises, lequel pourrait avoir pour corollaire l'existence de possibilités d'adaptation ou d'accommodement en fonction des circonstances (ou des contraintes budgétaires).

La convention de l'ONU précise dans son article 2 :

« Définitions

...

On entend par « discrimination fondée sur le handicap » toute distinction, exclusion ou restriction fondée sur le handicap qui a pour objet ou pour effet de compromettre ou réduire à néant la reconnaissance, la jouissance ou l'exercice, sur la base de l'égalité avec les autres, de tous les droits de l'homme et de toutes les libertés fondamentales dans les domaines politique, économique, social, culturel, civil ou autres. La discrimination fondée sur le handicap comprend toutes les formes de discrimination, y compris le refus d'aménagement raisonnable.

....

On entend par « aménagement raisonnable » les modifications et ajustements nécessaires et appropriés n'imposant pas de charge disproportionnée ou induite apportés, en fonction des besoins dans une situation donnée, pour assurer aux personnes handicapées la jouissance ou l'exercice, sur la base de l'égalité avec les autres, de tous les droits de l'homme et de toutes les libertés fondamentales ;

¹ Voir également, en annexe, le REGLEMENT (CE) No 1371/2007 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires, même si les **services ferroviaires urbains, suburbains et régionaux en sont provisoirement dispensés.**

Rendre les transports accessibles est donc aujourd'hui une obligation supra nationale à laquelle la France ne peut se soustraire.

Permettre aux personnes handicapées de mener une existence « normale » et, dans ce contexte, aménager les Transports collectifs pour les rendre accessibles à tous est donc une impérieuse obligation qui dépasse le cadre strictement français. C'est aussi l'aboutissement d'un long processus de maturation dans la prise en compte du handicap par et dans nos sociétés modernes.

Comme le rappelle M. Patrick GOHET, le Délégué Interministériel aux Personnes Handicapées (DIPH)² dans son rapport d'août 2007 faisant le bilan de l'application de la loi de 2005 à la demande du Ministre du Travail, des Relations Sociales et de la Solidarité :

« La notion de handicap est apparue récemment dans l'histoire sociale française.

*À l'origine, ce sont les mutilés du travail et de guerre qui ont demandé, les premiers du fait des conséquences de la révolution industrielle et les seconds après la Première Guerre Mondiale, **réparation** des préjudices qu'ils avaient subis.*

*Plus tard, ce sont les malades de la poliomyélite, de la tuberculose..., mais aussi les parents d'enfants dits « inéducables » qui ont réclamé des mesures de **réadaptation**. Dans leur esprit, il s'agissait de leur apporter les moyens de rejoindre le plus possible la norme moyenne.*

*Récemment, les personnes handicapées et les parents d'enfants handicapés ont demandé des mesures de **compensation** afin de leur permettre, avec leur différence, de vivre le plus ordinairement possible au sein de la Cité.*

***Réparation, réadaptation et compensation** sont les trois aspirations qui, au cours du siècle écoulé, ont inspiré l'action publique en matière de politique du handicap.*

Le premier grand dispositif législatif a été mis en place en 1975 au moyen de la loi dite « d'orientation en faveur des personnes handicapées » et de la loi concernant « les institutions sociales et médico-sociales ». Deux autres grandes lois suivirent : celle du 10 juillet 1987 relative à l'insertion professionnelle et à l'emploi, et celle du 2 janvier 2002 portant rénovation de l'action sociale et médico-sociale.

*Au moyen de la loi du 11 février 2005, la société s'accorde sur une définition du handicap : il est le résultat de l'interaction entre **les incapacités** qu'une personne peut connaître et **l'inadaptation** totale ou partielle de ce qui constitue son environnement. »*

Cette évolution de la prise en compte du Handicap intègre bien une des évolutions majeures de nos sociétés modernes dans lesquelles la mortalité néonatale régresse

² Instance remplacée en 2009 par le CIPH. M. Patrick Gohet est depuis cette date, le Président du CNCPH.

tandis que l'espérance de vie progresse chaque année mais dans un contexte d'augmentation globale des déficiences³.

Certes, les causes de mortalité par maladie reculent mais celles-ci laissent parfois des séquelles lourdes alors que, dans le même temps, on assiste à une augmentation des accidents liés à la mécanisation, plus fréquents et plus graves mais également mieux réparés.

Comme le rappelle la lettre des études de l'AGEFIPH « Tendance n°5 » d'août 2006, aujourd'hui, contrairement à une idée répandue, la « déficience » est rarement précoce : seules 15% des déficiences sont présentes à la naissance ou avant l'âge de 16 ans (âge d'entrée théorique dans la population active).

En revanche, les accidents constituent une cause de déficience plus fréquente que la maladie et le vieillissement.

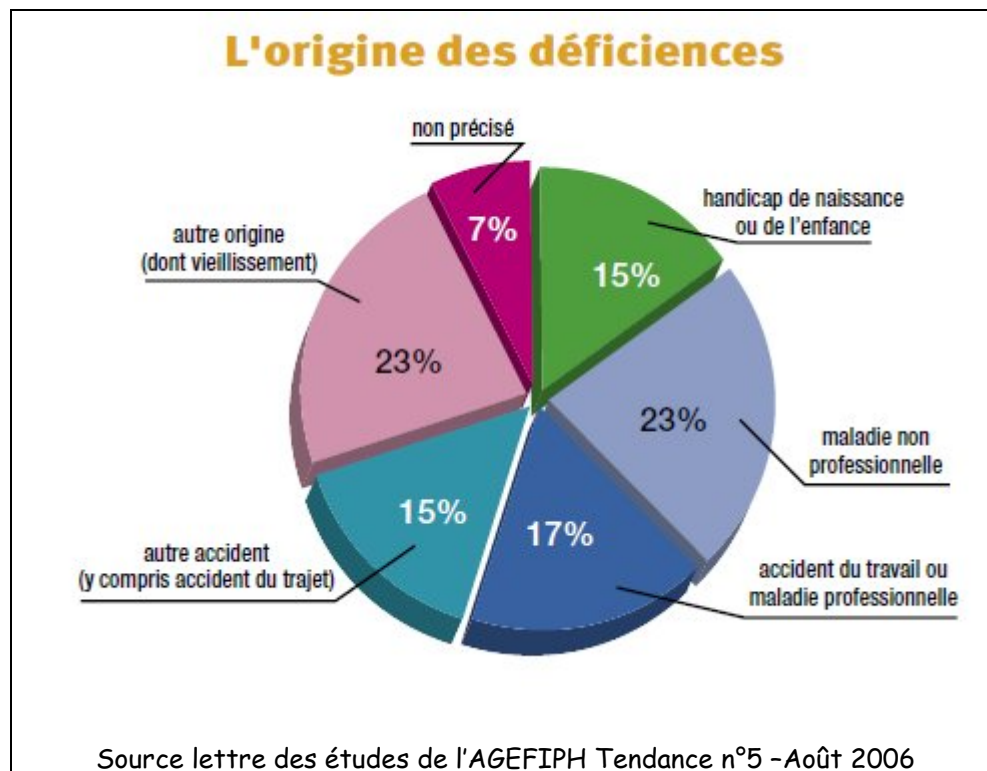


Figure 1 : Origine des déficiences selon l'AGEFIPH Tendance n°5 -Août 2006.

Il est difficile de synthétiser l'ensemble des dispositions de la loi de 2005 qui a été cosignée par 22 ministres, signe d'une interaction forte - sur ce sujet - entre toutes les composantes du fonctionnement de notre société d'autant que la loi devait donner lieu, dans un délai de 6 mois, à 138 décrets ou autres types de mesures réglementaires pris après avis du Conseil national consultatif des personnes handicapées (CNCPH).

³ Définition du vocable « déficiences » (cf. annexe 1 : définitions) : « problèmes dans les fonctions organiques (fonctions physiologiques des systèmes organiques, y compris les fonctions psychologiques) ou les structures anatomiques (parties anatomiques du corps telles que les organes, les membres et leurs composantes), tels qu'un écart ou une perte importante. »

La commission des affaires sociales du Sénat avait pris l'initiative, en 2002, d'engager la réflexion sur la **compensation** du handicap et ses travaux ont, pour une grande part, influencé le contenu de la loi. Pour son rapporteur (le Sénateur Paul Blanc, auteur, par ailleurs, d'un rapport d'information, en juillet 2007, faisant le bilan de la loi), celle-ci répondait à quatre objectifs :

« - d'abord, améliorer la prévention des handicaps et de leur aggravation, en structurant davantage la recherche sur ces sujets et en mettant en place des consultations de prévention spécifiques pour les personnes handicapées ;

- puis mettre en œuvre le droit à compensation, tout particulièrement à travers une nouvelle prestation de compensation du handicap, visant à financer les surcoûts de toute nature liés aux conséquences du handicap, de façon à rétablir pour les personnes concernées une forme d'égalité des chances ;

- ensuite, garantir à toutes les personnes handicapées des ressources d'existence décentes lorsqu'elles sont dans l'incapacité totale de travailler, en l'occurrence au moins 80 % du Smic ;

- enfin, permettre l'« accès de tous à tout », c'est-à-dire d'abord à l'école, avec pour priorité la scolarisation des enfants handicapés en milieu ordinaire, et à l'emploi, notamment dans la fonction publique, afin d'ouvrir plus largement le monde du travail aux personnes handicapées, mais aussi tout simplement à la cité, grâce à la mise en accessibilité des bâtiments, de la voirie et des transports. »

C'est sur ce seul dernier point de ce quatrième objectif de la loi du 11 février 2005 (objet de son article 45) que les travaux de la Commission Transport du CESER ont porté.

Il ne s'agissait pas de faire des propositions nouvelles dans ce domaine largement exploré (par les travaux du SDA ainsi qu'à l'occasion des travaux les plus récents du PDUIF) mais seulement d'examiner si la mise en œuvre de la loi se déroulait comme prévu ou si des propositions pouvaient être faites pour résorber les éventuels retards.

La continuité de la démarche par rapport aux derniers travaux du CESER

La question de « l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées » a fait l'objet, principalement sous l'angle de l'accessibilité aux déplacements, de plusieurs rapports et avis élaborés au sein de la présente commission :

- Rapport de Raoul Moreau et avis n° 85-14 du 5 décembre 1985 : « L'aide au transport des personnes handicapés », sur saisine du Conseil régional,

- Rapport de Michel Hermelin et avis n°91-08 du 18 avril 1991 : « Le transport des personnes à mobilité réduite »,
- Rapport de Daniel Rabardel et avis n°96-09 du 11 septembre 1996 : « La qualité dans les transports collectifs régionaux en Ile-de-France », article 4,
- Rapport de Michel Hermelin et avis n°98-10 du 10 décembre 1998 : « Les déplacements des personnes à mobilité réduite en Ile-de-France » ,
- Communication de Pascal Martin du 11 décembre 2003 : « L'emploi des personnes handicapés dans les entreprises en Ile-de-France ».

Comme on le verra plus loin, certaines des préconisations faites par le CESR ont été reprises par le Conseil Régional et par le STIF.

Soulignons également que cette préoccupation de l'amélioration de l'accessibilité des personnes en situation de handicap et à mobilité réduite (PMR), est constamment présente dans les propositions et recommandations de notre assemblée, dans le cadre des travaux récents sur la révision du Plan de déplacements Urbains d'Ile-de-France (PDUIF).

Quelques définitions

Dans le rapport déjà cité, M Patrick GOHET, DIPH⁴, fait le constat que **la sémantique a une importance non négligeable** et que « *l'évolution du vocabulaire est importante : elle témoigne de l'approche qu'ont les intéressés de leur propre état, de l'idée que la société se fait de la question du handicap. Elle est aussi le moyen de faire évoluer son regard.*

*Les uns parlent de «**personnes en situation de handicap** », donnant ainsi la priorité aux causes environnementales qui sont à l'origine du handicap ; les autres retiennent la formule «**personnes handicapées** » mettant ainsi l'accent sur les incapacités qui sont à la source de leurs difficultés. La loi a retenu l'expression «**personnes handicapées** ». La formule «**personnes en situation de handicap** » tend cependant à s'imposer progressivement. »*

La loi de 2005 ne traite que de la situation des «personnes handicapées** »** (cf. titre) sauf dans son article 45 relatif aux déplacements dans lequel le législateur a formellement souhaité associer les personnes handicapées et les personnes dites «**à mobilité réduite** ».

Il nous semble donc indispensable de rappeler quelles sont les définitions actuellement retenues par les pouvoirs publics dans le domaine de l'accessibilité, du handicap et de la mobilité réduite.

⁴ Délégué Interministérielle aux Personnes Handicapées, instance remplacée depuis par le CIPH.

L'annexe 1, explicite avec précision les définitions officielles des vocables telles qu'elles résultent des travaux de l'Organisation mondiale de la Santé (OMS) au travers de la classification internationale du fonctionnement, du handicap et de la santé (CIF) mais aussi des travaux de la Délégation Ministérielle à l'Accessibilité - DMA et enfin des textes législatifs ou réglementaires européens et français :

- **« accessibilité »**,
« L'accessibilité permet l'autonomie et la participation des personnes ayant un handicap, en réduisant, voire supprimant les discordances entre leurs capacités, leurs besoins et leurs souhaits, d'une part, et les différentes composantes physiques, organisationnelles et culturelles de leur environnement, d'autre part
- **« handicap »**,
L'état de handicap d'une personne est le résultat de l'interaction dynamique entre son problème de santé (maladies, troubles, lésions, traumatismes, etc.) et les facteurs contextuels qui comprennent à la fois des facteurs environnementaux et des facteurs personnels.
- **« personnes handicapées »**,
Cf. article L.114 du Code de l'action sociale et des familles : personnes qui subissent, dans leur environnement, toute limitation d'activité ou restriction de participation à la vie en société, en raison d'une altération substantielle, durable ou définitive d'une ou plusieurs fonctions physiques, sensorielles, mentales, cognitives ou psychiques, d'un polyhandicap ou d'un trouble de santé invalidant.
- **« personnes à mobilité réduite, »**
cf. point 2-21 de l'annexe 7 de la directive 2001/85/CE du Parlement et du Conseil européen du 20 novembre 2001 : toutes les personnes ayant des difficultés pour utiliser les transports publics, telles que, par exemple, personnes souffrant de handicaps sensoriels et intellectuels, personnes en fauteuil roulant, personnes handicapées des membres, personnes de petite taille, personnes âgées, femmes enceintes, personnes transportant des bagages lourds et personnes avec enfants (y compris enfants en poussette) cf. point 2-21 de l'annexe 7 de la directive 2001/85/CE du Parlement et du Conseil européen du 20 novembre 2001.

1 Que dit la loi de 2005 en matière de déplacements et de Transports Collectifs ?

Un aménagement progressif du cadre de vie qui concerne non seulement les personnes handicapées mais aussi les personnes dites à mobilité réduite.

La loi du 11 février 2005 pour « l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées » prévoit un **aménagement progressif du cadre de vie** afin qu'il soit accessible aux personnes handicapées ou à mobilité réduite d'ici à 2015 ».

Le domaine des transports est plus particulièrement concerné par le chapitre III « Cadre bâti, Transports et Nouvelles technologies » : principalement par l'article 45 et, plus indirectement, par l'article 41 (voir texte intégral de ces deux articles en annexe 8) et par l'article 46 qui concerne la création de la commission communale pour l'accessibilité aux personnes handicapées.

Cette obligation légale vient préciser celle qui figurait déjà dans l'article L114-4 du code de l'action sociale et des familles⁵ :

« Afin de faciliter les déplacements des handicapés, des dispositions sont prises par voie réglementaire pour **adapter les services de transport collectif** ou pour aménager progressivement les normes de construction des véhicules de transport collectif, ainsi que les conditions d'accès à ces véhicules ou encore pour faciliter la création et le fonctionnement de services de transport spécialisés pour les handicapés ou, à défaut, l'utilisation des véhicules individuels ainsi que leur stationnement.

Les aménagements des espaces publics en milieu urbain doivent être tels que ces espaces soient accessibles aux personnes handicapées. »

Nota important :

L'article 7 de l'ordonnance n°2010-1307 du 28 octobre 2010 relative à la partie législative du code des transports a abrogé l'article 45 de la loi du 11 février 2005 en tant qu'il concerne le transport. Les dispositions correspondantes figurent aujourd'hui dans le nouveau « Code des Transports » dans lequel elles ont été reclassées. Par commodité, on continuera à utiliser, dans le texte qui suit les références à la loi de 2005, à défaut de référence explicite aux articles dudit code.

Un extrait du Livre 1-Titre 1-Chapitre 2 du nouveau code des Transports « *L'accès des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite aux services de transport* » est repris en annexe 10.

Une « *directive du 13 avril 2006 (voir en annexe 9) relative à l'application de la loi 2005-102 du 11 février 2005 pour l'accessibilité des services de transport public terrestres de personnes handicapées et à mobilité réduite* » qui a été diffusée sous la signature de

⁵ Depuis la loi 2002-2 2002-01-02 / JORF du 3/1/2002.

la Direction Générale de la Mer et des Transports a apporté les précisions nécessaires pour l'application de la loi.

1.1 Les articles 45 et 41 de la loi de 2005.

On peut résumer les articles de la loi de la façon suivante :

L'article 45 stipule que « La chaîne du déplacement, qui comprend le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transport et leur intermodalité, est organisée pour permettre son accessibilité dans sa totalité aux **personnes handicapées ou à mobilité réduite**. Cette accessibilité est à réaliser « **dans un délai de dix ans** »⁶ et pour en préciser les conditions pratiques, « les autorités compétentes pour l'organisation du transport public élaborent un **schéma directeur d'accessibilité** » dans les trois ans à compter de la publication de la présente loi.

Cet article 45 rend obligatoire, sans aucun délai, l'accessibilité de tous les matériels neufs de transport collectif et, concernant les infrastructures, il ne prévoit que deux dérogations sous condition de mettre en œuvre des transports de substitution:

- En cas d'impossibilité technique avérée (ITA)
- pour les réseaux souterrains de transport ferroviaire ou guidé.

Enfin, l'article 45 fait obligation d'établir dans chaque commune un **plan de mise en accessibilité de la voirie** et des aménagements des espaces publics (PMAVE ou PAVE).

L'article 41 crée de nouveaux articles du Code de la construction et de l'habitation obligeant les **établissements recevant du public (ERP)**, à être **accessibles à tous, et notamment aux personnes handicapées**, quel que soit le type de handicap, notamment physique, sensoriel, cognitif, mental ou psychique. L'accessibilité concerne l'**accès** aux bâtiments mais aussi la **circulation** à l'intérieur et la faculté de recevoir les **informations** qui y sont diffusées selon des modalités adaptées aux différents handicaps. Le **délai fixé** pour cette mise en accessibilité est **généralement le 1er janvier 2015**.

Des « **dérogations motivées** peuvent être autorisées en cas d'impossibilité technique ou de contraintes liées à la **préservation du patrimoine architectural, ou lorsqu'il y a disproportion manifeste entre les améliorations apportées et leurs conséquences** ».

On retrouve ici l'application de la notion « **d'aménagement raisonnable** » posée par l'article 2 de la convention de l'ONU laquelle définit ce concept comme « *n'imposant pas de charge disproportionnée ou indue ... pour assurer aux personnes handicapées*

⁶ L'article L1112-1 du nouveau Code des Transports stipule que « ...les services de transport collectif sont rendus accessibles aux personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite... **avant le 13 février 2015** ».

la jouissance ou l'exercice, sur la base de l'égalité avec les autres, de tous les droits de l'homme et de toutes les libertés fondamentales » (cf. préambule du présent rapport).

1.2 La « philosophie » de la loi et les conditions d'adaptation des Transports Collectifs (TC)

La politique globale d'accessibilité repose donc sur le traitement intégral d'une **chaîne** de déplacement, prenant en compte tous les types de handicaps, seule en mesure de garantir « l'accès à tout pour tous ».

C'est dans ce contexte que la loi a prévu l'élaboration (avec pour date limite, février 2008) par les autorités organisatrices des transports (AOT), de schémas directeurs d'accessibilité (SDA) des services de transport collectif.

Pour les pouvoirs publics ⁷**l'adaptation des transports collectifs** :

✓ **s'appuie sur deux objectifs** :

- la **continuité** de la **chaîne** de déplacement qui comprend le cadre bâti, la voirie, les espaces publics, les transports et leur intermodalité ;
- la prise en compte de la **mobilité réduite** et de **tous les types de handicap**.

✓ **repose sur 4 piliers**

- **pilier 1. « L'accessibilité pour tous sans exclusion »**. La loi prend en compte toutes les formes de handicap : moteurs, sensoriels, cognitifs, psychiques. Elle concerne les personnes handicapées, les personnes à mobilité réduite, y compris de manière temporaire,
- **pilier 2. « L'accessibilité de l'ensemble de la chaîne des déplacements »**. Pour la première fois, une loi considère de façon intégrée le cadre bâti⁸, les espaces publics, la voirie, les systèmes de transport et leur intermodalité. L'enjeu est bien d'éliminer tout obstacle, toute rupture dans le cheminement des personnes atteintes d'une quelconque déficience,

⁷ Source : présentation du site internet du Ministère du Développement Durable (<http://www.developpement-durable.gouv.fr/>).

⁸ À plusieurs reprises depuis 2005, le Parlement a tenté de revenir sur l'intangibilité de l'obligation de mise en accessibilité des bâtiments neufs. Mais le Conseil Constitutionnel a censuré les dispositions correspondantes de la loi de juillet 2011 sur les MDPH.

- **pilier 3. « Des changements progressifs jusqu'en 2015 ».** La loi impose des résultats selon un calendrier précis de mise en œuvre et elle prévoit des sanctions,
- **pilier 4. « Une accessibilité concertée ».** La loi est le fruit de la concertation avec les associations représentant les personnes handicapées (voir plus loin). Celles-ci sont régulièrement entendues au sein des différentes instances créées pour la mise en œuvre de la loi.

La loi de 2005 indique à l'article 1er que « Dans toutes les instances nationales ou territoriales qui émettent un avis ou adoptent des décisions concernant la politique en faveur des personnes handicapées, **les représentants des personnes handicapées sont nommés sur proposition des associations représentatives...** ».

Ces instances sont les suivantes :

- ⇒ **La commission communale pour l'accessibilité aux personnes handicapées.**
- ⇒ **La commission consultative départementale de sécurité et d'accessibilité.**
- ⇒ **Le conseil départemental consultatif des personnes handicapées.**
- ⇒ **Le conseil national consultatif des personnes handicapées.**

Le détail de ces commissions ou conseils ainsi que de leurs missions est repris en annexe 16, de même que celui du **Conseil régional consultatif des citoyens handicapés (CRCCH)**, instance originale créée en 2004 par la région Ile-de-France (annexe 17).

✓ **fait l'objet d'une mise en œuvre rigoureusement encadrée.**

- **Planification /programmation**

La prise en compte de la chaîne du déplacement avec l'objectif de supprimer ou réduire les obstacles à l'accessibilité, se traduit en particulier par l'élaboration de documents de planification et de programmation introduits par la loi que sont :

- **le schéma directeur d'accessibilité (SDA) des services de transport ;**
- **le plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics (PAVE ou PMAVE) ;**

- l'annexe accessibilité⁹ du PDU (« plan de déplacement urbain »).
- Concertation (voir plus haut « pilier » n° 4) ;
- Evaluation triennale lors de la « Conférence nationale du handicap », laquelle est suivie d'un rapport du Gouvernement au Parlement.

1.3 Quelles sont les principales dispositions de la loi pour les ERP, les Transports Collectifs et la Voirie?

1.3.1 Etablissements recevant du public (ERP) :

Situation traitée par l'article 41 de la loi.

Rappel : les ERP sont définis par l'article R*123-2 du code de la construction et de l'habitation. Il s'agit de « *tous bâtiments, locaux et enceintes dans lesquels des personnes sont admises, soit librement, soit moyennant une rétribution ou une participation quelconque, ou dans lesquels sont tenues des réunions ouvertes à tout venant ou sur invitation, payantes ou non. Sont considérées comme faisant partie du public toutes les personnes admises dans l'établissement à quelque titre que ce soit en plus du personnel.* ».

Les dispositions particulières qui leur sont applicables en matière de sécurité (incendie...) notamment tiennent au fait que les utilisateurs de ces espaces sont supposés occasionnels et donc non familiarisés avec les lieux, à la différence des personnels, lesquels relèvent par ailleurs d'une législation spécifique (santé et sécurité au travail).

Ce chapitre concerne donc, par exemple, dans le domaine des transports, -avant dérogation éventuelle-, **les gares ferroviaires ou routières** et les stations de métro. Il ne concerne pas les simples arrêts de bus situés sur la voirie, lesquels relèvent de l'article 45.

Comme on l'a vu plus haut, les parties ouvertes au public, doivent être aménagées pour permettre aux personnes handicapées d'accéder, de circuler mais aussi de recevoir les informations diffusées.

L'article R 111-18-2 du code de la construction et de l'habitation ajoute deux précisions importantes qui définissent la nature des aménagements à réaliser :

⁹ Cf. loi du 30 décembre 1982 « d'orientation des transports intérieurs », articles 28 et 28-2 relatifs aux plans de déplacements urbains, modifiés par le chapitre III de l'article 45 de la loi du 11 février 2005.

- un visiteur handicapé doit être en mesure, « avec la plus grande autonomie possible, de circuler, d'accéder aux locaux et équipements, d'utiliser les équipements, de se repérer et de communiquer ;
- les « conditions d'accès doivent être les mêmes que celles des autres publics ou, à défaut, présenter une qualité d'usage équivalente».

Le « mode d'emploi » livré par le site internet du Ministère apporte les précisions suivantes¹⁰ :

Existe-t-il des dérogations pour les ERP existants ?

Elles sont exceptionnelles et ne peuvent être accordées qu'après avis conforme de la Commission Consultative Départementale Sécurité Accessibilité (CCDSA) aux motifs d'impossibilité technique, de contraintes liées à la préservation du patrimoine architectural, de disproportions manifestes entre les améliorations apportées et leurs conséquences.

En ce qui concerne les ERP remplissant une mission de service public, toute dérogation doit s'accompagner de la mise en place de mesures de substitution.

Quels sont les contrôles mis en place ?

Pour les travaux soumis à permis de construire, le maître d'ouvrage doit fournir une attestation de la prise en compte des règles d'accessibilité établie par un contrôleur technique répondant à des critères de compétence et d'indépendance ou un architecte.

L'octroi d'aides financières est-il conditionné au respect des règles ?

L'attribution de toute subvention est subordonnée¹¹ à la production par le maître d'ouvrage d'un dossier relatif à l'accessibilité.

Quelle est la nature des sanctions ?

En cas de non-respect, les sanctions sont renforcées : la fermeture de l'ERP existant pour non-respect du délai de mise en accessibilité, le remboursement de la subvention, des amendes de 45 000 euros, l'interdiction d'exercer, et en cas de récidive la peine est portée à six mois d'emprisonnement et 75 000 euros d'amende.

La sécurité ?

Les mesures mises en place dans le cadre de la protection contre les risques d'incendie ou de panique doivent tenir compte des besoins particuliers des personnes à mobilité réduite.

La formation des professionnels est-elle obligatoire ?

Elle est obligatoire dans les formations initiales des architectes et des professionnels du cadre bâti.

1.3.2 Les Transports Collectifs :

Situation traitée par l'article 45 de la loi¹².

Le calendrier à respecter est le suivant

- **Avec effet immédiat** : Tout matériel roulant, acheté neuf ou d'occasion, doit être accessible.

¹⁰ Site du Ministère DMA Source <http://www.developpement-durable.gouv.fr/>;

¹¹ La même disposition s'applique aux transports: cf. Article L1112 du nouveau code des transports : « L'octroi des aides publiques favorisant le développement des systèmes de transport collectif est subordonné à la prise en compte de l'accessibilité ».

¹² Dispositions intégrées dans le nouveau code des transports.

- **D'ici le 11 février 2015**, les services de transports collectifs devront être accessibles.
- **Avant le 11 février 2008**, élaboration des schémas directeurs d'accessibilité des services de transport. Elle est de la responsabilité des autorités organisatrices de transport public : autorités organisatrices des transports publics urbains (AOTU), syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF), gestionnaires des principaux aéroports, autorités responsables de l'organisation des transports départementaux et régionaux, et l'Etat pour ce qui concerne notamment les services ferroviaires d'intérêt national (cas des TGV et trains interrégionaux dits « d'équilibre du territoire »).

Nota : le 11 février 2008 (jour du 3^{ème} anniversaire du vote de la loi) constitue une date butoir pour plusieurs mesures.

Le « mode d'emploi » livré par le site internet du Ministère apporte les précisions suivantes¹³ :

Quelles dérogations possibles ? - Que faire en cas d'impossibilité ?

Les réseaux souterrains des transports ferroviaires et des transports guidés existants sont exonérés de l'obligation d'accessibilité en 2015, à la condition d'élaborer un schéma directeur d'accessibilité et de mettre en place un service de transport de substitution avant le 11 février 2008. Mais cela n'exonère pas les réseaux souterrains d'un aménagement progressif qui dépasserait l'année 2015.

En cas d'impossibilité technique avérée de mise en accessibilité, l'autorité organisatrice des transports doit mettre en place et financer dans un délai de 3 ans, à compter du constat de cette impossibilité technique, des moyens de substitution dont le coût pour les personnes handicapées bénéficiaires ne doit pas être supérieur à celui du transport public.

Nota : hormis ce cas de dérogation de principe, il n'y a pas de dérogation qui permettrait d'exclure un service de transport dans son ensemble. Il est cependant possible de ne pas aménager la totalité d'un réseau (dérogation possible pour certains points d'arrêt si le coût en est disproportionné) mais il n'y a aucune dérogation possible pour le matériel roulant.

Cette analyse officielle de la dérogation vient cependant d'être contestée devant les tribunaux, comme le rappelle le guide sur les « transports de substitution » diffusé par le Secrétariat d'État aux Transports en date du 9 juin 2011¹⁴ :

Les impossibilités techniques avérées (ITA) – le cas des « emplacements d'arrêt »

L'arrêté du 15 janvier 2007 « portant application du décret n° 2006-1658 du 21 décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics » ne

¹³ Site du Ministère DMA Source <http://www.developpement-durable.gouv.fr/>.

¹⁴ Téléchargeable sur la rubrique accessibilité/actualité/précisions sur les obligations d'accessibilité dans les transports : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/PublicationDGITMTransportdeSubstitution.pdf>.

prévoit de dérogations que pour des impossibilités techniques qui peuvent être d'ordre topographique ou d'ordre architectural notamment liées à la protection d'espaces protégés.

La cour administrative d'appel de Lyon a rendu le 1^{er} juillet 2010 un arrêt déféré au Conseil d'État, rappelant que l'accessibilité des réseaux de transport ne peut être remise en cause pour un simple motif budgétaire. Annulant un jugement du tribunal administratif de Grenoble du 12 novembre 2008, la cour rappelle que seule une ITA (exception faite des réseaux ferroviaires souterrains et transports guidés) justifie une dérogation et écarte le motif du coût global trop élevé avancé par l'AOT en cause, sans faire état de difficultés techniques qui rendraient le coût de leur mise en accessibilité manifestement disproportionné.

La décision du Conseil d'État est attendue avec beaucoup d'attention.

À noter que, s'agissant des transports collectifs routiers, le très récent (largement postérieur à la loi de 2005) Règlement Européen 181-2011 du 16 février 2011 *concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar* (voir annexe 6 article 10 lequel est applicable également sur courte distance) prévoit une dérogation au principe de non-discrimination dans les transports envers les PMR qui est ainsi formalisée :

« Article 10

Exceptions et conditions particulières

1. Nonobstant l'article 9, paragraphe 1, les transporteurs, agents de voyages et voyagistes peuvent refuser d'accepter une réservation, d'émettre ou fournir un billet ou de faire monter à bord une personne au motif de son handicap ou de sa mobilité réduite:

- a) afin de respecter les exigences applicables en matière de sécurité prévues par le droit international, le droit de l'Union ou le droit national ou afin de respecter les exigences en matière de santé et de sécurité établies par les autorités compétentes ;
- b) lorsque la conception du véhicule ou les infrastructures, y compris les arrêts et stations d'autobus, rendent physiquement impossible la montée, la descente ou le transport de la personne handicapée ou de la personne à mobilité réduite dans des conditions sûres et réalisables sur le plan opérationnel ».

Cette disposition peut trouver une application permanente pour un type de handicap lorsque la contrainte se trouve sur l'infrastructure (absence de trottoir ou de bas-côté circulaire par exemple). Mais il pourrait y avoir également des applications ponctuelles (par exemple cas de certains fauteuils motorisés particulièrement lourds ou volumineux).

Mais, même si des exceptions ou dérogations sont envisageables, il est important de noter que, comme le rappelle la directive ministérielle de 2006¹⁵ : « Les dispositions de la loi traitent de l'ensemble des formes de handicap (physique, visuel, auditif, cognitif, mental...). Pour leur mise en œuvre, il convient de rappeler aux autorités responsables que la mise en accessibilité vaut pour l'ensemble de ces handicaps. Cela signifie que, par exemple, si une impossibilité de mise en accessibilité d'un système de transport pour les seules personnes circulant en fauteuil roulant était avérée, l'accessibilité des autres catégories de personnes handicapées ou à mobilité réduite devrait être néanmoins assurée. »

¹⁵ Voir en Annexe 9.

Suite du « mode d'emploi » livré par le site internet du Ministère

Le schéma directeur d'accessibilité.

L'ensemble des réseaux de transport doit faire l'objet, avant le 11 février 2008, de l'élaboration d'un schéma directeur d'accessibilité fixant la programmation de la mise en accessibilité.

Le dépôt de plainte

Une procédure de dépôt de plainte en matière d'obstacles à la libre circulation des personnes à mobilité réduite doit être instaurée par l'autorité organisatrice des transports avant le 11 février 2008.¹⁶

Quels changements pour le transport scolaire ?

La loi du 11 février 2005 prévoit la scolarisation des enfants handicapés dans l'école de la République la plus proche. Lorsque cet établissement se révèle inaccessible, la collectivité territoriale responsable de cet établissement est tenue de prendre en charge financièrement les frais de transports de l'élève handicapé vers un établissement scolaire accessible plus éloigné¹⁷.

L'octroi d'aide est-il conditionné ?

L'octroi d'aides publiques est subordonné à la prise en compte de l'accessibilité...

De cette dernière obligation légale (reprise dans l'art L112-6 du code des transports) découle le fait que tout service de transport qui fait appel (même partiellement) à des subventions publiques (RIF ou STIF ou autres) doit être accessible aux PMR.

1.3.3 La Voirie et les espaces publics :

Situation traitée par l'article 45 de la loi et par le décret n°2006-1657 du 21 décembre 2006 relatif à l'accessibilité de la voirie et des espaces publics.

⇒ à l'initiative du maire (ou du président de l'établissement public de coopération intercommunal -EPCI) est arrêté un **plan de mise en accessibilité de la voirie (PAVE ou PMAVE)** et des aménagements des espaces publics.

Il tient compte des dispositions du plan de déplacement urbain (PDU) de la commune s'il existe et fixe les dispositions susceptibles de **rendre accessible** aux personnes handicapées et à mobilité réduite, d'une part l'ensemble des **circulations piétonnes** et d'autre part, les **aires de stationnement** d'automobiles situées sur son territoire

Nota : l'établissement du plan de mise en accessibilité relève des compétences facultatives de l'EPCI (communauté de communes, communautés d'agglomérations, etc....) que l'EPCI détienne la compétence "création, aménagement et entretien de la voirie" ou non. Le fait que la loi ait rendu obligatoire la création de commissions

¹⁶ Art. L112-7 du code des transports. Mais il ne s'agit pas d'une procédure de plainte au sens judiciaire du terme mais plutôt d'une procédure de signalement comme le précise la directive ministérielle d'application précitée - voir point 4.7.1.

¹⁷ En Ile-de-France, le transport scolaire relève de la responsabilité du STIF. Et l'obligation de prise en charge des frais incombe non pas aux établissements mais au STIF (voir en annexe 14).

intercommunales au-delà de 5 000 habitants en lieu et place des commissions communales ne suffit pas pour considérer que la compétence d'élaboration du PAVE est intercommunale. Il est donc nécessaire dans ce cas, de réaliser un transfert formel¹⁸ de la compétence « *élaboration du plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics* » à l'intercommunalité...

Quels sont les délais ?

Pour toutes les interventions sur la voirie, le décret prévoit que, à compter du 1er juillet 2007, « l'aménagement, en agglomération, des espaces publics et de l'ensemble de la voirie ouverte à la circulation publique et, hors agglomération, des zones de stationnement, des emplacements d'arrêt des véhicules de transport en commun et des postes d'appel d'urgence est réalisé de manière à permettre l'accessibilité de ces voiries et espaces publics aux personnes handicapées ou à mobilité réduite avec la plus grande autonomie possible. Ces dispositions sont applicables à l'occasion de la réalisation de voies nouvelles, d'aménagements ou de travaux ayant pour effet de modifier la structure des voies ou d'en changer l'assiette ou de travaux de réaménagement, de réhabilitation ou de réfection des voies, des cheminements existants ou des espaces publics, que ceux-ci soient ou non réalisés dans le cadre d'un projet de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics ».

Les plans de mise en accessibilité doivent avoir été adoptés au plus tard le 22 décembre 2009 (3 ans après la parution du décret).

Les prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics :

Depuis le 1er juillet 2007, les nouvelles prescriptions techniques pour tous travaux réalisés doivent être respectées. Elles couvrent tous les handicaps et tous les domaines à savoir les cheminements (les pentes, les paliers de repos, le profil de travers, les traversées pour piétons, les ressauts, les équipements et mobiliers, les escaliers), le stationnement (dimension, signalétique), les feux de signalisation, les postes d'appel d'urgence et les emplacements d'arrêt des véhicules de transport collectif.

Que faire en cas d'impossibilité ? En cas d'impossibilité technique de satisfaire ces prescriptions, des dérogations peuvent être accordées. L'autorité gestionnaire de la voirie ou de l'espace public sollicite l'avis de la *Commission Consultative Départementale de Sécurité et d'Accessibilité (CCDSA)*¹⁹ pour dérogation à une ou plusieurs règles d'accessibilité.

* * *

¹⁸ Selon les dispositions de l'article L. 5211-17 du CGCT qui nécessitent alors un arrêté préfectoral.

¹⁹ Voir missions en annexe 16 : « les organes consultatifs prévus par la loi.

En conclusion de cette présentation des dispositions prévues par la loi, nous reprendrons les propos tenus par M. GOHET, DIPH²⁰, dans son rapport déjà cité :

« L'accessibilité est à l'évidence, par les dispositions concrètes qui la traduisent, la partie de la réforme de la politique du handicap perceptible par tous les citoyens. D'une part, tous les aménagements réalisés (pictogrammes de signalisation, rampes d'accès, sous-titrage des émissions de télévision, sonorisation des véhicules de transport public, abaissement des bordures de trottoirs...) rappellent au citoyen que le handicap existe et l'installent comme une réalité ordinaire de la vie.

D'autre part, tous ces aménagements effectués pour le compte des personnes handicapées sont utiles à l'ensemble de la population par le mieux-être collectif qu'ils apportent, en particulier pour les personnes qui se trouvent momentanément en situation de handicap. C'est cette «qualité et valeur d'usage» qu'il convient de mettre en avant et c'est autour d'elle qu'il faut entreprendre une action de sensibilisation et d'accompagnement pédagogique. »

*** * ***

²⁰ Délégué Interministérielle aux Personnes Handicapées, instance remplacée depuis par le CIPH.

2 L'application de la loi de 2005 en Ile-de-France

2.1 La population concernée en Ile-de-France

Comme le rappelle à juste titre l'annexe accessibilité du PDU (février 2011), « le niveau d'autonomie dans les déplacements et les besoins de mise en accessibilité varient selon la nature des handicaps ou des difficultés ressenties. Il est donc nécessaire d'apporter des réponses différenciées et adaptées. »

Or, force est de constater que la connaissance que l'on a aujourd'hui sur l'importance des populations concernées en Ile-de-France et leur type de handicap est assez limitée.

En novembre 1992, le Comité de liaison pour le Transport des Handicapés (COLITRAH devenu le COLIAC) estimait à 30% ²¹ les personnes handicapées, au sens large, dans leurs déplacements en Ile-de-France, c'est-à-dire en englobant les voyageurs momentanément pénalisés (poussettes avec enfants, port de bagages volumineux...).

On rappellera que les notions de « mobilité réduite » et de handicap sont définies de façon précise par les textes règlementaires européens ou français²².

Dans son étude de 1997, « *Les déplacements des personnes à mobilité réduite et/ou en situation de handicap en Ile-de-France : rapport de synthèse* », largement citée dans le rapport du CESR (Hermelin), l'IAURIF estimait que plus du tiers de la population francilienne (10,7 millions d'habitants au recensement 1990) se trouverait en difficulté pour l'utilisation des transports collectifs, pour trois types de raisons :

- ✓ ° la situation propre de la personne concernée: état physique, sensoriel, viscéral ou mental,
- ✓ ° les difficultés entraînées par les conditions de tel déplacement: par exemple une personne qui de manière générale n'a pas de problème particulier, peut rencontrer des difficultés quand elle se déplace avec des bagages importants ou est accompagnée d'enfants,
- ✓ ° l'état du réseau de transport que cette personne doit utiliser, et de son environnement.

L'IAURIF chiffrait donc à près de 3,5 millions le nombre de ces personnes à mobilité réduite réparties en % de la population francilienne à :

- ✓ 11% (0,19 millions) pour les personnes âgées de plus de 60 ans (1,7 millions);
- ✓ 18,5% (1,65 millions) pour les Franciliens de moins de 60 ans (9 millions) dont 5% (0,45 millions) en situation de handicap médical permanent.

²¹ Chiffres repris dans le rapport Hermelin du 10 décembre 1998 – CESR Ile-de-France.

²² Voir en fin du préambule (début du rapport) ou en annexe 1.

A ceux-ci, s'ajoutaient chaque jour 530 000 déplacements motorisés effectués par des personnes se déplaçant avec des bagages ou des paquets plus ou moins importants; cette dernière catégorie concernant donc, à un moment ou à un autre, l'ensemble de la population francilienne.

Une deuxième étude IAU de février 2005 relative à l'information destinée aux personnes à mobilité réduite dans les TC confirmait l'ordre de grandeur du COLITRAH (un tiers de la population) qu'elle réactualisait à 31,4% sur la base de l'enquête nationale HID 1999 (« Handicap, Incapacité, Dépendance »-voir en annexe 18) dont un peu moins de 20% de personnes handicapées permanentes.

Cette étude chiffrait ainsi le nombre de personnes de moins de 60 ans souffrant d'un handicap fonctionnel à 551 000 dont :

- ✓ 30 000 utilisateurs de fauteuils roulants (UFR)
- ✓ 170 000 handicapés moteurs non UFR
- ✓ 170 000 aveugles ou malvoyants
- ✓ 80 000 handicapés mentaux
- ✓ 50 000 poly-arthritiques
- ✓ 40 000 sourds et malentendants
- ✓ 11 000 handicapés divers

Ces derniers chiffres très détaillés n'ont cependant pas été repris en 2009 dans le Schéma Directeur d'accessibilité approuvé par le STIF (cf. page 7 du SDA), lequel retient la quantification suivante : « *Les personnes à mobilité réduite sont estimées à un tiers de la population totale ; parmi elles, 3,5% ont un handicap lourd (environ 750.000) et environ 200.000 personnes ont un handicap moteur lourd* » apparaissent manifestement relatifs, au moins pour partie, à l'ensemble du territoire national²³ mais aucune extrapolation francilienne (tenant compte notamment de la moindre proportion de personnes âgées) n'est communiquée.

Par contre, l'annexe accessibilité du PDUIF (Février 2011) fournit, en page 9, une quantification un peu plus détaillée qui se rapproche des résultats de l'IAU mais ne retient que les trois principaux types de handicap.

« Selon plusieurs études menées entre 1996 et 2001....

- 200 000 personnes atteintes de handicap moteur lourd ;
- 170 000 personnes atteintes de handicap visuel lourd ;
- 80 000 personnes atteintes de handicap cognitif lourd ;

Cette situation aura tendance à se renforcer à l'avenir avec le phénomène de vieillissement de la population : en 2007, près d'1,5 millions de Franciliens avaient plus de 65 ans, soit 12% de la population de la région, et 700 000 Franciliens avaient même plus de 75 ans. En 2020, selon les projections démographiques établies par l'IAU Ile-de-France et l'INSEE, le nombre de Franciliens de plus de 65 ans serait de 2,2 millions soit 15 % de la population de la région ».

²³ Si 750 000 représentent 3,5% de la population ciblée, alors celle-ci est de 21,4 Millions chiffre cohérent avec le tiers de la population nationale.

Dans le cadre du présent rapport, la commission Transport du CESER a sollicité l'IAU en avril 2011 pour obtenir une actualisation de ces données sur la base des résultats partiels de l'enquête HS 2008 (Handicap-Santé) et notamment de la partie concernant le département des Hauts de Seine²⁴ qui pouvait faire l'objet d'extrapolations.

Cette enquête, la première faisant suite à l'enquête HID de 1999, cherche à recenser le nombre de personnes souffrant d'un handicap à partir de trois types de questions :

- sur le Handicap RESENTI : La personne se considère-t-elle avoir un handicap ?
- sur le Handicap RECONNU La personne déclare-t-elle bénéficier d'une aide sociale consécutive à une reconnaissance administrative?
- sur le Handicap IDENTIFIE La personne déclare-t-elle être « dans l'impossibilité totale d'accomplir une activité (par exemple : marcher 500 mètres, attraper un objet en hauteur, se souvenir de choses importantes) ou avoir un aménagement spécifique de son logement ou recevoir une aide humaine ou technique » ?

L'enquête HS 2008 met en évidence le fait qu'aucune des trois situations n'est entièrement incluse dans une autre (par exemple, on peut observer des situations d'handicap identifié mais non ressenti) et que les recouvrements conduisent à 7 cas de figure qui sont quantifiés pour les Hauts de Seine et pour l'Ile-de-France, en comparaison avec la France entière, dans le tableau suivant :

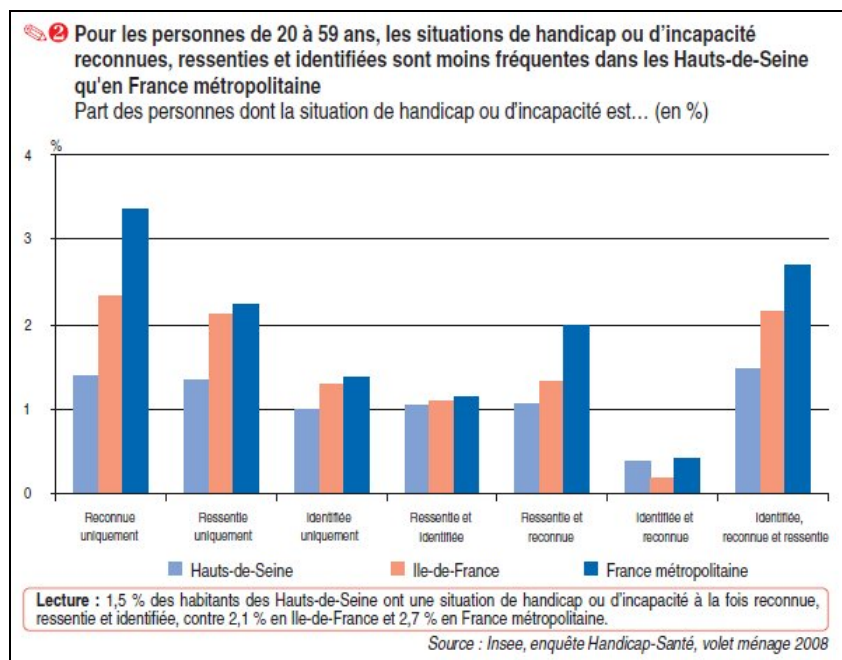


Figure 2 : comparaison situations de Handicap ou incapacités reconnues, ressenties et identifiées.

²⁴ Le département des Hauts de Seine s'est associé à l'enquête HID de 2008 (en finançant d'un sur-échantillonnage départemental).

On peut en tirer trois enseignements dont deux portent sur les différences géographiques constatées :

- ✓ il est difficile, en matière d'accessibilité des transports, de se limiter à une approche fondée sur la reconnaissance administrative en raison d'une part de l'importance du handicap « reconnu mais non ressenti et non identifié » et d'autre part de l'importance du handicap « identifié mais non reconnu ni ressenti ». Ces résultats traduisent vraisemblablement une autolimitation dans les modes de vie (par exemple : « *je ne suis pas gêné pour prendre le train puisque je ne quitte jamais ma commune* ») ou encore un relatif fatalisme (par exemple: « *c'est normal à mon âge* »)
- ✓ Le handicap s'accroît avec l'âge. Or les plus de 60 ans sont proportionnellement moins nombreux en Ile-de-France
- ✓ Le handicap est corrélé avec la catégorie socioprofessionnelle. Il est moins fréquent chez les CSP+²⁵ ce qui explique en partie le décrochage général des Hauts de Seine par rapport à l'Ile-de-France et à la France entière.

La population francilienne touchée par l'une des 3 formes de handicap serait évaluée ainsi à :

- 10,3% de la population comprise entre 20 et 59 ans.²⁶ (dont 5,8% seulement « reconnue ») : soit 700 000 personnes,
- de l'ordre de 13% de la population totale (extrapolation d'un taux national de handicap reconnu, ressenti ou identifié de plus de 30% dans la population de plus de 60 ans) : soit 1,5 millions de personnes.

S'agissant des personnes à mobilité réduite hors handicap, l'IAU nous a proposé les éléments suivants :

- les femmes enceintes d'au moins 5 mois : 60 000 (base 181 000 naissances annuelles 2008),
- les personnes avec enfant de moins de 4 ans : 532 000 familles,
- les personnes obèses (IMC>30) : 13,2% des adultes (source ObEpi) soit 1,2 millions de personnes (enfants non compris),
- les personnes âgées (sup 65 ans) gênées dans leur déplacement : 23% soit 303 000 personnes (source EGT 2001),
- Les personnes avec bagages : 6% (source EGT) soit 900 000 personnes en Ile-de-France. Ce chiffre tient compte de déplacements que les intéressés n'imagineraient pas faire autrement qu'en voiture,
- Les personnes de petite taille : 1 500 personnes (source APPT²⁷).

²⁵ Catégorie socio-professionnelle regroupant les professions intermédiaires, les cadres et professions indépendantes.

²⁶ Source IAU présentation avril 2011.

²⁷ Association des personnes de petite taille.

Soit, au total, près de 3 millions de personnes, sans tenir compte des personnes des autres régions ou des pays étrangers qui se déplacent en Ile-de-France pour motifs professionnel ou touristique.

En ajoutant les 1,5 millions de personnes handicapées au sens large, on atteint les 4,5 millions de franciliens soit 39% de la population. Il y a toutefois inévitablement des doubles comptes (partie des personnes âgées et des personnes obèses) ce qui conduit à penser que le taux habituellement cité de 1/3 de PMR reste représentatif de la situation.

Il faut cependant rappeler qu'il s'agit d'une enveloppe maximale qui recouvre des situations potentiellement très diverses en matière de besoin de mobilité. Comme on vient de le voir, il est, très difficile d'estimer le nombre de personnes en situation de handicap temporaire (par exemple, membre fracturé suite à un accident) ou en situation de mobilité réduite (voyageurs avec poussettes, bagages...).

Cela étant, comme on l'a vu plus haut, il est tout aussi difficile de dresser, en Ile-de-France, une photographie précise permettant de répondre à la question : *«Combien y a-t-il de personnes handicapées?»* et on en mesure mieux les raisons.

On pourrait penser que la réponse à cette question est d'un intérêt second dans la mesure où d'une part, la loi fait obligation de rendre les transports en commun accessibles (quelle que soit la population concernée) et où d'autre part, tout un chacun étant susceptible de se trouver un jour -temporairement ou durablement- en situation de mobilité réduite, les aménagements à réaliser présentent un intérêt indéniable pour tous les franciliens.

Cette position est compréhensible mais elle occulte en partie le fait que les handicaps sont divers et nécessitent donc des aménagements différenciés tandis que la limitation de mobilité (bagage encombrants, poussette etc.) qui peut concerner un jour chacun des franciliens est de nature essentiellement motrice. **Faute de capacité à appréhender l'importance des différentes populations concernées par le handicap, le risque est grand, de glisser vers l'assimilation entre handicap et fauteuil roulant et de perdre de vue les objectifs de la loi, surtout lorsqu'il est question d'accorder des dérogations.**

En conclusion on rappellera que, « si l'accessibilité n'a pas de prix, elle a un coût ». Il n'est donc pas inutile que la collectivité puisse apprécier plus justement l'usage qui est fait des investissements qu'elle a consentis dans le but de limiter les effets des différents types de handicap.

On notera d'ailleurs que le département des Hauts de Seine, parce qu'il s'est associé à l'enquête HID de 2008 est le seul en mesure, aujourd'hui, de mesurer l'importance des populations handicapées de son territoire.

Il nous semblerait utile que la région Ile-de-France se dote des moyens d'observation et d'analyse identique.

2.2 Les réseaux et systèmes de transports concernés par la loi

En matière de transport, la loi concerne tous les services de transport, à partir du moment où il s'agit de transports collectifs²⁸ c'est-à-dire relevant de la LOTI²⁹.

En Ile-de-France, les transports internes à la Région sont de la compétence du STIF.

Le décret 59-157 du 7 janvier 1959³⁰ relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France (Modifié par Décret n°2005-664 du 10 juin 2005) définit les services de la compétence du STIF de la façon suivante :

*« 1° Les **services réguliers**, qui sont des services offerts à la place dont les itinéraires, les points d'arrêt, les fréquences, les horaires et les tarifs sont fixés et publiés à l'avance.*

*« 2° Les **services publics à la demande** de transport routier de personnes, qui sont des services collectifs offerts à la place, déterminés en partie en fonction de la demande des usagers et dont les règles générales de tarification sont établies à l'avance et qui sont exécutés avec des véhicules dont la capacité est supérieure ou égale à quatre places, y compris le conducteur.*

*« 3° Les **transports scolaires**, qui sont des services réguliers publics. Ils peuvent être créés pour assurer à titre principal à l'intention des élèves la desserte des établissements d'enseignement. Sont assimilés à des transports scolaires les services publics à la demande organisés en faveur des élèves et étudiants handicapés en vue de leurs déplacements vers les établissements scolaires ou universitaires.*

En conséquence, avant tout examen d'une dérogation éventuelle, relèvent de la loi de 2005 les aménagements des réseaux métro, des réseaux RER et tramway (RATP et SNCF/RFF), du Transilien (SNCF/RFF) ainsi que les réseaux de Bus de jour (assurés par la RATP et OPTILE voire la SNCF en cas de substitution routière notamment pour travaux) mais aussi le réseau de bus de nuit « Noctilien » (RATP-SNCF) et les réseaux de transport spécialisés pour les PMR (dont le réseau PAM -pour aider à la mobilité)³¹.

Enfin, sont également concernés des services de transport collectif plus spécifiques : le transport par voie fluviale VOGUEO, le Funiculaire de Montmartre et le Val de l'Aéroport d'Orly³².

²⁸ Article 45 : Dans un délai de dix ans à compter de la date de publication de la présente loi, **les services de transport collectif** devront être accessibles aux personnes handicapées et à mobilité réduite.

²⁹ Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (1982).

³⁰ Pris en application de l'Ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France qui a créé le STP puis a été modifiée par la loi « Libertés et Responsabilités locales » en 2004 pour acter la décentralisation de transports à la RIF avec transformation du STP en STIF.

³¹ La mise en place de transports à la demande spécialisés pour PMR (type PAM) n'est pas une obligation prévue par la loi. Par contre, ils doivent être accessibles aux PMR ce qui est leur cas, par définition.

³² Le CDG-VAL de Roissy est également accessible. Mais formellement, parce qu'il s'agit d'un transport gratuit à l'usage des clients de l'aéroport (i.e. la définition d'un transport à caractère « privé » voir un peu plus loin), le CDG-VAL ne semblerait pas concerné par la loi, sauf si depuis 2005, il avait obtenu des subventions publiques (au titre de sa construction ou de son fonctionnement).

Par ailleurs, il existe d'autres types de dessertes ayant le qualificatif de « Dessertes à vocation principale particulière » mais qui sont - lorsqu'elles sont régulières- inscrites au Plan Régional de Transport et font l'objet d'une décision de création ou de modification du STIF :

- les dessertes locales, de très faible fréquence qui viennent compléter des dessertes urbaines ; elles sont créés à la seule initiative d'une collectivité qui en assure la majeure partie de leur financement ;
- les dessertes vers les pôles aéroportuaires, dont la tarification est adaptée au type de service (Cars Air France, par exemple) ;
- les lignes régulières à vocation touristique (Balabus...) ;
- les lignes ayant une fonction essentiellement scolaire, notamment en zone rurale de la grande couronne. Certains circuits font partie du réseau de lignes régulières, d'autres sont exploitées dans le cadre de circuits spéciaux, notamment pour les élèves handicapés ;
- les transports à la demande (TAD), non réguliers par définition. Est par exemple concerné le service Filéo (pour les salariés de la plateforme de Roissy, dénommé « Allobus » jusqu'en mars 2010) ou le service Mobi'Val (territoire de la CC de Val d'Essonne).

Il faut considérer que la loi de 2005 est entièrement applicable à toutes ces dessertes « particulières » parce qu'elles relèvent d'une décision de l'autorité organisatrice (STIF) et parce que, généralement, elles en sollicitent des subventions³³.

Par contre, les transports à caractère privé qui relèvent du décret n° 87 - 242 du 7 avril 1987, relatif à la définition et aux conditions d'exécution des services privés de transport routier non urbain de personnes, à finalité professionnelle ou de loisirs, n'entrent pas dans le champ d'application des dispositions de l'article 45 de la loi du 11 février 2005. A noter que ces transports peuvent être organisés par des collectivités publiques (par ex, établissements d'enseignement), des entreprises pour leur clientèle, des associations pour leurs besoins normaux de fonctionnement, des collectivités territoriales (par ex EHPAD) mais avec obligation d'être gratuits pour les utilisateurs.

Cette absence d'obligation d'accessibilité peut conduire à des situations regrettables. Il arrive ainsi que des établissements scolaires (non spécialisés) aient recours, pour des activités extérieures (par exemple, sports,...) à des transports occasionnels non accessibles ce qui empêche certains enfants en situation de handicap d'accéder aux activités correspondantes alors qu'ils bénéficient de transports adaptés pour effectuer les trajets entre leur domicile et la dite école.

Le tableau ci -après fournit une indication précise de l'importance des principaux réseaux de transports collectifs (selon les exploitants) et permet ainsi de mesurer l'effort à faire pour respecter la loi de 2005.

³³ Application de l'art L112-6 du code des transports qui conditionne l'octroi des subventions à la mise en accessibilité PMR.

SOURCE


d'après : Consistance du réseau, offre et trafic par exploitant en 2009

		Nombre de lignes	Longueur des lignes en km	Nombre de gares ou arrêts	offre (trains-km ou voitures-km) en millions	Voyageurs en millions par an	Voyageurs-Km en millions par an
RATP	RER	2	117	65	12,2	449	4 806
	Metro	16	217	300	47,8	1 479	7 353
	Tramway	3	34	55	9,9	96 yc T4 SNCF	304 yc T4 SNCF
	Bus à Paris	64	597	1 313	44,2	345	807
	Bus Couronne	257	2 685	3 402	110,3	643	1 877
	Noctilien	31	621	1 033	3,9	inclus dans BUS RATP/OPTILE	
SNCF	RER	5	488	193	31,7	676	11 115
	Trains	8	920	217	29,2		
	Tramway	1	8	11	2,9	non degroupé RATP/SNCF	
	Noctilien	16	720	206	2,4	inclus dans BUS RATP/OPTILE	
Optile	Bus ou Car	1 081	20 032	26 070	154,7	309	1 612

Remarques : Estimations de la longueur des lignes d'après SIG. En présence de sous-lignes, les troncs communs ne sont comptabilisés qu'une seule fois.

Trains x kilomètres : Produit du nombre de véhicules par la distance que ceux-ci parcourent annuellement sur le réseau.

Voitures x kilomètres : produit du nombre de voitures-Bus ou Car- par la distance que celles-ci parcourent annuellement sur le réseau (un tram-train étant composé d'un ensemble de voitures ou caisses).

Bus banlieue dont TVM et pour Optile, les niveaux d'offre indiqués correspondent à l'offre théorique (contractuelle).

Source : STIF d'après SNCF, RATP, Optile, 2009

Figure 3 : consistance des réseaux, des offres et des trafics pour chaque exploitant (source OMNIL).

Cette obligation d'accessibilité concerne à la fois les matériels roulants et les ERP qu'ils desservent (quais, gares ou stations, transit avec la voirie) ou les points d'arrêt (bus ou cars...).

La seule exception admise concerne le réseau **Métro** qui bénéficie d'une **dérogation à la règle des 10 ans** (échéance du 13 février 2015 pour la mise en accessibilité) en raison de son appartenance aux « réseaux souterrains de transports ferroviaires et de transports guidés »³⁴³⁵ mais aussi en raison « d'impossibilité technique avérée de mise en accessibilité » pour la plupart des stations.

Mais comme on l'a vu plus haut :

- s'agissant des trains et rames, cette exonération ne vaut que pour le matériel roulant existant (ou en commande) à la date de publication de la loi et non pour le matériel neuf³⁶ ;

³⁴ Extrait Art 45 loi de 2005 « Les réseaux souterrains de transports ferroviaires et de transports guidés existants ne sont pas soumis au délai prévu au deuxième alinéa, à condition d'élaborer un schéma directeur dans les conditions prévues au troisième alinéa et de mettre en place, dans un délai de trois ans, des transports de substitution répondant aux conditions prévues à l'alinéa précédent ».

³⁵ Remarque : L'exception prévue par la loi concerne les « réseaux » et non les stations. Il est incontestable que le réseau métro de Paris est très largement souterrain, même si quelques portions de ligne sont aériennes. La question aurait pu également se poser pour les RER qui, dans leur parcours parisien, sont tous souterrains.

³⁶ A noter que la Circulaire n° 2007-35 du 3 mai 2007 relative « à la sécurité et l'accessibilité du matériel roulant affecté aux services de transport public terrestre de voyageurs aux véhicules assurant à titre principal la desserte des établissements »

- s'agissant des installations fixes, cette exonération ne vaut que pour le réseau existant ;

et impose une contrepartie : « En cas d'impossibilité technique avérée de mise en accessibilité, l'autorité organisatrice des transports doit mettre en place et financer dans un délai de 3 ans, à compter du constat de cette impossibilité technique, des moyens de substitution dont le coût pour les personnes handicapées bénéficiaires ne doit pas être supérieur à celui du transport public. ».

S'agissant du métro, le SDA considère que la substitution est assurée par le réseau de surface (Bus et Tram). Toutefois, comme on le verra en conclusion du point 4.1.1, l'égalité tarifaire requise par la loi n'est pas parfaitement assurée.

Les autres systèmes de transport ne bénéficient donc pas d'une dérogation générale.

2.3 Illustration des aménagements nécessaires :

Cette illustration fait l'objet de l'annexe 19.

On retiendra que :

- en dehors du handicap de mobilité (dont celui des Utilisateurs de Fauteuils Roulants -UFR), les solutions apportées (aveugles ou malvoyants, malentendants...) sont de même nature que l'on soit sur un réseau bus ou un réseau ferroviaire ;
- l'accessibilité des réseaux routiers pour les handicapés moteurs (dont UFR -Utilisateurs de Fauteuils Roulants) se règle, au plan technique, de façon différente selon qu'il s'agit de bus ou de cars³⁷. Pour les bus, une palette amovible vient combler la lacune entre le plancher (surbaissé de conception) et le trottoir. Pour les cars, la question à résoudre est techniquement plus complexe dans la mesure où le plancher est surélevé de conception et où le trottoir ne peut pas être rehaussé comme sur le réseau ferré. Il subsiste donc une différence d'altitude qui ne peut être franchie sans mécanisation (type hayon élévateur)³⁸. Mais qu'il s'agisse d'un bus ou d'un car, le système mécanique (palette, élévateur) est toujours commandé, à la demande, par le conducteur qui vérifie préalablement le bon alignement du véhicule et l'absence d'obstacle ;
- Par contre, l'accessibilité des trains et RER pour les mêmes types de handicap moteur, parce qu'elle doit pouvoir se faire en toute autonomie (le mécanisme doit se déployer sur simple intervention -bouton poussoir- du voyageur) ne peut se traiter que par le recours à une palette comble-

scolaires » a instauré une dérogation à l'accessibilité des cars nouvellement mis en service pour les dessertes scolaires mais sans les exempter de l'obligation d'accessibilité à l'échéance de 2015 (voir texte de la circulaire en annexe 14).

³⁷ Les principales différences –et leur origine- entre les cars (où, sauf dérogations, tous les passagers doivent être assis et attachés) et les bus qui peuvent transporter des voyageurs debout, sont explicitées au point 2.4.4.2.

³⁸ On commence à trouver des cars disposant d'un plancher partiellement surbaissé en leur milieu –et donc utilisant des palettes) mais ils ne sont économiquement plus utilisables en dehors des lignes de transport collectif (en raison du surcoût important et du moindre nombre de places assises).

lacune avec des différences de niveau quai-train limitées. Les difficultés techniques rencontrées principalement sur le réseau RFF/SNCF, (grande variété des hauteurs de quai selon les lignes et différence de niveau quai/train) ont bien été mises en évidence dans le rapport Hermelin³⁹. Les solutions techniques sont beaucoup plus complexes et plus coûteuses au point que les aménagements des réseaux ferroviaires représentent 90% du financement du SDA dont 99% pour le réseau RFF/SNCF.

Extrait du Rapport Hermelin (CESR Ile-de-France - décembre 1998)

Les accès aux trains :

Des difficultés importantes existent sur l'ensemble du réseau SNCF francilien pour accéder aux trains. En effet, les lacunes verticales sont souvent très importantes, et ceci pratiquement dans toutes les gares. On constate des écarts pouvant aller jusqu'à près d'un mètre. D'après le rapport IAURIF, les **lacunes** verticales sur le réseau SNCF seraient les suivantes (en pourcentage du nombre total de quais d'Ile-de-France):

- 12% entre 70 cm et 100 cm,
- 10% entre 50 et 70 cm,
- 69% entre 30 et 50 cm,
- 9% entre 0 et 30 cm.

Le matériel SNCF d'Ile-de-France comporte, pour aider la montée des voyageurs, le plus souvent une seule marche de 21 cm pour les rames à deux niveaux et d'environ 30 cm (difficilement franchissable pour beaucoup d'usagers) pour tous les autres matériels.

2.4 Quelques points de compréhension sur la façon d'appréhender le dossier en Ile-de-France

2.4.1 En matière de transports collectifs, que signifie « matériel roulant accessible » ?

Le décret du 9 février 2006⁴⁰ a apporté des précisions très importantes sur les aménagements à réaliser sur tous les matériels roulants ferrés comme routiers pour pouvoir considérer qu'un métro⁴¹, un RER, un train, un tram, un bus ou un car est accessible :

« La conception et les équipements du matériel roulant doivent permettre aux personnes en situation de handicap et aux personnes à mobilité réduite :

1. D'effectuer les opérations de montée et de descente des véhicules routiers et des rames et d'installation à bord ;

2. De bénéficier de tous les services offerts à l'intérieur du véhicule ou de la rame, sauf cas d'impossibilité technique avérée qui donneront lieu à la mise en place de mesures de substitution ;

³⁹ Les travaux d'investissement réalisés depuis ont un peu fait évoluer ces chiffres mais les grandes proportions respectives ont peu varié.

⁴⁰ Voir en annexe 11.

⁴¹ La dérogation dont bénéficie le réseau métro ne concerne que le délai de 10 ans (accessibilité 2015). Par contre, il n'y a pas de dérogation pour le matériel roulant neuf ou rénové qui doit répondre aux critères d'accessibilité (lacune quai-rame par exemple) et d'équipement d'information.

3. De se localiser, de s'orienter et de bénéficier en toute circonstance de l'information nécessaire à l'accomplissement du voyage.

Les dispositions et aménagements propres à assurer l'accessibilité du matériel roulant doivent satisfaire aux obligations suivantes :

1. S'il subsiste entre le véhicule ou la rame et le trottoir ou le quai des lacunes horizontales ou verticales non franchissables, **elles sont comblées grâce à l'ajout d'équipements** ou de dispositifs adéquats, **à quai ou embarqués** ;

2. **Au moins une porte par véhicule ou par rame** permet le passage d'un fauteuil roulant ;

3. Les véhicules et les rames contiennent au moins un emplacement destiné aux personnes se déplaçant en fauteuil roulant et des sièges réservés aux passagers à mobilité réduite, à proximité des accès. L'identification de ces emplacements et sièges est clairement affichée ;

4. Toute information délivrée à bord ou nécessaire au bon déroulement du voyage est diffusée sous forme sonore et visuelle et adaptée aux capacités de perception et de compréhension des personnes handicapées et à mobilité réduite. »

Il en ressort que :

○ La durée de vie des bus RATP étant de l'ordre de 10 ans, le renouvellement *naturel* du parc devrait donner, tout aussi naturellement, la garantie que, même si des retards apparaissent dans la mise en œuvre de l'accessibilité des points d'arrêt, le parc de bus sera totalement accessible à horizon 2015 ;

○ Sur le Réseau OPTILE, qui comporte une proportion importante de cars la durée de vie est plutôt de 15 ans. D'ailleurs, à fin 2009, un cinquième du parc (bus ou cars) avait entre 11 et 18 ans. Sans effort particulier⁴², le parc d'OPTILE ne serait donc intégralement accessible qu'en 2020 ;

○ La durée de vie des RER ou trains (comme des métros) étant beaucoup plus longue (30 voire 40 ans), l'échéance de la mutation vers un parc de matériel totalement accessible est beaucoup plus éloignée, ce qui rend plus intéressante voire incontournable dans certains cas l'option « rénovation » même si celle-ci soulève des difficultés techniques importantes pour l'accessibilité UFR (Utilisateurs de Fauteuils Roulants).

Pour ce qui concerne les métros et tramways et plus généralement les transports guidés (VAL...) à l'exception des trams-trains, un arrêté du 13 juillet 2009 est venu préciser les conditions à remplir pour « la mise en accessibilité des véhicules de transport public (guidé) urbain aux personnes handicapées et à mobilité réduite ». Cet arrêté prévoit que :

« l'accès des PMR est réalisé de plain-pied » et que « les lacunes horizontales et verticales entre le nez de quai et le seuil des portes accessibles identifiées par le symbole international seront au maximum de 50 mm pour la lacune verticale et de 50 mm pour la lacune horizontale... Lorsque ces valeurs spécifiées ne peuvent être atteintes, et notamment dans les stations en courbe des lignes existantes, les accès desservant les espaces réservés aux utilisateurs de fauteuil roulant sont équipés de dispositifs embarqués, tels que rampes d'accès, combles-lacunes ou seuils fusibles ».

⁴² Selon la FNTV (source « autocar info » de février 2008) le parc d'autocars affectés au transport interurbain s'élèverait à 60 000 en France et on comptabiliserait chaque année 4 000 immatriculations de véhicules neufs. Indépendamment des problèmes de financement, il faudrait donc augmenter la production industrielle des fabricants de 50% pour réduire à 10 ans la période de renouvellement intégral du parc.

2.4.2 La définition d'une ligne de TC accessible

Le principe d'«aménagement raisonnable» retenu au plan international, a conduit le législateur à laisser aux autorités organisatrices une marge pour définir, dans le SDA, les aménagements à réaliser de façon à éviter toute « **disproportion manifeste entre les améliorations apportées et leurs conséquences** »⁴³.

Il faut rappeler en effet que même sur les lignes ferroviaires, la fréquentation des gares en milieu rural francilien est parfois très faible (quelques dizaines de voyageurs par jour) et souvent bien inférieure à celle des arrêts de bus en milieu urbain.

Le recours à l'utilisation de critères de fréquentation des gares pour déterminer l'opportunité de réaliser les investissements s'est donc imposé naturellement d'autant que par décision n°2008/164/CE du 21 décembre 2007⁴⁴, la Commission Européenne a validé la spécification technique d'interopérabilité (STI) relative aux personnes à mobilité réduite (PMR) « dans le système ferroviaire transeuropéen conventionnel et à grande vitesse ». Cette STI-PMR avait été élaborée sous l'égide de l'Agence Européenne d'Interopérabilité Ferroviaire (AEIF). La STI-PMR dispense cependant de l'obligation de mise en accessibilité pour les gares dont le trafic journalier est inférieur à 5 000 voyageurs (ou 2 500 « entrants »⁴⁵ en gare), dès lors qu'il existe une autre gare accessible à une distance maximale de 25 km. Cette décision de la CEE a été rendue applicable sur le territoire français par l'arrêté du 30 juin 2008⁴⁶ avec la précision que l'on entend par « gare » tout point d'arrêt d'un train destiné à la montée ou la descente de passagers, qu'il existe un bâtiment ou non. Les simples « haltes » sont donc considérées comme des gares et sont donc concernés par les obligations d'accessibilité.

Formellement, selon la décision de la commission européenne, cette STI s'applique non seulement au réseau ferroviaire « transeuropéen à grande vitesse » mais également au réseau ferroviaire « transeuropéen conventionnel » lequel ne couvre pas la totalité du réseau ferroviaire français (RFN - réseau ferré national). Ce réseau dit transeuropéen est celui sur lequel la concurrence doit pouvoir s'exercer et dont, de ce fait, les spécifications et normes de fonctionnement sont harmonisées (principe d'interopérabilité). Ce réseau « transeuropéen conventionnel » couvre ainsi notamment toutes les lignes reliant Paris et la province, parcourues par des trains de grande ligne (Intercités renommés « d'équilibre du territoire »). Mais ces lignes sont toutes également parcourues par des trains Transilien. On trouve donc sur le réseau régional d'Ile-de-France sur lequel circulent des RER ou trains relevant de la compétence du STIF trois situations :

⁴³ Cette formulation ne vise pas explicitement les trains mais on la retrouve dans plusieurs textes réglementaires français traitant du cadre bâti en tant que fondement de possibles dérogations.

⁴⁴ Publiée au Journal officiel de l'Union européenne n° L 64 du 7 mars 2008 –voir annexe 7.

⁴⁵ Généralement, pour une gare donnée, on décompte, –sur une période annuelle- autant de voyageurs qui montent dans les trains que de voyageurs qui en descendent. Les « entrants » correspondent aux voyageurs « montants ».

⁴⁶ Voir annexe 7.

- ✓ des lignes du RFN (réseau ferré national propriété de RFF) appartenant au « réseau transeuropéen conventionnel » : par exemple ligne Paris Saint Lazare- Poissy- Mantes.
- ✓ des lignes du RFN (réseau ferré national propriété de RFF) ne faisant pas partie du « réseau transeuropéen conventionnel »⁴⁷ : par exemple, tronçon de ligne entre Achères et Cergy le Haut
- ✓ des lignes n'appartenant pas au RFN mais au réseau RATP : par exemple ligne Nanterre Préfecture, La Défense, Nation, Marne La Vallée.

Ainsi, un RER A circulant entre Marne La Vallée et Cergy⁴⁸ peut relever de 3 réglementations et normes différentes. En matière d'accessibilité des gares et des quais, une telle situation n'était pas acceptable et il fallait adopter pour l'Ile-de-France une norme identique nécessairement plus ambitieuse (trafic de la gare, distance des gares voisines) que la STI européenne.

Le SDA n'a donc pas prescrit l'équipement de la totalité des 430⁴⁹ gares RER ou trains des réseaux RATP et RFF/SNCF. Comme on le verra plus loin, ce sont 266 gares⁵⁰ qui ont été retenues. Elles couvrent 97% du trafic sachant que 12 d'entre elles, malgré un trafic assez faible ont été retenues car elles constituent des générateurs de trafic potentiels (par exemple desserte d'établissements spécialisés...).

S'agissant des transports collectifs rouliers, la philosophie est la même. On notera, en outre, que le très récent Règlement Européen n°181/2011 du 16/2/2011 -déjà cité⁵¹- prévoit une dérogation au principe de non-discrimination envers les PMR : « **les transporteurs ... peuvent refuser ...de faire monter à bord une personne au motif de son handicap ou de sa mobilité réduite...lorsque la conception du véhicule ou les infrastructures, y compris les arrêts et stations d'autobus, rendent physiquement impossible la montée, la descente ou le transport de la personne handicapée ou de la personne à mobilité réduite dans des conditions sûres et réalisables sur le plan opérationnel** ».

Les deux limites posées concernant ainsi d'une part (« conditions sûres ») la sécurité (au sens intégrité physique) du passager UFR qui ne saurait être engagée et d'autre part (« réalisables sur le plan opérationnel ») la compatibilité avec l'exploitation (par exemple durée de stationnement).

⁴⁷ Elles peuvent toutefois appartenir en tout ou partie au réseau transeuropéen fret.

⁴⁸ Missions UPAC, UMID, UVAR etc.

⁴⁹ Le SDA cite le chiffre de 455 gares mais le nombre de gares RFF/SNCF et RATP serait plutôt de 437 (dont 372 RFF/SNCF et 65 RATP), ces chiffres comportant les 6 gares « doubles » (une gare RFF/SNCF et une station RATP superposées type gare de Lyon). La différence de 18 unités provient vraisemblablement de la prise en compte par le STIF des 9 gares SNCF devenues gares du tram-train Aulnay-Bondy et des 9 gares de la ligne Coulommiers La Ferté Gaucher, aujourd'hui exploitée par des cars.

⁵⁰ 9 d'entre elles doivent faire l'objet d'une demande de dérogation en raison d'impossibilités techniques avérées.

⁵¹ Règlement relatif aux « droits des passagers dans le transport par autobus et autocar » - voir point 1.3.2 et en annexe 6 les éléments dudit règlement qui sont également applicables sur courte distance).

La déclaration d'accessibilité :

En matière de **liaison par RER ou train**, il n'y a pas de règle formalisant les conditions permettant de déclarer une ligne accessible.

Comme on le verra plus loin, les délais permettant de disposer de la totalité des rames effectivement accessibles au sens du décret de 2006 (pour les UFR, au moins une porte et lacune comblée) sont assez éloignés (et souvent nettement au-delà de l'échéance de 2015). Le STIF considère qu'il y a là une situation temporaire qui, dès lors que la gare (prévue au SDA) est accessible, doit être compensée par la présence d'une assistance du personnel de l'exploitant (voir point 4.8.2). Il y aurait donc une transition par une situation d'accessibilité « assistée » en attendant l'accessibilité en toute autonomie.

En matière de **liaison par bus**, une ligne est déclarée accessible dès lors que deux conditions sont remplies :

- **100% des bus ou cars** utilisés sur la ligne sont effectivement accessibles.
- Un pourcentage significatif exprimé en nombre de points d'arrêts ou de volume de trafic assuré (voir ci-après en fonction du type de ligne) a été rendu accessible :
 - pour les lignes des **réseaux urbains** sur lesquelles circulent des bus, au moins **70 % des arrêts** desservis doivent avoir une accessibilité qui a été confirmée par les services de la voirie des collectivités locales compétentes ou d'associations représentatives d'UFR ou de commissions locales d'accessibilité ;
 - pour les lignes des **réseaux interurbains**, la mise en accessibilité de certains points d'arrêts peut poser problème ou encore présenter un intérêt limité (par exemple lorsque le point d'arrêt est situé en bordure d'une voie sans trottoir). Dans ces cas, la ligne peut être déclarée accessible dès lors que les points d'arrêts rendus accessibles concentrent **au minimum 50 % du trafic** (calcul fait sur les « montants »).

Lorsque les critères sont remplis, les sociétés de transport doivent⁵² :

- dispenser la formation nécessaire aux personnels de la ligne ;
- Mettre à jour et transmettre les documents d'information contractuels (plans et/ou fiches horaires de la ligne affichés aux points d'arrêt, sur internet, dans les véhicules ou distribués aux usagers) ;
- apposer des stickers « accessibles UFR » sur les véhicules et les poteaux des arrêts accessibles.

La déclaration d'accessibilité d'une ligne ne remet pas en cause les travaux qui restent à effectuer sur les arrêts non accessibles ; l'objectif reste de rendre accessible 100% des points d'arrêts des lignes sauf impossibilité technique.

⁵² Voir article 14-1 du contrat de type 2 entre STIF et opérateur routier explicité au point 4.3.4.2.

En tout état de cause, le repérage des arrêts provisoirement non accessibles doit être correctement assuré pour éviter toute confusion sur le service assuré. Ci-après l'exemple d'un sticker sur la ligne 28 de la RATP. Dans cet exemple, les arrêts Breteuil, Hôpital des Enfants malades, Gare Montparnasse et Alesia-Gal Leclerc ne sont pas accessibles aux UFR parce que les arrêts n'ont pas encore pu être aménagés (par exemple, situation en courbe).

Mais la ligne est équipée pour pouvoir transporter des personnes ayant un handicap autre (auditif, visuel, etc....).

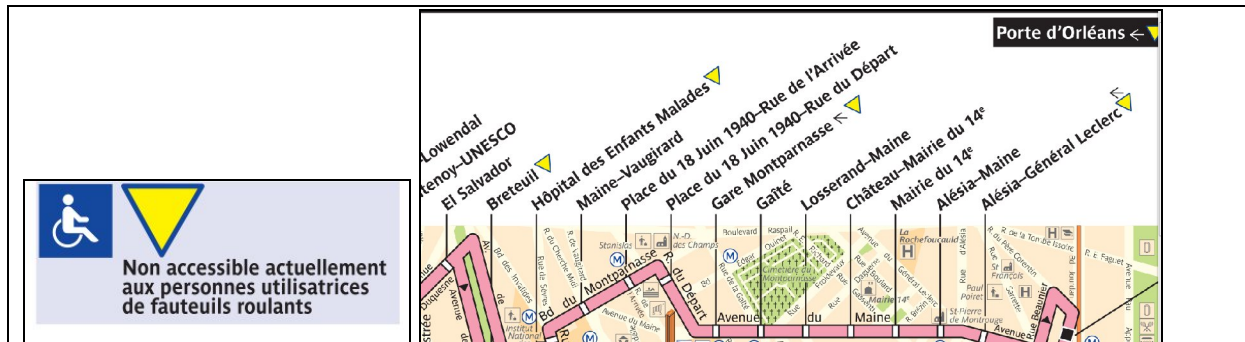


Figure 4 : exemple de situation d'accessibilité partielle sur la ligne RATP bus 28 (d'après plan RATP).

2.4.3 Les contraintes techniques

2.4.3.1 Pour les aménagements concernant les personnes à mobilité réduite autre qu'avec fauteuil roulant

Les aménagements qui ont été décrits au point 2.3 (voir aussi annexe 9) ne soulèvent pas de difficultés techniques particulières. Il faut cependant veiller à leur bonne insertion dans l'ensemble de la signalétique. Ainsi par exemple, les « bandes de guidage » à destination des aveugles ou malvoyants ne peuvent traiter toutes les cas de figure dans une gare ou une station RER importantes sauf à rendre les cheminements illisibles ou trop complexes. Mais il faut également veiller à ne pas donner aux personnes présentant des déficiences visuelles (voire auditives) lourdes un sentiment de trop grande sécurité qui pourrait les amener à relâcher leur vigilance et se révélerait, in fine, dangereux pour leur sécurité.

2.4.3.2 Pour les aménagements intéressant les personnes en fauteuil roulant (UFR)

La problématique de l'accessibilité se situe à l'interface entre le sol et le mobile (véhicule). Le niveau du sol doit être à la même hauteur que le niveau du mobile (différence d'altitude inférieure à 5 cm) et la lacune horizontale aussi faible que possible (pour éviter qu'une petite roue -avant- de fauteuil puisse y tomber). Comme l'ajustement ne peut être durablement parfait (par exemple l'usure des roues sur le matériel tramway, Métro, RER ou train peut faire descendre le niveau du plancher de plusieurs centimètres...) un dispositif de « palette comble lacune » est souvent nécessaire pour réaliser un léger ajustement tant sur le plan vertical que sur le plan horizontal.

Lorsque l'on construit une installation entièrement nouvelle (cas des tramways ou des nouvelles lignes de RER - partie parisienne d'Eole par exemple - ou des nouvelles lignes de métro type Ligne 14), les dispositions constructives permettent d'optimiser cette interface sol/mobile.

Par contre, lorsque l'on doit aménager les installations existantes, on peut rencontrer des contraintes importantes qui nécessitent des solutions plus complexes et donc plus coûteuses.

L'annexe 20 explicite les problèmes rencontrés en Ile-de-France sur les réseaux RATP (métro et RER) et RFF/SNCF (RER et Transilien).

S'agissant des transports routiers, on rencontre deux cas de figure différents selon que les transports sont assurés par des bus (desserte urbaine) ou par des cars (desserte interurbaine). Or, comme le rappelle le SDA, la moitié des lignes prévues être rendues accessibles) en Grande Couronne sont desservies par des cars et non des bus.

Qu'est-ce qui différencie un bus et un car ?⁵³

De façon schématique, on peut considérer que :

Le bus (ou autobus) est conçu pour des parcours limités, à vitesse réduite, ce qui permet d'accueillir des voyageurs debout. De ce fait, le bus doit disposer d'un plancher plat (si possible sans marches -sauf aux extrémités) qui peut alors être positionné très bas.

Le car (ou autocar) est conçu pour des déplacements de plus longue distance et donc à vitesse plus élevée. Les voyageurs doivent donc être assis (et attachés)⁵⁴ et, pour des raisons de place, les bagages sont placés dans des soutes qui sont situées sous le plancher du car. De ce fait, le car a un plancher qui est positionné assez haut (et donc des marches d'escaliers pour y accéder).

Sur les **bus** - dont le plancher est déjà, par conception, bas (ou surbaissé) -, le dispositif utilisé est le déploiement d'une palette coulissante comble-lacune qui permet de rattraper un dénivelé d'une vingtaine de centimètres. Si le plancher est un peu plus haut, on utilise la suspension pneumatique pour descendre au maximum le plancher du bus (lequel « s'agenouille ») coté point d'arrêt, et permettre le déploiement de la palette comble lacune.

Sur les **cars** dont les planchers sont beaucoup plus hauts, la problématique est assez voisine de celle des trains mais il est impossible de relever le niveau du trottoir. L'accessibilité pour les UFR (usagers en fauteuil roulant) nécessite donc généralement (*on verra plus loin que d'autres solutions se sont développées plus tardivement*) un hayon ou une plateforme élévatrice embarquée à déploiement motorisé.

⁵³ Voir en annexe 15 Extrait Arrêté du 2 juillet 1982 relatif aux transports en commun de personnes.

⁵⁴ Il existe quelques dérogations à cette double obligation qui sont strictement encadrées : par exemple, transports scolaires en France ou « lignes régulières interurbaines en Ile-de-France ». Mais en pareil cas, la vitesse est limitée à 70 km/h.

Un marché de l'autocar qui s'est tardivement converti à l'accessibilité PMR et qui offrait peu de choix en 2005

Les premières plateformes ont été mises au point il y a de nombreuses années, à la demande des autocaristes assurant des transports fréquents vers les lieux de pèlerinage. Mais ces dispositifs étaient conçus comme des équipements complémentaires (commercialisés et installés le plus souvent par des sociétés indépendantes des constructeurs) faute de débouchés suffisants pour justifier une industrialisation en série. En effet, un tel dispositif, indépendamment de son coût élevé, oblige à réaménager l'intérieur du car pour y loger les UFR, ce qui entraîne la suppression inévitable de places assises. Le problème est le même pour les bus, mais dans un bus, les emplacements UFR non utilisés peuvent accueillir des voyageurs debout.

Schématiquement, il y a deux systèmes commercialisés aujourd'hui :

- avec un accès UFR spécialisé : le hayon (ou plateforme) prend place, au repos, dans un caisson d'environ 60 cm de haut situé au niveau de la soute à bagage. Une fois déplié, il permet, grâce à de puissants vérins déportés de faire monter ou descendre un voyageur dans son fauteuil par l'extérieur du car sur une hauteur comprise entre 120 et 180 cm environ, l'accès à l'intérieur du car se faisant par une « porte » supplémentaire (située au milieu du car, à la verticale du caisson de rangement du hayon).
- avec un accès UFR par la porte du milieu : le hayon est dissimulé dans l'escalier dont les marches sont escamotables, avec 2 emplacements UFR situés en vis-à-vis au milieu du car.

Dans les deux cas, à la différence du bus, la manœuvre du dispositif nécessite une intervention à pied d'œuvre du conducteur et peut prendre plusieurs minutes ce qui est parfois incompatible avec les contraintes de l'exploitation d'une ligne de transport collectif qui doit assurer des rotations et des correspondances.

Cette difficulté potentielle avait été mise en évidence dans le SDA :

« Suite à des **retours d'expériences** d'autres régions montrant l'impact **sur la régularité des cars équipés d'élévateurs**, le STIF examine la solution des cars à plancher surbaissé équipés de palette. Cette mise en place se ferait dans le cadre du renouvellement des véhicules et de l'affectation prioritaire du parc existant. ».

De tels cars à planchers surbaissés (dénommés « low entry ») existent mais sont relativement peu commercialisés car d'une part, le surcoût est important (30% du prix de base) et d'autre part, la conception du plancher et des circulations à l'intérieur du car fait perdre 6 à 8 places assises sur une cinquantaine ainsi qu'une partie des soutes à bagages.

Comme dans un car, à la différence d'un bus, on ne transporte pas de voyageurs debout, la diminution du nombre de places assises conduit à une diminution de la capacité globale et pose des difficultés de rentabilisation aux transporteurs qui utilisent leur parc, en fin de semaine, pour des transport à caractère touristique (déplacements de clubs sportifs par exemple). C'est la raison pour laquelle le marché pour ce type de car s'est peu développé.

Dans un car dit « low entry », il n'y a qu'une petite partie médiane du car qui dispose, face à la porte, d'un plancher surbaissé. Pour un UFR, l'accès se fait grâce à une palette amovible, comme dans un bus mais l'UFR doit voyager ensuite en contrebas par rapport autres voyageurs qui sont séparés, de part et d'autre, par des marches. À la différence des cars utilisant des hayons ou plateformes élévatrices capables de gérer toutes les différences de niveau, ce type de véhicule nécessite que les arrêts soient correctement aménagés et que le dénivelé soit limité ce qui le spécialise, de facto, pour les seules dessertes interurbaines de transports en commun.

Il se trouve que c'est bien la situation rencontrée sur les réseaux OPTILE, les cars étant exclusivement utilisés sur les lignes régulières. Par ailleurs, dans le cadre des contrats, les cars sont financés à 100% par le STIF.

Ainsi donc, si le « bus accessible aux UFR » est rapidement devenu le standard du marché des véhicules neufs, cela n'a pas été le cas pour les cars d'autant qu'ils sont moins fréquemment utilisés en transport urbain. Ainsi, en 2007, on ne comptait que 5%⁵⁵ du parc interurbain aménagé pour l'accessibilité PMR.

Néanmoins, le 16 février 2011, le Parlement européen a adopté un nouveau règlement (n°181-2011 paru au JO-UE le 27/2/2011) relatif aux droits des passagers dans le transport par autobus et autocar à distance supérieure à 250km⁵⁶. Ce texte, qui sera, par nature, automatiquement applicable (donc sans transposition dans les textes nationaux) deux ans après sa publication au JO-UE soit à partir du 27 mars 2013 vient compléter la législation de l'Union européenne en matière de transports aérien, ferroviaire et maritime.

Même si les dispositions applicables aux transports à courte distance n'introduisent pas de contrainte particulière sur les conditions techniques que doivent remplir les réseaux et les matériels en Ile-de-France, cette importante avancée va conduire les constructeurs à faire du « car accessible aux UFR » le nouveau standard du marché du neuf pour ce type de véhicule, ce qui permettra non seulement de faire baisser les coûts mais aussi, vraisemblablement, de développer une gamme de solutions plus innovantes et plus performantes lors du déploiement des dispositifs d'assistance.

2.4.4 Les contraintes organisationnelles : la multiplicité des intervenants

Un réseau de transport ne peut être rendu accessible - en toute autonomie - aux personnes à mobilité réduite que si deux actions concomitantes sont conduites à bonne fin :

- la mise en circulation d'un matériel roulant (Bus, RER, Train, Tram) effectivement « accessible »,
- l'adaptation des installations au sol (points d'arrêt bus ou quais).

La mise en circulation de matériels roulants accessibles se fait soit à l'occasion de l'acquisition de matériels neufs soit à l'occasion de leur modernisation. Certes, les montants financiers à mobiliser (fonds propres ou subventions) sont considérables mais les décisions d'achat ne sont prises que par un seul intervenant : l'exploitant, (avec l'accord et, le cas échéant, des subventions de l'autorité organisatrice). Par ailleurs, le matériel roulant ayant une durée de vie limitée (de l'ordre de 10/15 ans pour les bus, de l'ordre de 30/40 ans pour les RER ou trains) les investissements sont nécessairement

⁵⁵ Source déjà citée : FNTV – autocar-info février 2008.

⁵⁶ Règlement CEE déjà évoqué au point 2.4.2 : plusieurs de ses dispositions sont applicables lorsque la distance est inférieure –voir en annexe 6- et donc concernent les TC routiers en Ile-de-France.

planifiés dans le temps et la proportion de matériels accessibles progresse presque automatiquement chaque année.

Il n'en est malheureusement pas de même pour les aménagements « au sol » et l'on peut se trouver alors dans des situations où la coordination entre la mise en service des nouveaux matériels et la réalisation des aménagements indispensables dans les gares ou points d'arrêt n'est pas correctement assurée.

2.4.4.1 Les contraintes organisationnelles sur les réseaux ferrés

Comme on vient de le voir, les problèmes techniques rencontrés pour aménager les gares ou points d'arrêt ne sont pas toujours simples à surmonter et ils nécessitent souvent des financements très importants. Mais il existe un autre type de difficultés qui tient à la multiplicité des intervenants et des décideurs. En effet, si dans le cas du réseau RER RATP, la structure qui commande le matériel roulant et le fait rouler est la même (entreprise RATP) que celle qui gère les infrastructures et engage les travaux d'aménagement des quais, la situation est un peu différente sur le Transilien : C'est RFF qui est le gestionnaire d'infrastructure du réseau sur lequel circulent les trains acquis (avec un cofinancement du STIF) et exploités par la SNCF.

En effet, pour transposer en droit français la directive européenne 91-440 imposant notamment la séparation de la gestion de l'infrastructure ferroviaire de celle de l'exploitation des services de transport, le législateur a, par la loi du 13 février 1997 créé un « gestionnaire de l'infrastructure » indépendant et transféré à un nouvel établissement public, Réseau ferré de France (RFF), l'ensemble de « l'infrastructure ferroviaire ». Par infrastructure, il faut entendre tout ce qui est nécessaire pour assurer la libre circulation des convois et, à ce titre, les quais de desserte (et leurs équipements) pour voyageurs ont été transférés à RFF. Et avec les quais, les souterrains qui les relie (avec les éventuels ascenseurs ou escalators).

Par contre, les gares sont restées dans le domaine de la SNCF (comme les trains) avec une situation un peu plus complexe à décrire pour ce qui concerne l'interface entre ces deux domaines distincts.

On retiendra donc que les aménagements concernant les quais (cheminements, rehaussements et liaison quai-train) sont de la responsabilité de RFF tandis que les aménagements concernant les bâtiments voyageurs accueillant le public (et plus généralement la liaison voirie/quai) sont de la responsabilité de la SNCF.

Il faut toutefois préciser que la loi de 1997 a fait de la SNCF le « gestionnaire d'infrastructure délégué » pour le compte de RFF, notamment lorsqu'il s'agit de réaliser des travaux sur des lignes en exploitation (par la SNCF). Pour autant, la maîtrise d'ouvrage reste assurée par RFF. Mais la SNCF, en tant que « gestionnaire d'infrastructure délégué » pour le compte de RFF assure la maîtrise d'œuvre (mais non

la maîtrise d'ouvrage) des travaux ce qui signifie que le pouvoir décisionnel (nature des investissements, calendrier et financement) relève entièrement de RFF. De ce fait, indépendamment de la délicate question des financements, les conditions sont donc encore réunies pour que la coordination entre aménagements au sol et aménagement des trains soit correctement assurée. D'ailleurs, pour garantir la réussite du programme prévu par le SDA Ile-de-France, la SNCF et RFF ont constitué des équipes communes pour piloter la maîtrise d'ouvrage des études et des travaux.

2.4.4.2 Les contraintes organisationnelles sur les réseaux Bus

Sur les réseaux de bus, la situation est beaucoup plus complexe : Il y a deux sortes de points d'arrêt : les « gares routières », généralement situées à proximité des grandes gares de transport ferré (RER, trains ou métro) et les points d'arrêts isolés (encore appelés « abribus » ou « poteaux de campagne »).

Les points d'arrêt relèvent de la responsabilité (maîtrise d'ouvrage) du gestionnaire de la portion de voirie considérée, lequel peut être la commune (ou un EPCI) ou le département (voire l'État) selon le statut de la voirie. Ainsi sur une même ligne de bus, on peut trouver, aux cotés éventuellement du ou des départements, autant de maîtres d'ouvrage en charge de l'aménagement des arrêts que de communes traversées. Or ces différentes collectivités ont rarement les mêmes priorités, surtout lorsque les dits aménagements de points d'arrêt sont programmés à l'occasion de la réalisation d'autres travaux sur la voirie ou à proximité (enfouissement de câbles par exemple). L'exploitant, qui met en circulation des bus accessibles (parce qu'il ne peut indéfiniment différer le renouvellement des bus anciens) se trouve alors dans l'impossibilité d'en faire bénéficier les UFR (Utilisateurs de Fauteuils Roulants) ce qui est peu compréhensible pour les voyageurs.

Mais les gestionnaires de réseau de bus se trouvent, à l'expérience, confrontés à un autre type de difficulté. Grâce au renouvellement naturel du parc, les nouveaux bus sont livrés avec des équipements d'accessibilité (palettes rétractables) qui nécessitent une formation spécifique du personnel, en particulier pour la gestion des incidents techniques entraînant l'immobilisation du bus⁵⁷. Or lorsque les points d'arrêts ne sont pas accessibles, non seulement le bénéfice de cette formation se perd (faute de pratique) mais encore le gestionnaire du réseau n'est pas en mesure de mettre en évidence d'éventuels dysfonctionnements sur les palettes qui relèveraient de la garantie du constructeur.

Certains réseaux (RATP par exemple) vont jusqu'à déséquiper provisoirement les bus en déposant les palettes de façon à éviter une formation inutile et pouvoir reporter le début de garantie mais cela occasionne des frais importants.

⁵⁷Des contrôles de sécurité empêchent le bus de rouler avec une palette déployée même partiellement –des procédures de fonctionnement dégradé avec neutralisation de la palette sont donc prévues.

3 Les grandes lignes du SDA de l'Ile-de-France

Rappel : la loi de 2005 fixe dans son article 45 un délai :

- ✓ de 10 ans pour la mise en accessibilité des réseaux de transport collectif,
- ✓ de 3 ans pour l'élaboration d'un schéma directeur d'accessibilité des services de transport (SDA).

Le SDA définit les objectifs de mise en accessibilité (calendrier et nature des investissements à réaliser) de tous les modes de transports.

3.1 Calendrier d'adoption du SDA

Avant son approbation qui est intervenue en deux temps :

- 14 février 2007, approbation par le CA du STIF des **grandes orientations prioritaires pour les transports publics franciliens** devant servir de base à l'élaboration du schéma directeur d'accessibilité en Ile-de-France,
- Le 08 Juillet 2009 : approbation par le CA du STIF du volet de programmation et de financement du SDA.

Le SDA a fait l'objet d'une élaboration concertée à partir de novembre 2006 avec l'ensemble des acteurs regroupés au sein d'un « comité de gouvernance » (associations de PMR, départements et transporteurs).

3.2 Contenu du SDA

Selon la présentation faite par le STIF, le premier travail nécessaire à l'élaboration du schéma directeur d'accessibilité de l'Ile-de-France a été la réalisation d'un état des lieux des services de transports. Il a été conduit en partenariat avec tous les acteurs concernés : associations et structures représentatives des personnes à mobilité réduite, Région Ile-de-France, collectivités territoriales, et transporteurs.

2 grands principes ont guidé les travaux :

- combiner les mesures d'investissement et de services,
- rechercher des actions ambitieuses, raisonnables et mesurées compte tenu des contraintes (techniques, opérationnelles et budgétaires). De fait, 20% des investissements devraient avoir un impact positif sur 80% du réseau.

Cette concertation a permis de dégager 7 grandes orientations (source présentation STIF).

Orientation n°1 : accorder la priorité à la mise en accessibilité du réseau routier d'ici 2015 avec pour objectif une accessibilité :

- **complète en zone dense** : accessibilité PMR de toutes les lignes de bus de Paris et de la petite couronne 285 lignes et 11 000 points d'arrêt afin de créer une réelle alternative au métro,
- **et ciblée** (les lignes retenues couvrent 57% du trafic) **en grande couronne** : accessibilité PMR des seules lignes structurantes de grande couronne, soit environ 450 lignes et 12 000 points d'arrêt pour assurer un maillage complémentaire à celui des gares ferroviaires accessibles du réseau de référence SDA.

Orientation n°2 : Compléter les mesures d'investissements par des services pour traiter un volume de 2,6 millions d'appels ou déplacements annuels et atteindre l'objectif d'accessibilité :

- Mettre en place des services de transport à la demande entre les gares non accessibles et les gares accessibles du réseau, lorsqu'il n'existe pas de mode routier accessible,
- Assurer l'accès au train par des services d'assistance dans les gares accessibles desservies par des matériels non adaptés à une accessibilité en toute autonomie,
- Renforcer les services d'accompagnement pour faciliter le transport des personnes ayant des handicaps non moteur,
- Développer les services offerts par **Infomobi** pour créer une centrale de mobilité délivrant une information adaptée et pertinente fonction du handicap de l'usager et de l'offre disponible.

Orientation n°3 : rendre accessible l'information voyageurs sur les réseaux accessibles et dans le métro pour 100% des usagers du métro, 97% des usagers du fer et 88% des usagers bus.

- Développer l'information sur l'accessibilité et renforcer l'accessibilité à l'information voyageurs (doublage sonore / visuel de l'IV dynamique, signalétique PMR...),
- Métro: Toutes stations équipées,
- Fer: 85% des gares équipées,
- Routier Sol: 60% des points d'arrêt équipés,
- Routier embarqué: 100% des véhicules équipés.

Orientation n°4 : engager sur une programmation raisonnée de mise en accessibilité des gares du réseau ferré en privilégiant les gares les plus fréquentées tout en garantissant une continuité territoriale de l'accessibilité sur l'ensemble de l'Ile-de-France :

- L'étude SDA a défini un **réseau de référence de 266 gares** (sur un total de 455) qui capte 97% du trafic ferroviaire francilien. A noter toutefois que 9 gares sur les 266 soulèvent des difficultés techniques considérables qui ont conduit SNCF et RFF à demander une dérogation ;

- **Mais il y a une impossibilité à offrir sur l'ensemble du réseau ferré une accessibilité en toute autonomie à horizon 2015 car :**
 - o la majorité des matériels en circulation à cette échéance ne seront pas adaptés ; leur rénovation ou renouvellement sera postérieure à 2015,
 - o les délais de mise en œuvre des travaux sont longs (4 ans en moyenne) et les capacités financières sont limitées : La mise en accessibilité totale du réseau hors les gares souterraines et donc hors le métro, a été évaluée à minima à 3 milliards d'euros HT 2007, hors matériel roulant et fonctionnement maintenance des équipements, soit un effort annuel multiplié par 5 (en considérant que l'ensemble des investissements pourrait être réalisé d'ici 2015).

- **D'où un objectif réduit : D'ici 2015 : Répartition géographique équitable des aménagements réalisés avec 240 gares voirie/train et un trafic capté de 90-93% ;**

- **Pour le métro :** mise à l'étude d'un plan de mise en accessibilité incluant des financements pour la mise en accessibilité totale ou partielle sur un réseau dit «noyau » d'une cinquantaine de stations permettant les correspondances avec d'autres modes notamment les stations des grandes gares.

Orientation n°5 : mettre en place un dispositif de gouvernance afin de garantir les conditions de mise en œuvre du SDA

- Un comité de suivi est créé pour garantir les conditions de mise en œuvre du schéma directeur d'accessibilité en Ile-de-France. Sa mission est d'être le garant de la mise en œuvre de ce programme et de l'ajuster tout au long de son déroulement. Il associera de façon pérenne l'ensemble des partenaires et tout particulièrement les représentants des associations de personnes à mobilité réduite.

Orientation n°6 : améliorer l'accessibilité financière des transports en commun pour les personnes handicapées.

Orientation n°7 : rechercher des financements complémentaires pour les investissements du SDA.

3.3 Le financement du SDA

Les efforts financiers et les moyens humains à déployer pour mettre aux normes les réseaux de transports en Ile-de-France (ferrés et routiers) sont sans équivalents dans l'histoire des transports franciliens. Hors coûts liés au renouvellement du

matériel roulant⁵⁸, ils sont évalués à 1 836 millions d'euros⁵⁹ jusqu'en 2018 dont 1 472 millions d'euros pour la mise aux normes du réseau ferré (travaux dans les gares) et à plus de 200 M€ pour celui du réseau routier (aménagement des points d'arrêts), le reliquat concernant le déploiement des systèmes d'information.

Comme le rappelle la délibération CR 51-11 présentée devant le Conseil Régional dans sa séance du 24 juin 2011 sur la participation régionale au financement du schéma directeur d'accessibilité du réseau ferre d'Ile-de-France (approbation de la convention cadre pour la mise en œuvre du SDA), ces investissements viennent s'ajouter à l'effort considérable réalisé depuis la fin des années 80.

Ainsi, pour la seule période 2000-2008 le montant total des autorisations de programme affectées par la RIF à l'accessibilité au réseau a atteint 433 M€, soit 396M€ pour le réseau ferroviaire et 37 M€ pour le réseau routier. Compte tenu des autres participations, notamment celles du STIF, le programme déployé atteint près de 900 M€. La mise en œuvre du SDA représente donc, pour la collectivité, un doublement de l'effort financier pendant 10 ans.

3.3.1 Les règles de financement

Lors de l'approbation du SDA, le STIF a décidé de prendre à sa charge, 50 % des travaux sur les réseaux soit un effort global estimatif de 998 M€ et 100% sur l'information. *Nota : ces coûts ne prennent pas en compte celui du renouvellement du matériel roulant.*

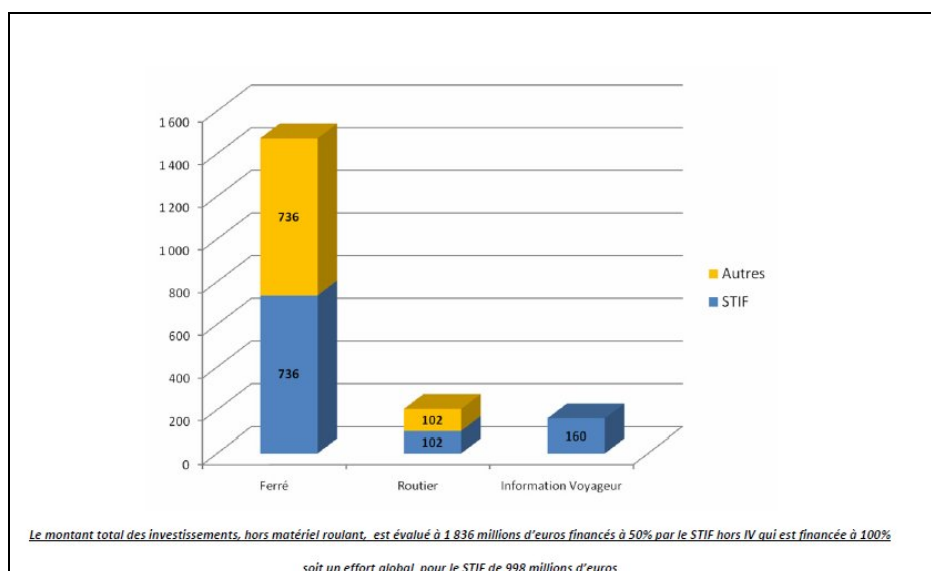


Figure 5 : Montant global des investissements du SDA par réseau (source STIF).

⁵⁸ On considère que le renouvellement du matériel est une obligation technique incontournable et que le surcoût lié à l'accessibilité, même s'il n'est pas marginal, n'est pas de nature différente des surcoûts liés à l'intégration également incontournable des progrès de la technique (en matière de sécurité ou de confort par exemple).

⁵⁹ Le SDA ne précise pas à quelles conditions économiques (euros de l'année A) se réfèrent les montants indiqués.

Répartition des investissements sur le réseau ferré

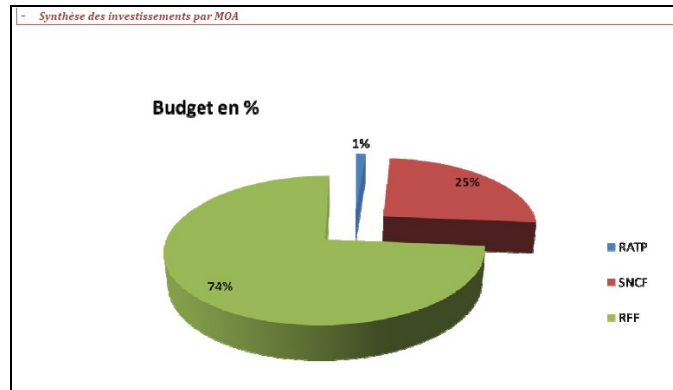


Figure 6 : proportion des Investissements du SDA entre RATP, SNCF et RFF – source STIF.

On notera d'abord que l'effort fait par le STIF est considérable au regard de ses capacités habituelles d'intervention et qu'il a dû s'endetter pour cette opération.

Mais, comme on le voit sur les deux graphiques précédents, la part (50%) non financée par le STIF -et donc restant à financer lors de l'approbation du SDA en 2009- atteint 736 Millions d'euros sur le Réseau ferré dont près de 545 Millions d'euros pour les investissements sur le périmètre RFF et près de 182 Millions d'euros sur le périmètre SNCF.

Bien que proportionnellement moins importante, la part restant à financer par les collectivités sur le périmètre routier est très significative : plus de 100 millions d'euros.

3.3.2 La recherche du financement complémentaire (50% du SDA).

Ce point faisait l'objet de l'orientation n°7 du SDA.

Le STIF, soutenu par la Région, considérait qu'il appartenait aux propriétaires des installations (RATP, SNCF et RFF) voire, le cas échéant, à leur actionnaire l'Etat, de garantir la conformité des installations mises à la disposition du public et donc d'assumer le cofinancement des investissements prévus par le SDA.

La RATP et la SNCF faisaient valoir qu'ils supportaient déjà une partie de la mise en conformité du matériel roulant et que les contrats signés avec le STIF ne leur permettaient pas d'envisager cette charge nouvelle. Quant à RFF, il ne pouvait envisager d'investir davantage dans le réseau francilien sans relever les péages supportés par le STIF.

À titre subsidiaire, le STIF faisait valoir qu'en l'absence de décentralisation l'État aurait dû assumer sa part (50%) dans les investissements du STIF et que lors de la décentralisation, les moyens correspondants ne lui avaient pas été transférés. La Région ajoutait que, en 2004, dans le cadre du dossier de candidature de Paris aux JO de 2012 concrétisé par le vote de la délibération (28/10/2004) apportant la garantie financière

de la RIF, un programme d'accessibilité pour les gares concernées avait été établi d'entente entre la Région et l'État et que son montant évalué à 281M€ devait être cofinancé à parts égales.

La situation particulière de RFF

Comme on l'a vu plus haut, le périmètre de RFF est celui qui est le plus concerné par le SDA (74% du coût des investissements ferroviaires totaux). Or les textes constitutifs de RFF lui interdisent de s'endetter sans contrepartie effective. En effet, l'article 4 du décret du 5 mai 1997 portant statut de RFF dispose que « *RFF ne peut accepter un projet d'investissement sur le réseau ferré national (...) que s'il fait l'objet de la part des demandeurs d'un concours financier propre à éviter toute conséquence négative sur les comptes de RFF sur la période d'amortissement de cet investissement* ». Ainsi, la part d'investissement restant à la charge de RFF doit être couverte par les excédents bruts d'exploitation futurs (ou suppléments de péages) actualisés à la date de mise en service aux taux de 8 %.

Littéralement, on ne pouvait considérer que RFF se trouvait face à un « demandeur » puisqu'il s'agit de respecter une obligation légale. Néanmoins, cette appréciation ne pouvait occulter l'esprit de l'article 4 introduit par les pouvoirs publics en considération de la situation financière de RFF.

RFF considérait donc qu'il était en mesure, dans ce contexte, de financer 25% des aménagements des quais dans leur configuration actuelle mais pas les rehaussements à 92 cm tels que prévus par le SDA.

Par ailleurs, le STIF n'avait pas, jusqu'à une date récente, de convention avec RFF puisque les péages transitaient par les comptes de la SNCF. Mais depuis juillet 2009, une convention de partenariat quadriennal (2009-2012), a été conclue entre le STIF et RFF. Elle prévoit qu'à compter de 2010, environ un tiers des redevances de sillons acquittées par le STIF à RFF ne transitent plus par les comptes de la SNCF (part correspondant à la redevance d'accès). Le STIF s'engage à réserver un nombre de sillons-kilomètres ferroviaires affectés au Transilien garantissant à RFF 1,9 Md€ de redevances entre 2009 et 2012. En contrepartie, RFF s'engage à réaliser des investissements pour un montant de 982 M€ sur cette période.

Aujourd'hui, les mécanismes permettraient donc en théorie à RFF d'investir dans le programme du SDA à la condition expresse que les péages soient augmentés à due concurrence, c'est-à-dire à condition que le STIF accepte une augmentation des coûts de circulation, ce qui reviendrait à faire financer par le STIF, in fine, les conséquences financières des investissements du SDA.

En présence des positions divergentes des uns et des autres, il y avait plusieurs angles d'analyse du problème d'impasse financière qui était soulevé.

- D'un point de vue économique

On ne peut aborder l'aspect économique d'un tel dossier sans traiter de façon séparée la mise en place des crédits nécessaires et le remboursement des charges induites. Il faut donc distinguer les questions de trésorerie (ou de mobilisation des financements) pour lesquelles de multiples solutions sont envisageables (sur fonds propres, par emprunt ou par subvention mais aussi éventuellement par PPP⁶⁰) et les questions de comptabilisation des charges financières et des amortissements.

Dans un système de délégation de service public, les charges financières et les amortissements sont toujours, in fine, supportés par le délégant. Le cas échéant (c'est par exemple une pratique courante dans les contrats de gestion des réseaux d'adduction ou de traitement des eaux), l'exploitant peut apporter le financement des investissements nécessaires. En pareil cas la durée du contrat de délégation de service (idem en cas de concession) est déterminée de façon à garantir à l'exploitant que les financements qu'il aura apportés auront été intégralement amortis à l'échéance du contrat. Ce système conduit nécessairement à adopter des contrats de longue durée (20 ans par exemple) mais c'est bien le délégant qui rembourse, au travers du contrat la trésorerie investie par l'exploitant lequel n'assume -mais c'est déjà beaucoup- que les risques liés à la réalisation de l'investissement.

On notera que les contrats actuels entre le STIF et les entreprises exploitantes sont de très courte durée (durée 4 ans) et que le recours à une telle formule nécessiterait un allongement de la durée des nouveaux contrats destinés à remplacer les contrats actuels qui arrivent très prochainement à échéance.

Cela étant, les contrats (STIF/RATP et STIF/SNCF) sont toujours fondés sur des flux d'investissements annuels supportés par les entreprises (renouvellement des immobilisations, amélioration de la qualité de service). Il est donc toujours possible, en théorie, de réorienter (à l'intérieur des enveloppes ainsi fixées lors de la négociation des contrats) une partie des investissements prévus par l'entreprise en direction des programmes du SDA si cette réorientation ne remet pas en cause les fondements de l'exploitation ou de la qualité du service. Les marges de manœuvres sont donc nécessairement limitées.

- D'un point de vue juridique

La position de l'Etat s'appuie sur le fait que, comme le rappelle le récent rapport de la Cour des Comptes (Chapitre V 1 B 3) sur les Transports Ferroviaires régionaux en Ile-de-France, « le financement de cette mesure, n'a pas été prévu avant la décentralisation, si bien que les articles L1614-1 et suivants du code général des collectivités territoriales ne prévoient pas de compensation financière de l'Etat à ce

⁶⁰ PPP = Partenariat Public Privé – voir notamment l'avis approuvé par le CESER le 22/9/2010 (« comment financer les investissements en Ile-de-France » rapport de JM Paumier).

titre ». En effet, l'article précité prévoit que les ressources transférées « *sont équivalentes aux dépenses effectuées, à la date du transfert, par l'Etat au titre des compétences transférées* ».

Or il est incontestable que les montants impliqués par le SDA sont sans commune mesure avec les montants dépensés sur ce chapitre en 2004, année précédant la décentralisation (loi du 13 août 2004 prévoyant le désengagement de l'Etat dans un délai de 6 mois et au plus tard le 1^{er} juillet 2005).

Dans son préambule, la *directive du 13 avril 2006* (voir en annexe 9) relative à l'application de la loi 2005-102 du 11 février 2005 pour l'accessibilité des services de transport public terrestres de personnes handicapées et à mobilité réduite apporte des justifications plus complètes à cette position de principe de l'Etat en considérant que la loi de 2005 n'a pour objet que de « donner une nouvelle impulsion à l'intégration dans la société des personnes handicapées » mais qu'elle ne fait que confirmer des dispositions déjà explicitées par les textes législatifs et réglementaires depuis 1975 :

« Il convient de rappeler à titre préliminaire que, conformément à l'avis du Conseil d'Etat du 2 mai 1984 portant interprétation de l'article L. 1614-2 du code général des collectivités territoriales, les dispositions de la loi n° 2005-102 du 11 février 2005 applicables aux services et réseaux de transports collectifs sont des mesures de portée générale qui ne sauraient ouvrir droit à compensation. En effet, l'article 52 de la loi 75-534 du 30 juin 1975 d'orientation en faveur des personnes handicapées codifié à l'article L. 114-4 du code de l'action sociale et des familles invitait déjà les pouvoirs publics à prendre des dispositions ...Le décret n° 78-1167 du 9 décembre 1978 ... imposait déjà ...La loi du 13 juillet 1991... et ses textes d'application complétaient les dispositions précédentes. »

Cette position, qui n'a pas de valeur juridique opposable, pouvait donner lieu à une autre interprétation : si la loi de 2005 ne constituait pas une novation, cela pouvait signifier que l'État, lorsqu'il participait à la gestion du STIF, avant 2005⁶¹, aurait dû financer la partie qui lui incombait au titre de la mise en œuvre (non engagée) des obligations en matière d'accessibilité des PMR...

3.3.3 Le bouclage du financement

Pour sortir de l'impasse, la Région a accepté d'apporter 25% du reliquat (ce qui porte la part financée par le STIF et la région à 25% +50%) en inscrivant dans son budget 2011 un engagement pluriannuel de principe d'un montant de 350 Millions €⁶².

Par ailleurs, le *Protocole entre l'État et la Région relatif aux transports publics en Ile-de-France* présenté devant le Conseil Régional en février 2011 mentionne explicitement le programme d'accessibilité dans les termes suivants.

⁶¹ Depuis 1959, l'Etat était majoritaire (50%+) au Conseil d'Administration du STP devenu STIF.

⁶² Chapitre 908 Transports/81-Transports en commun de voyageurs/810 services communs-programme accessibilité du réseau.

**ii. Financement des investissements relatifs au plan de mobilisation
– accessibilité et matériel roulant**

Les besoins prioritaires en exploitation et qualité de service sont évalués à 5300 M€ pour la période 2010-2020 correspondant au Plan de mobilisation. Les investissements correspondant, listés en annexe 1, seront pris en charge par le budget du STIF. Le programme d'investissement du STIF recouvre notamment les travaux d'accessibilité des réseaux, l'acquisition et le renouvellement du matériel roulant des opérations du plan de mobilisation, en particulier le matériel roulant du RER A.

Le financement de ces investissements intègre une participation indirecte de l'Etat estimée à 2 000 M€ sur la période 2010-2025 correspondant aux économies fiscales dont bénéficie le STIF au titre de la réforme de la taxe professionnelle (impact sur le Transilien et Optile uniquement) et de l'évolution de la TVA sur les subventions versées par le STIF. Ces économies fiscales sont soit intégralement compensées par le budget général de l'Etat aux bénéficiaires (cas de la taxe professionnelle), soit correspondent à une diminution des recettes du budget général de l'Etat.

Annexe 1 Périmètre du Plan de Mobilisation Transports en Ile de France		
CONSEIL REGIONAL D'ILE DE FRANCE	19	COMMUNICATION
Exploitation et qualité de service (investissements STIF)		
Accessibilité des réseaux		2000 M€
Renouvellement matériel roulant RER A		1300 M€
Matériel roulant du Plan de mobilisation		2000 M€
Période 2020-2025		
	Réserve pour besoins 2020-2025	2000 M€

Figure 7 : extrait du plan de Mobilisation (Protocole État-Région de février 2011).

À l'issue de longues négociations, le STIF et la RIF ont pu présenter deux délibérations concomitantes en juin 2011 (le STIF lors de son Conseil d'Administration du 1^{er} juin 2011 et la RIF lors de l'assemblée du 24 juin 2011⁶³) garantissant, par une convention-cadre, le bouclage du financement du SDA sur les réseaux ferroviaires (hors RATP) :

- La RIF accepte de prendre en charge 25% des investissements (montant global plafonné à 1454 M€ avec 50% pris en charge par le STIF) ;
- la SNCF, sur le périmètre de laquelle l'investissement total s'élève à près de 364 M€, (dorénavant couverts à 50% par le STIF et 25% par la Région), accepte de prendre en charge le financement des 25% restant (soit 90 M€) ;
- RFF, sur le périmètre duquel l'investissement total s'élève à 1090 M€, accepte de prendre en charge le financement de 273 M€.

Ces derniers financements sont assurés par RFF et la SNCF par redéploiement à l'intérieur de leurs enveloppes d'investissement respectives.

Participation au financement du SDA (CE 2009)					
	STIF	RIF	RFF	SNCF	Total
en Millions €	727	363	273	90	1454
dont					
MOa RFF	50%	25%	25%	0%	100%
en Millions €	545	273	273		1091
MOa SNCF	50%	25%	0%	25%	100%
en Millions €	182	90		90	363

Figure 8 : Participation STIF, RIF, RFF et SNCF au financement du SDA (source RIF).

⁶³ Délibération CR 51-11 : participation régionale au financement du schéma directeur d'accessibilité du réseau ferre d'Ile-de-France / approbation de la convention cadre pour la mise en œuvre du schéma directeur d'accessibilité d'Ile-de-France.

Enfin, on soulignera que dans cette période délicate de bouclage du financement de ce projet considérable par son ampleur, le STIF a pris l'initiative et a accepté de financer les études techniques sur les réseaux ferrés à hauteur de 100% de façon à limiter au maximum les retards induits par ces incertitudes.

4 L'état d'avancement du Schéma de mise en accessibilité (SDA) au 1^{er} janvier 2011

Nous allons successivement examiner la situation des réseaux ou services suivants :

- les réseaux ferrés (point 4.1)
 - Le réseau à petit gabarit (métro),
 - Les réseaux à grand gabarit (ferroviaire international) : RER et Transilien exploités par la RATP ou la SNCF,
- le réseau tramway (point 4. 2), pour mémoire puisqu'il est entièrement accessible,
- le réseau bus (point 4.3),
- les PAM, transports spécialisés pour voyageurs handicapés (point 4.4),
- Vogueo (point 4.5), navette fluviale mise en service, entre Maisons-Alfort et Gare d'Austerlitz, à titre expérimental en 2008 jusqu'à la mi 2011 et qui devrait reprendre sous une forme pérenne (délégation de service public) en 2013.

L'annexe accessibilité du projet de PDUIF arrêté par le STIF lors de son CA du 9 février 2011 dresse un premier bilan -partiel- de la mise en œuvre du SDA. Les éléments principaux en sont repris dans le présent rapport.

4.1 L'avancement du SDA sur les réseaux ferrés

Les réseaux ferrés comprennent :

- Les réseaux à petit gabarit (métro),
- Les réseaux à grand gabarit (ferroviaire international) : RER et Transilien

Les réseaux tramways sont des réseaux guidés mais ne sont pas considérés comme des réseaux ferrés. Ils sont cependant assimilés à la catégorie des « modes lourds » dans la mesure où ils sont dépendants d'infrastructures techniques pour leur alimentation (caténaires) ou leur circulation (rails).

Le tableau ci-après (source STIF) fournit un panorama francilien exhaustif qui détaille les caractéristiques principales des modes lourds c'est-à-dire :

- du réseau du métro parisien, exploité par la RATP, composé de 16 lignes qui desservent Paris et certaines communes riveraines (14 lignes de métro numérotées de 1 à 14 et deux extensions dénommées, pour des raisons historiques, 3 bis et 7 bis) ;


- du réseau ferré, utilisé par les cinq lignes du Réseau Express Régional (RER)⁶⁴ et les huit réseaux de train de banlieue de la SNCF, identifiés sous la marque Transilien⁶⁵, créée en 1999. Ce réseau est également utilisé par des services de transport,

⁶⁴ Les lignes C, D et E du RER sont exploitées par la SNCF. Les lignes A et B sont exploitées, pour certains tronçons –dont la partie intra-muros, par la RATP et, pour d'autres –A Nord Ouest, B Nord-, par la SNCF.

⁶⁵ Les lignes H, J, K, L, N, P, R, U.

interrégionaux (TER), nationaux et internationaux (trains dits de « grandes lignes » et trains à grande vitesse : TGV, Eurostar, Thalys...),

- de quatre lignes de tramway.

source  Observatoire de la mobilité en Ile-de-France

d'après figure 2 +3 : Consistance du réseau par exploitant en 2009

		Nombre de lignes	Longueur des lignes en km	Nombre de gares ou arrêts
RATP	RER	2	117	65
	Metro	16	217	300
	Tramway	3	34	55
	total	21	368	420
SNCF	RER	5	488	193
	Trains	8	920	217
	Tramway	1	8	11
	total	14	1 416	421
ensemble SNCF+RATP	total	35	1 784	841

Remarques : Estimations de la longueur des lignes d'après SIG. En présence de sous-lignes, les troncs communs ne sont comptabilisés qu'une seule fois. Mais les gares ou stations desservies par plusieurs lignes indépendantes peuvent être décomptées une fois ou plusieurs fois.
Source : STIF d'après SNCF, RATP, Optile, 2009

Figure 9 : Consistance des Réseaux ferrés et tramways exploités (RATP et SNCF source Omnil).

Nota : si l'on ne comptabilise les gares RFF/SNCF qu'une seule fois (même si elles sont desservies par deux lignes de RER (gare du Nord par exemple) ou par une ligne de RER et une ligne de trains (gare de Chelles par exemple) le réseau RFF/SNCF comprend 184 gares RER, 188 gares trains et 11 gares tramway (voir renvoi 49).

Ce tableau montre l'importance du réseau ferré « lourd » et permet aisément d'imaginer les efforts qui sont à faire pour le rendre accessible, sachant que les tramways le sont déjà et que le métro bénéficie d'une dérogation.


Les réseaux ferrés lourds représentent ainsi près de 850 gares ou stations « nominales » sur près de 1 800 km d'infrastructures avec environ 350 km de quais⁶⁶ et

Nota : comptabiliser le nombre de gares (ou stations) est un exercice complexe. Il n'y a pas de difficulté lorsque la gare n'est desservie que par une seule ligne. Mais lorsque la gare constitue un pôle de correspondance entre deux ou plusieurs lignes indépendantes qui disposent d'infrastructures propres (voies, quais) mais néanmoins d'accès communs à la voirie, la gare peut être définie par le point d'arrêt sur chacune des lignes. On distingue alors la gare ou station « nominale » (unique pour les habitants de la localité) et les gares ou stations élémentaires (une par ligne)⁶⁷. Cette distinction peut paraître secondaire mais, pour ce qui concerne l'accessibilité, elle a toute sa pertinence dans la mesure où la gare n'est (avec le matériel roulant) qu'un maillon de la ligne. Qui plus est, dans la même gare « nominale », peuvent coexister des exploitants différents (par exemple, Gare de Paris-Lyon avec la ligne A – RATP- et la ligne D – SNCF sur deux niveaux superposés).

On observera également que le trafic assuré par le réseau ferré lourd est considérable puisque les lignes qui supportent annuellement 23,5 milliards de voyageurs-km et les gares ou stations accueillent près 2,7 milliards de voyageurs par an (chiffres 2009 source STIF - voir tableau suivant).

⁶⁶ Il suffit d'imaginer l'aménagement d'un trottoir qui irait de Paris à Lyon, ou Nantes ou Strasbourg...

⁶⁷ Ainsi, le réseau du métro compte 300 stations nominales mais 383 stations élémentaires dont 327 dans Paris.


 Observatoire de la mobilité en Île-de-France

source

d'après Figure 1 et 2 :
Trafic annuel par mode, en millions

année 2009		Voyageurs	Voyageurs-Km
		millions / an	millions / an
RER et trains	SNCF	676	11 115
	RATP	449	4 806
	Total	1 125	15 921
Métro		1 479	7 353
MODES FERRES		2 603	23 275
Tramway		96	304

Remarques :
Trafic SNCF hors parcours complémentaire (au-delà des zones 1 à 6) ;
Source : STIF d'après SNCF, RATP, Optile

Figure 10 : trafic annuel par mode (RER et trains, métro tramway,) – source Omnil.

4.1.1 Le cas particulier du réseau Métro

En 2009, la RATP a réalisée 48 millions de trains-km sur le réseau de métro et a transporté près de 1,5 milliards de voyageurs. Cela correspond à 4,6 millions de voyages pour un jour ouvrable moyen (2 millions le dimanche). Le métro est en moyenne utilisé par 35% de parisiens, 55% d'habitants de banlieue et 10% de visiteurs.

De par sa nature essentiellement souterraine, le réseau existant du métro parisien échappe à l'obligation d'aménagement dans le délai de 10 ans prévue par la loi de 2005. Mais cette exemption ne vaut pas pour les lignes ou stations nouvelles. D'ailleurs, il faut noter que la ligne 14 -mise en service en 1998- est entièrement accessible aux *utilisateurs de fauteuil roulant* (UFR) mais que des aménagements restent à y apporter pour certaines autres catégories de handicap (en matière de guidage par exemple).

Selon les estimations de la RATP, un quart des passagers quotidiens pourraient présenter une situation de handicap ponctuel ou permanent.

Du fait de l'ancienneté du réseau et de sa conception (voir en annexe 20), le prix moyen de la mise en accessibilité d'une station simple (sous réserve de la faisabilité technique) est estimé à 12 millions d'euros. Pour les stations les plus complexes, ce coût peut atteindre plusieurs dizaines de millions d'euros.


Rappel : la longueur totale du réseau est de 217 km, dont 168 km dans Paris intramuros et 49 km dans des villes de banlieue. Ce réseau, de 300 stations « nominales » comprend 383 stations élémentaires dont 327 dans Paris et 56 en banlieue.

Conformément au SDA voté par le STIF, est à l'étude un plan de mise en accessibilité totale ou partielle aux UFR d'un réseau restreint de stations de métro dit « réseau noyau » qui devrait à terme garantir la continuité des cheminements en cohérence avec

les principales correspondances avec les autres modes (RER, Bus et Grandes Gares parisiennes).

Mais, dans une perspective à long terme, la question de l'aménagement éventuel des stations n'est pas la seule qui se pose.

Certes, à la différence du réseau ferré lourd, la question de l'interface quai-train soulève peu de difficultés de principe pour les UFR puisque le quai et le train sont à peu près au même niveau. Mais les UFR ne sont pas la seule catégorie concernée par la loi de 2005. Or l'exploitation du métro est réalisée avec un parc assez vétuste. Il est constitué de 689 rames, soit au total de 3 511 voitures ($\frac{3}{4}$ métros sur fer et $\frac{1}{4}$ métros sur pneu).

 <small>source Observatoire de la mobilité en Ile-de-France</small>				
Materiel 4_Figure 1.2 : Métro				
les 689 rames (3511 voitures) du métro en 2009				
type de matériel <small>(le chiffre correspond à l'année de conception)</small>	Affectation	Caractéristiques générales		
	Lignes	Nombre de rames	Nombre de voitures par rame	Nombre total de voitures
Matériel sur pneumatique				
MP 59	4	47	6	282
	11	24	4	96
MP 73	6	46	5	230
MP 89 cc	1	52	6	312
MP 89 ca	14	21	6	126
Matériel fer				
MF 67	2,3,5,9,10,11	279	5	1395
	3b	6	3	18
MF 77	7,8,12	196	5	980
MF 88	7b	9	3	27
MF 01	1	9	5	45

Source : STIF d'après RATP

Figure 11 : types et caractéristiques du matériel roulant RATP sur le réseau Metro (Omnil).

La moitié du parc a été rénové mais 21% du parc a entre 30 ans et 40 ans et 15% plus de 40 ans (chiffres 2009-STIF-OMNIL).

Il convient de rappeler que l'exemption d'accessibilité à échéance de 2015 dont bénéficie globalement le réseau métro ne s'applique pas pour le matériel neuf ou rénové qui doit être accessible même si les stations ne le sont pas.

Une circulaire du 18 février 2008 et un arrêté du 13 juillet 2009 relatifs à la mise en accessibilité des véhicules de transport public guidé urbain aux personnes handicapées et à mobilité réduite explicitent les conditions à respecter pour assurer l'accessibilité.

Dans la mesure où subsistent encore d'importantes difficultés de continuité des cheminements et d'accès aux trains et pour répondre aux besoins des voyageurs à mobilité réduite, il a donc été décidé :

- de fournir une assistance humaine (sur demande) par les agents RATP,
- d'installer progressivement le système d'annonces visuelles et sonores dans les stations⁶⁸ mais aussi dans les trains⁶⁹, à l'occasion des programmes de rénovation des rames (programme à très long terme...),
- de tester des systèmes comble-lacune automatiques depuis les quais (par exemple un prototype est étudié à Place d'Italie sur la ligne n°5),
- d'accroître le nombre d'escaliers mécaniques qui, s'ils ne répondent pas aux besoins des UFR, rendent plus aisé l'accès à ce mode de transport aux autres personnes à mobilité réduite tels que les seniors, personnes accompagnées de jeunes enfants avec ou sans poussettes...,
- de poursuivre l'équipement en ascenseurs pour assurer la liaison voirie - quai (à condition que l'aplomb du quai débouche sur le domaine public): à fin 2009, 64 ascenseurs avaient été installés (dont ligne 14) et 11 à l'intérieur des stations,
- d'expérimenter différents dispositifs d'assistance aux cheminements (GPS souterrain, Blue-Eyes audio + visuel).

Un exemple de dispositif pour personnes malvoyantes reposant sur les dernières technologies de communication

Comme le précise le SDA, le système Blue-Eyes est une expérimentation menée dans le métro par la RATP.

Il a été conçu et développé par la société FaberNovel pour proposer un guidage audio et visuel dans le métro aux personnes non-voyantes. Le système repose sur un réseau de balises (bluetooth) en station qui localise les personnes non-voyantes par leur téléphone mobile et leur indique, fonction d'un itinéraire pré-renseigné, le chemin à suivre dans les couloirs et les salles d'échanges à la manière d'un navigateur satellitaire.

L'utilisateur doit avoir, au préalable, téléchargé l'application sur son téléphone mobile ainsi que son parcours (station de départ/ station d'arrivée)

Comme on l'a vu plus haut, la dérogation dont bénéficie le métro suppose qu'un service de substitution soit mis en place avec des conditions tarifaires identiques. Le STIF considère que le réseau « bus de surface » remplit parfaitement ce rôle.

C'est exact pour ce qui concerne les dessertes mais pas totalement satisfaisant pour ce qui concerne la tarification (hors abonnements, c'est-à-dire à l'unité ou en carnet) et ce pour deux raisons :

- dans le métro, le nombre de correspondances que peut effectuer un voyageur n'est pas limité. Dans le bus, ce nombre est limité à une (deux trajets successifs). Certes, le nombre de personnes ayant besoin d'effectuer 2 correspondances dans le métro est certainement assez limité mais c'est précisément dans les populations dont la mobilité pédestre est entravée que l'on doit les rencontrer,
- Depuis une décision tarifaire prise par le STP⁷⁰ en juillet 1995, le prix des billets Paris <-> Banlieue intègre l'utilisation de la section urbaine (c'est le « B+U »).

⁶⁸Présente sur la ligne 11 et en cours sur les lignes 1, 4, 7 et 13.

⁶⁹ C'est déjà le cas sur les lignes 2, 3 et 13.

Ainsi par exemple, un voyageur arrivant en RER ou en train à la Gare de Paris-Lyon peut emprunter, avec son billet, le réseau métro. Il ne peut pas, par contre, emprunter un bus. S'il veut le faire, il doit impérativement acheter un autre billet et donc repayer une deuxième fois l'utilisation de la section urbaine.

Cette dernière situation peut se retrouver également pour un voyageur à mobilité réduite dont une partie du parcours peut être couverte par la ligne 14 mais qui doit également prendre un bus.

Il serait donc nécessaire, pour être en parfaite conformité avec la loi de 2005 :

- **que les personnes à mobilité réduite (à minima celles qui sont identifiées par une carte « station debout pénible » puissent réaliser plus d'une correspondance sur le réseau bus.**
- **que la possibilité soit offerte aux voyageurs en possession d'un billet « B+U » d'emprunter un bus avec leur ticket.**

4.1.2 Rappel de la consistance des réseaux RER et Transilien

Le réseau ferré (à grand gabarit) comprend :

- ✓ Les lignes RER (exploitées par la RATP et par la SNCF)
- ✓ les lignes Transilien exploitées par la SNCF

nota : Les lignes exploitées par la SNCF (y compris tronçons de RER) utilisent les infrastructures propriété de RFF.

Créé en 1969, le Réseau Express Régional se définit :

- par son gabarit (différent de celui métro mais identique à celui du train),
- par le fait que, toute ligne de RER, assure une desserte de banlieue mais possède au moins deux arrêts dans Paris (à la différence des trains qui sont terminus dans une gare dite « tête de ligne »),
- et enfin par sa vitesse commerciale dans Paris (plus élevée que le métro en raison principalement d'inter-stations plus longues).

Le réseau express régional comprend 5 lignes repérées par des lettres (A, B, C, D et E, l'ordre alphabétique suivant celui des mises en service). Les RER A et B sont exploités conjointement par la SNCF et la RATP, les gares de Nanterre Préfecture (ligne A) et de Gare du Nord (ligne B) étant les gares « d'interconnexion » de ces deux lignes.

Les raisons de cette exploitation par deux opérateurs publics tiennent largement à l'évolution du réseau ferroviaire historique et à l'évolution de la construction des lignes de RER dans Paris. Ce sont ces évolutions qui expliquent que l'on rencontre aujourd'hui des situations techniques très différentes selon les lignes.

⁷⁰ Syndicat des Transports Parisiens, « ancêtre » du STIF.

En effet, sur près de 250 gares RER, la RATP en exploite 65⁷¹ qui sont relativement modernes (sauf quelques cas au sud de la ligne B -cédée en 1938 par la SNCF à la CMP - ancêtre de la RATP) et surtout avec des infrastructures totalement dédiées.

La SNCF exploite 184 gares RER⁷² mais dans leur grande majorité les gares sont pratiquement restées dans l'état où elles étaient au début du XX^{ème} siècle et surtout, aucune ligne du RER SNCF (avec infrastructure propriété de RFF) ne dispose d'infrastructures dédiées⁷³ ; les voies de circulation sont donc empruntées par d'autres types de trains lesquels imposent des contraintes en matière de gabarit (voir en annexe 10) et donc de positionnement des quais (hauteur, écartement par rapport à l'axe de la voie..) qui rendent le passage entre le quai et le train difficilement franchissable sans aménagements pour les personnes à mobilité réduite.

CARTE du RESEAU RER

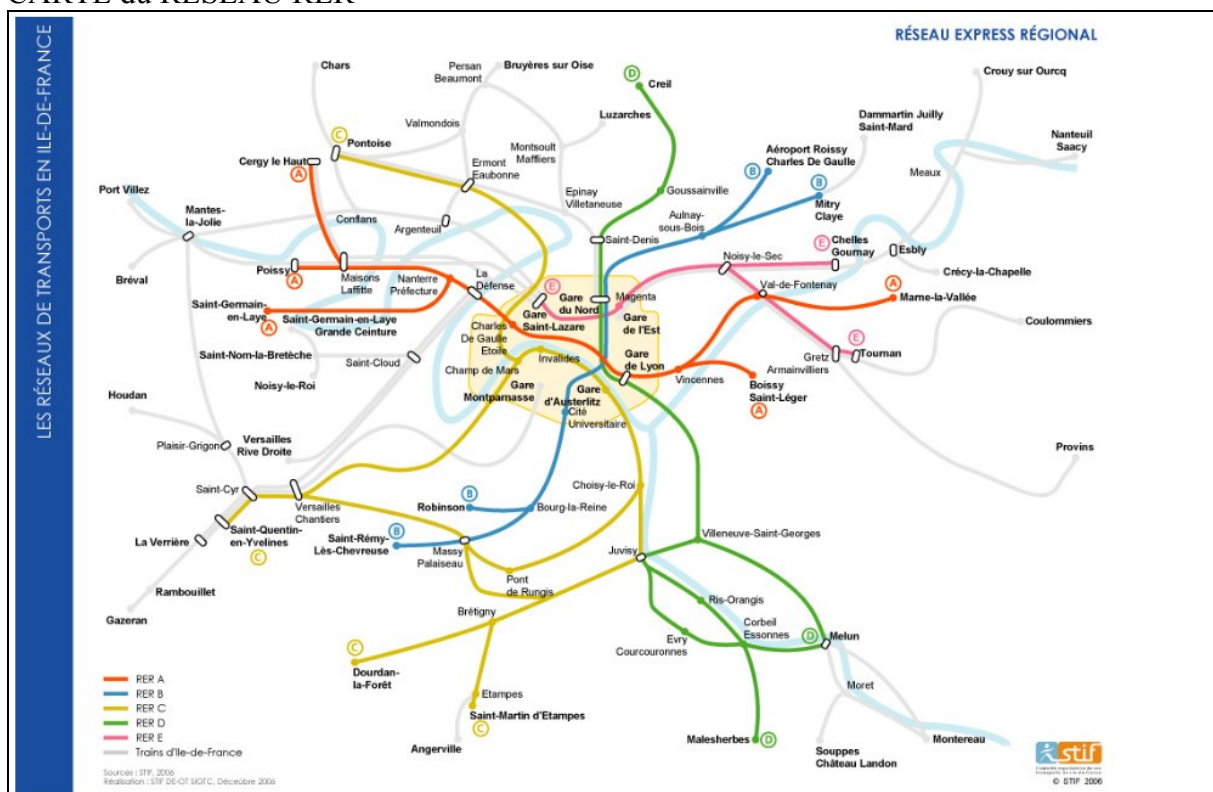


Figure 12 Carte du Réseau RER (source STIF).

Pour le RER A, les branches de Boissy-St-Léger / St-Germain-en-Laye et Nanterre-Préfecture / Marne-la-Vallée - Chessy sont exploitées par la RATP et les branches Nanterre-Préfecture / Cergy et Nanterre / Poissy sont exploitées par SNCF/RFF. Le RER A comprend 46 gares (35 RATP et 11 SNCF).

Pour le RER B, les branches situées au sud de la gare du Nord (St Rémy les Chevreuse et Robinson) sont exploitées par la RATP ; les branches situées au nord (Roissy et Mitry)

⁷¹ La gare de Chatelet les Halles qui est desservie par les lignes A et B (et D pour la SNCF) n'est décomptée qu'une fois.

⁷² Il y a 6 gares RER « communes » (portant le même nom) à la RATP et à la SNCF qui sont exploitées sur des niveaux ou des quais différents : Gare de Lyon, Saint Michel ND, Massy-Palaiseau, Massy-Verrières, Nanterre Université et Val de Fontenay.

⁷³ Sauf quelques tronçons très limités Par exemple Ligne E-Eole- et Ligne C pour leur tronçon central ou encore ligne B entre Aulnay et Roissy.

de la Gare du Nord (cette gare comprise) sont exploitées par SNCF/RFF. Le RER B comprend 47 gares (31 RATP et 16 SNCF).

Les RER C (84 gares), D (58 gares dont 5 hors IDF) et E (21 gares) sont intégralement exploités par la SNCF sur réseau RFF.

En 2009, la RATP a transporté 449 millions de voyageurs (4,8 milliards de voyageurs-km avec 12,2 millions de trains-km). Les chiffres des seuls RER pour la SNCF ne sont pas disponibles dans la mesure où ils sont globalisés⁷⁴ avec le trafic Transilien (RER + trains : 676 millions de voyageurs soit 11,1 milliards de voyageurs-km). Par contre, l'offre RER SNCF est identifiée et s'élevait en 2009 à 31,7 millions de trains-km).

Le réseau Transilien est exploité entièrement par la SNCF sur infrastructures RFF. Il s'étend sur 920 km de lignes et comprend 217 gares dont certaines sont communes avec des gares RER.

À de rares exceptions, c'est un réseau plus que centenaire non dédié qui est exploité à partir des 6 grandes gares « tête de ligne » de Paris (Est, Nord, St-Lazare, Montparnasse, Austerlitz, Lyon) et segmenté, en termes d'exploitation et de service, en 8 lignes (H, J, K, L, N, P, R, U) comme le montre le plan ci-dessous. Elles sont toutefois d'importance inégale.

CARTE du RESEAU TRAINS (hors RER)

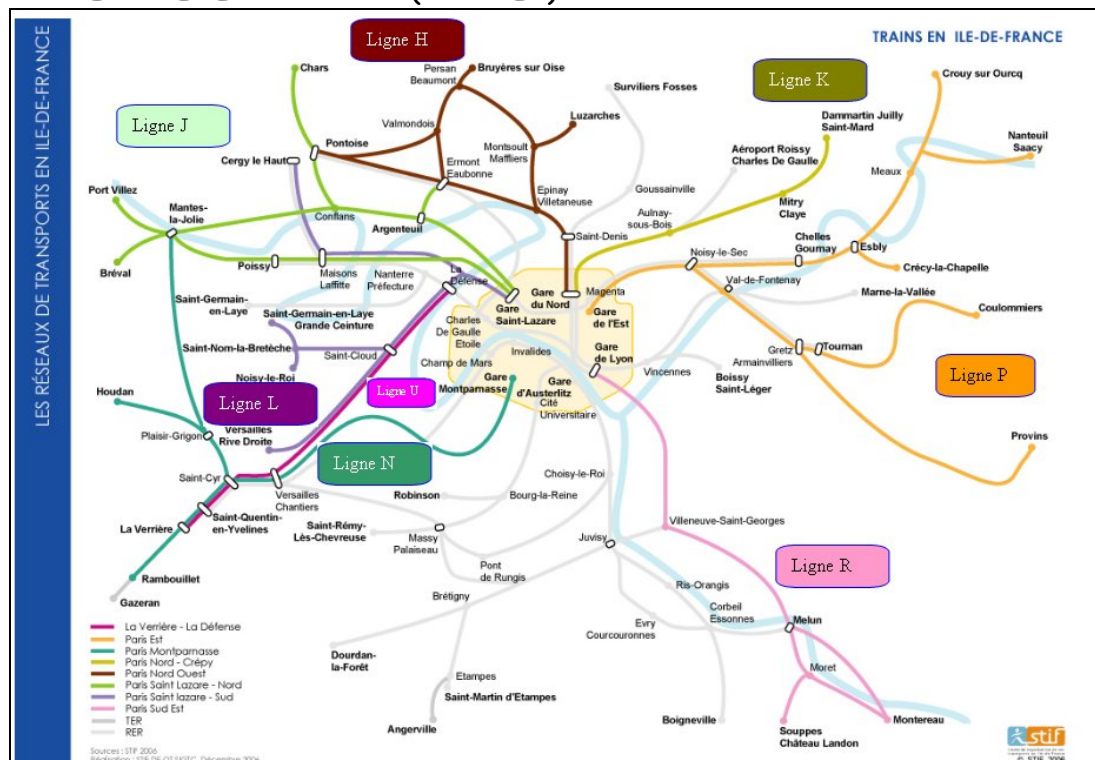


Figure 13 : Carte du réseau Trains du Transilien (hors RER SNCF) (source STIF).

⁷⁴ Le trafic des lignes étant reconstitué à partir du décompte des « entrants gare », l'existence, à la SNCF, de très nombreuses gares importantes communes à plusieurs lignes (RER et non RER) ne permet pas d'opérer un partage satisfaisant entre trafic RER et trafic « autres trains ».

Autre particularité notable, la desserte est complétée par des trains TER (Transports express régionaux) de régions limitrophes (par exemple Rambouillet, desservie par des TER de la Région Centre en provenance de Chartres) ou des trains interrégionaux ⁷⁵ (par exemple Mantes La Jolie desservie par des trains Paris-Rouen).

En 2009, la SNCF a assuré sur ces lignes du Transilien (hors RER) 29,2 millions de trains-km. Par contre, les chiffres du trafic hors RER (voyageurs et voyageurs-km) ne sont pas disponibles dans la mesure où ils sont globalisés avec le trafic RER (RER + trains = 676 millions de voyageurs soit 11,1 milliards de voyageurs-km).

On rappellera enfin que l'importante couverture du territoire francilien par le réseau ferroviaire ne doit pas faire perdre de vue que beaucoup de gares SNCF/RFF se situent en grande couronne, au-delà de l'agglomération dense voire dans les territoires ruraux de l'Ile-de-France (anciennes zones Navigo 7 et 8 par exemple). De ce fait leur trafic peut être assez faible et concentré -comme la desserte- sur la pointe du matin et celle du soir. Du reste, beaucoup de gares à trafic faible ne possèdent aucun bâtiment et aucun personnel n'y est présent : la gare n'est alors, en fait, qu'une simple « halte » matérialisée par ses quais.

4.1.3 Les aménagements prévus sur les réseaux RER et Transilien

Rendre le réseau de transports ferroviaires accessible aux PMR nécessite de résoudre deux questions qui n'ont pas le même calendrier :

- ⇒ L'adaptation ou le renouvellement du matériel roulant,
- ⇒ L'aménagement des gares.

4.1.3.1 L'adaptation ou le renouvellement du matériel roulant

Le parc de trains utilisés (1 175 rames en 2009) est extrêmement diversifié mais aussi relativement vétuste comme le montre le graphique ci-dessous.

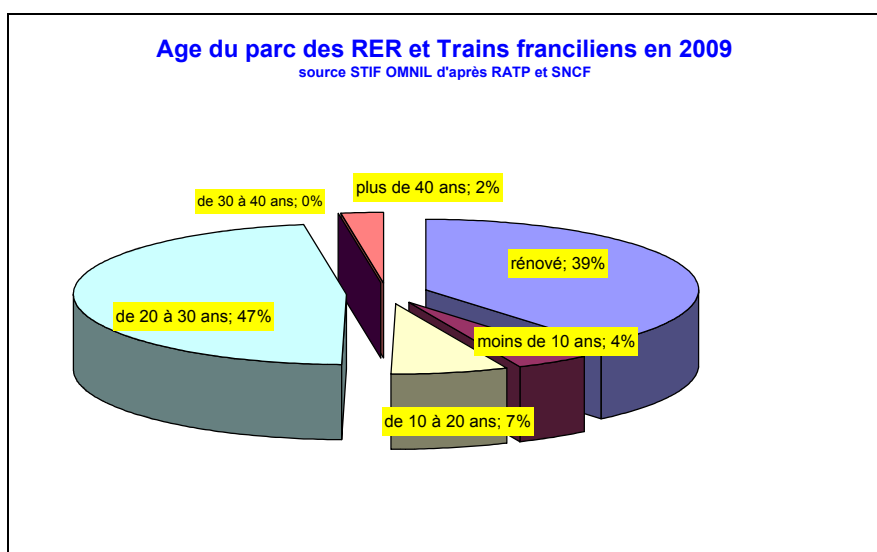


Figure 14 : graphique de répartition de l'âge du parc des RER et trains franciliens (d'après Omnil).

⁷⁵ Trains « Intercités » devenus « trains d'équilibre du territoire » (TEQ) et dont l'autorité Organisatrice est l'Etat.

Il existe un lien direct entre la durée de vie (40 ans) des RER ou trains et leur prix d'acquisition qui est d'autant plus élevé qu'il n'y a pas de fabrication de série.

Il serait donc impossible à la fois au plan financier mais aussi au plan industriel de remplacer la totalité du parc inadapté pour le rendre accessible. Il faut néanmoins s'engager résolument dans le remplacement du matériel ou sa rénovation et c'est qu'ont fait ou font la Région et le STIF aux cotés des entreprises RATP et SNCF.

Il y aura donc un inévitable décalage entre le calendrier d'achèvement des aménagements dans les gares et le calendrier d'adaptation ou de renouvellement des trains. Ce décalage justifie la fourniture d'une assistance par du personnel (sur demande, avec une rampe amovible mise en place et retirée manuellement par des agents Transilien).

4.1.3.2 L'aménagement des gares sur les réseaux RER et Transilien.

Il y a 430 gares « nominales »⁷⁶ sur les lignes RER et trains Transilien appartenant soit simultanément à la RATP et à SNCF/RFF (6 sur des infrastructures superposées type Gare de Lyon) soit à la RATP seule (59), soit à SNCF/RFF seuls (366).

Comme cela a été rappelé plus haut, les dépenses à engager pour aménager l'interface quai-train (réduction des lacunes verticales et horizontales) sont d'autant plus importantes que le réseau est de construction ancienne (situation qui n'est pas propre à la France).

Aussi, se fondant sur les règles arrêtées par la STI (Spécification Technique d'Interopérabilité validée par la CEE - voir point 2-4), le STIF a engagé un important travail d'analyse et de sélection qui a abouti au choix des 266 gares⁷⁷ à rendre prioritairement accessibles.

Les critères utilisés⁷⁸, ont été, pour chaque ligne :

- la fréquentation ; gares qui sont les plus fréquentées et permettant avec les gares déjà accessibles de capter au global 90% du trafic RER et Transilien.
- le maillage territorial ; gares qui ne sont pas situées à proximité de gares déjà accessibles (2 gares en amont / 2 gares en aval).
- l'opportunité ; gares dans lesquelles peu de travaux sont nécessaires (gares déjà accessibles voirie-quai, gares où l'assistance quai-train est possible sans rehaussements de quais).

⁷⁶ Par gare « nominale » on entend gare ayant une seule adresse géographique mais pouvant, ou non, regrouper des « gares élémentaires » c'est-à-dire des quais spécialisés pour la desserte de lignes différentes desservant cette gare (exemple Gare du Nord, gare appartenant à RFF/SNCF comportant une partie souterraine –lignes RER B et D – et une partie en surface –ligne H-).

⁷⁷ Chiffre ramené à 258 si les dérogations à présenter aux services préfectoraux sont acceptées.

⁷⁸ Source : <http://www.stif.info/les-transports-aujourd-hui/les-nouvelles-competences-du-stif/transport-personnes-mobilite-reduite/accessibilite-3328.html>

- l'intérêt particulier pour les PMR ; gares qui n'atteignent pas le critère de fréquentation mais qui représentent un intérêt particulier pour les PMR telles que les MDPH (maisons départementales des personnes handicapées), les ESAT (Établissements et Services d'aide par le travail)⁷⁹.

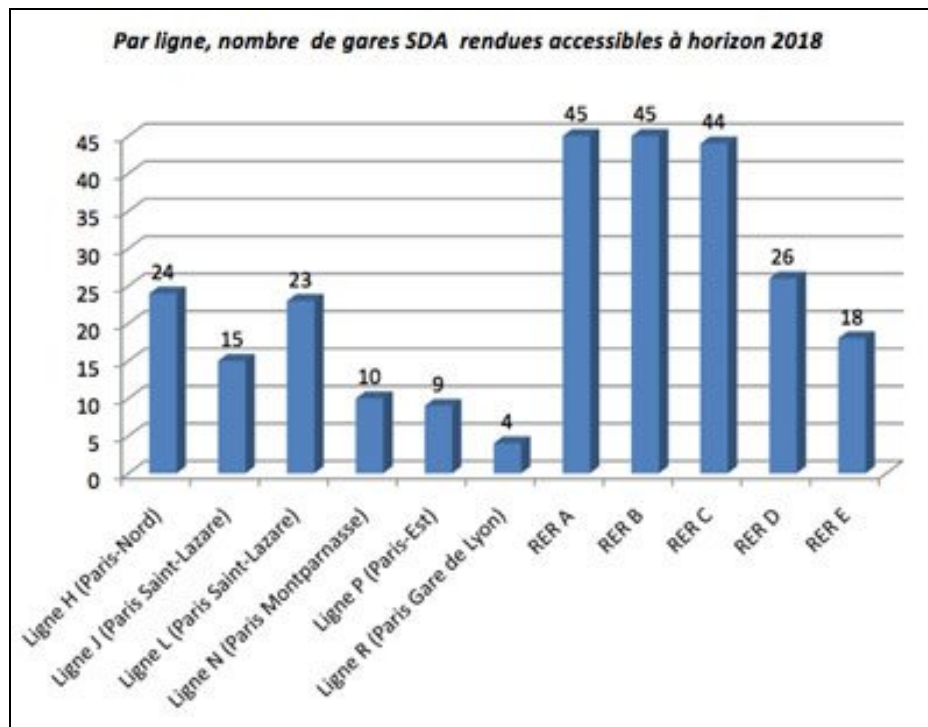


Figure 15 : par lignes RER et Trains, nombre de gares du SDA accessibles à l'horizon 2018 (source SDA).

Les gares non rendues accessibles (170) bénéficieront de services de substitution routiers (voir point 4.8.1) permettant aux usagers UFR de rejoindre une gare accessible.

Selon le STIF, les aménagements figurant dans la programmation de mise en accessibilité des gares d'Ile-de-France doivent permettre d'assurer un accès complet des personnes à mobilité réduite, depuis la voirie (abords de la gare) jusqu'au train. Un référentiel de préconisations techniques garantit un traitement homogène de la conception et de la réalisation de chaque projet, ainsi qu'un respect de la réglementation en vigueur. Ce référentiel définit notamment :

- les aménagements du parvis et des abords : éclairage, obstacle, revêtement du sol, largeur des accès...,
- les conditions d'accès de plain-pied au bâtiment voyageur : longueur des cheminements, type de sol, pente douce, portes automatiques...,
- le traitement du bâtiment voyageur : lisibilité des indications, accès des guichets et automates de vente, des toilettes...,

⁷⁹ Anciennement CAT (centres d'aide par le travail).

- les possibilités d'accès aux quais : au moins un cheminement est traité (le plus fréquenté est privilégié), offrant notamment un passage spécifique des dispositifs de contrôle, des escaliers adaptés, un ascenseur ou monte-charge, une largeur de cheminement suffisante...,
- l'aménagement des quais : largeur des cheminements, absence d'obstacle, bandes podotactiles d'éveil à la vigilance, espace d'attente avec sièges, hauteur adaptée au matériel roulant...

La programmation temporelle de l'accessibilité des gares est, selon le SDA⁸⁰, la suivante :

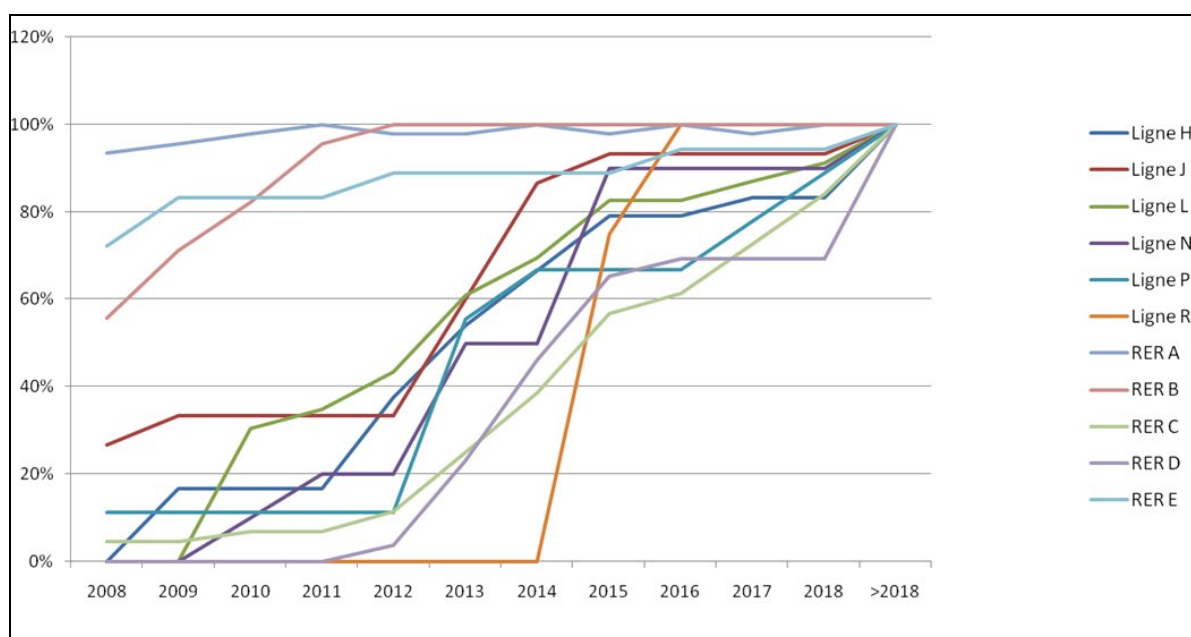


Figure 16 : Par ligne, % de gares accessibles (en cumul) d'ici 2018.

Si la programmation de l'avancement de l'accessibilité est spécifique à chaque ligne, quel que soit l'exploitant, l'avancement des travaux relève d'une problématique propre à chaque entreprise (RATP, ensemble SNCF/RFF) d'abord parce que les problèmes à résoudre sont- on l'a vu plus haut - assez différent entre quais RATP et quais RFF et ensuite parce que l'importance des investissements et des fonds à mobiliser est également très différente.

Par contre, sur les infrastructures SNCF/RFF, il n'y a pas de différence de traitement (hormis le calendrier) entre les lignes RER et les lignes non RER. Les périmètres pertinents pour l'analyse des conditions d'avancement du SDA peuvent donc se limiter à deux : le périmètre RATP d'une part et le périmètre SNCF/RFF d'autre part.

Nota : si l'on comprend bien les raisons qui ont conduit le STIF à ne pas aménager toutes les gares pour les rendre accessibles aux UFR mais à se limiter à 266, **on saisit moins bien pourquoi les aménagements utiles aux personnes souffrant d'un handicap visuel**

⁸⁰ Graphique inchangé dans l'annexe accessibilité du PDUIF (février 2011).

ou auditif, aménagements qui sont relativement peu coûteux, **ne seraient pas réalisés dans l'ensemble des gares**, d'autant que ces personnes sont nombreuses (110 000 aveugles par exemple) et assez mobiles. Il serait souhaitable que ce point soit revu dans l'étape suivante post-SDA.

Comme le rappelle le guide explicatif sur les « transports de substitution » publié par le secrétaire d'État aux Transports, le 9 juin 2011 ⁸¹ :

« L'un des aspects novateurs de la loi du 11 février 2005 est la prise en compte de toutes les formes de handicap. L'autorité organisatrice qui dresse l'état de l'accessibilité du système de transport dont elle a la charge ne peut donc limiter son analyse à la situation des personnes circulant en fauteuil roulant. Cela signifie que si une ITA (Impossibilité Technique Avérée) est constatée pour les personnes circulant en fauteuil roulant, l'accessibilité des autres personnes handicapées ou à mobilité réduite doit néanmoins être assurée au moyen de mesures adéquates, par exemple, la pose de bandes de guidage ou de flèches et balises sonores permettent l'accessibilité des arrêts aux personnes déficientes visuelles. »

On signalera que l'ensemble des gares franciliennes de RER et de train prévues au SDA seraient déjà équipées de bandes podotactiles sur les quais et près des 4/5 proposeraient des écrans d'information voyageurs mis à jour en temps réel.

4.1.4 Avancement du SDA et perspectives sur les réseaux RER RATP

La problématique est essentiellement celle de la liaison voirie/quai puisque les quais sont (à quelques exceptions près, notamment les gares en courbes du RER B sud) à 115 cm pour des planchers de trains à 120 cm.

4.1.4.1 Le matériel roulant RER RATP

Le RERA est exploité avec trois types de matériel : MS61 (105 rames), MI84 (73 rames) et MI2N (43 rames). Prochainement un nouveau matériel à 2 niveaux (MI09) sera mis en service. Il est destiné à remplacer progressivement le MS61 qui a une quarantaine d'années.

Le RERB est exploité avec deux types de matériel : principalement le MI79 (119 rames entretenues par la RATP dont 68 appartenant à la RATP et 51 appartenant à la SNCF) qui est en cours de rénovation et marginalement MI84.

Enfin, les rames sont progressivement équipées de plans lumineux dynamiques ainsi que d'annonces sonores.


L'ensemble du matériel sera accessible (soit par remplacement, soit par rénovation), en 2018 pour la ligne A et en 2024 pour la ligne B. Dans l'intervalle, une assistance est

⁸¹Téléchargeable sur la rubrique accessibilité/actualité/précisions sur les obligations d'accessibilité dans les transports : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/PublicationDGITMTransportdeSubstitution.pdf>

apportée aux UFR par le personnel des gares dès lors que les gares elle-même ont été rendues accessibles.

4.1.4.2 Les gares et les quais des RER RATP

Grâce à un effort collectif (RATP, STIF, RIF) engagé dès 1998, 56 gares (sur les 65 gares RATP du RER A et B) étaient accessibles à fin 2009.

Selon la cartographie mise en ligne sur le site de la RATP, il y a, au 1^{er} mai 2011, 56 gares qui sont repérées sur les plans par le pictogramme  (voir en annexe 22), et qui sont situées pour 41 sur le périmètre RATP et pour 15 sur le périmètre SNCF des RERA et RERB.

Il reste donc 24 gares à traiter sur le périmètre RATP⁸² dont 15 sur la ligne A et 9 sur la ligne B.

On notera cependant que ces chiffres sont sensiblement inférieurs aux chiffres du tableau Omnil repris au point 4.1.5.3 (situation fin 2009).

Le RER A devrait être, courant 2011, la première ligne à bénéficier d'une mise en accessibilité de toutes ses gares⁸³.

Sur le RER B, la mise en accessibilité de 45 des 47 gares est prévue à l'horizon 2018 mais avec une accessibilité « assistée » pour une part importante du tronçon sud compte tenu du caractère en devers et/ou en courbe des quais dans 16 gares⁸⁴ puisque le passage à une accessibilité en toute autonomie nécessite au préalable des rehaussements partiels des quais et une étude de faisabilité.

Sous cette dernière réserve, l'ensemble des gares du réseau RATP devrait donc être accessible avant 2015 comme prévu par le SDA, les difficultés de bouclage du financement global ne semblant pas avoir d'impact mesurable sur le déploiement du programme (certes relativement limité -15M€) de la RATP d'autant que les gares de Massy Palaiseau, Noisy-le-Grand Mont d'Est, Nanterre Université (RER A et Transilien) sont financées par le CPER.

A noter que, concernant les ascenseurs, et selon la RATP :

- Le programme d'équipement nouveau porte sur 28 gares⁸⁵ pour 76 millions€ totalement financés par la Région et le STIF,

⁸² Et sur le périmètre SNCF, 1 gare sur la ligne A (gare de Achères-Gd-Cormier non retenue) et 8 sur la B

⁸³ La seule exception sera située sur périmètre SNCF/RFF, la gare d'Achères Grand Cormier n'étant pas incluse dans le SDA compte tenu de son très faible trafic.

⁸⁴ Même problème que pour le réseau SNCF/RFF, ces gares étant d'ailleurs des gares de construction très ancienne qui appartenaient aux anciennes compagnies de chemin de fer avant 1938.

⁸⁵ Station Nation avec son ascenseur incliné, Arcueil Cachan avec sa salle de vente surélevée, en viaduc, ou encore la gare de Lognes : station sur l'eau équipée de bandes de guidages, balises sonores.

- la RATP a mis en place un dispositif garantissant une intervention sous 24-48h en cas de panne qui lui permet de répondre aux objectifs de fiabilité suivis (avec bonus-malus) dans le contrat RATP/STIF. Ce sont, en effet, les agents de la RATP⁸⁶ qui interviennent mais le délai est impossible à tenir lorsqu'il faut changer certaines pièces qui sont en rupture de stock chez le fabricant.

Pour faciliter les échanges quai-train, il est possible de demander une assistance au personnel RATP qui met alors à en place des rampes amovibles (en 2008, 20 000 prises en charge ont été effectuées par les agents RATP sur le seul RER A).

Signalons enfin que la RATP expérimente sur le RER l'application « Blue Eyes » (cf. § 4 1 2 sur le métro) qui est un guidage (semblable à un GPS) reposant sur des balises en gare et l'utilisation du téléphone portable de l'utilisateur.

4.1.4.3 Les perspectives à horizon 2015/2018 pour le RER RATP

L'accessibilité devrait assurée en 2015. Toutefois, pour les UFR, le matériel n'étant intégralement renouvelé qu'à horizon 2018 ou 2024, il sera nécessaire de recourir à une assistance par le personnel des gares.

4.1.4.4 Les points positifs

La situation semble bien maîtrisée d'autant que le programme restant à réaliser est relativement limité.

4.1.4.5 Les inquiétudes et points de vigilance sur le RER RATP

Pour les UFR, l'échéance de l'accessibilité en toute autonomie de toutes les gares du tronçon sud de la B n'est pas encore programmée.

4.1.5 Situation actuelle et perspective sur les RER et Trains SNCF/RFF

Les dispositions prises par RFF et la SNCF pour réaliser le programme prévu par le SDA sont identiques que l'on soit sur le réseau RER ou sur le réseau Transilien d'autant que certaines gares sont communes.

S'agissant du RER, la situation sur le périmètre SNCF/RFF se différencie de celle de la RATP dans la mesure où il faut équiper non pas 65 gares mais 187 dont beaucoup sont plus que centenaires. Seule, une gare RER SNCF (Achères Gd Cormier -la 188ème) dont le trafic est très faible ne sera pas aménagée.

Nota : la ligne E (Éole) de mise en service très récente, est aux normes d'accessibilité sauf pour les UFR. Pour les UFR l'accessibilité est offerte en autonomie pour ce qui concerne les deux gares intra-muros (Magenta et Hausmann) mais elle n'est proposée qu'avec assistance pour les gares appartenant au réseau de la gare de Paris-Est. En

⁸⁶ Le système de bonus-malus est identique pour le contrat SNCF/STIF. Par contre, à la SNCF, la maintenance des ascenseurs est assurée, depuis toujours, par des entreprises extérieures.

effet, si celles-ci ont fait l'objet d'adaptations significatives lors de la mise en service de la ligne en 1999 et après : mise à hauteur de 920 mm de tous les quais et aménagements pour les toutes les autres catégories de PMR, sur le réseau transeuropéen il n'est pas possible de porter la hauteur des quais à 1 115 mm, c'est pourquoi la mise en place d'une rampe amovible par du personnel Transilien est nécessaire.

Deux gares RER SNCF seulement (Achères Gd Cormier sur la ligne A et Les Yvris sur la ligne E) dont le trafic est très faible (inférieur à 500 entrants/jour) ne seront pas aménagées.

4.1.5.1 Les gares

Les aménagements concernent d'une part les quais (rehaussement éventuel total ou partiel, mécanisation des accès) et d'autre part les bâtiments d'accueil du public (vente, information) ainsi que l'interface avec la voirie.

207 gares du réseau RFF/SNCF (avant 9 dérogations -voir point 4 1 5 1 1 1 suivant) dont 119 gares RER et 88 gares non RER sont concernées par le SDA sur un ensemble de 266⁸⁷ gares franciliennes (RFF/SNCF + RATP).

4.1.5.1.1.1 Les dérogations demandées pour les gares RFF-SNCF

Comme on l'a vu plus haut, la principale spécificité du réseau RER SNCF-RFF concerne la difficulté à aménager des quais qu'il faut préalablement rehausser. Le tableau ci-dessous illustre les dérogations demandées (par rapport au réseau défini par le STIF) en raison d'impossibilités techniques rencontrées pour limiter la lacune verticale à moins de 5 cm.

6 des 9 gares concernées sont sur une ligne RER

Gares	Lignes	Fréquentation	Département	Motif de dérogation à l'étude
PANTIN	RER E	6 910	93	Largeurs de quais insuffisantes
RAINCY VILLEMOMBLE MONTFERMEIL (LE)	RER E	13 310	93	Dévers importants
VILLENEUVE SAINT-GEORGES	RER D	27 010	94	Dévers importants et largeurs de quais insuffisantes
ORLY VILLE	RER C	2 280	94	Implantation d'ascenseurs problématique
SAINT-CYR	RER C	1 740	78	Largeurs de quais insuffisantes et implantation d'ascenseurs problématique
SAINT-MICHEL NOTRE-DAME	RER C	47 570	75	Largeurs de quais insuffisantes et implantation d'ascenseurs problématique
BELLEVUE	Ligne N	2 480	92	Implantation d'ascenseurs problématique
VILLEPREUX LES CLAYES	Ligne N	3 540	78	Dévers importants et largeurs de quais insuffisantes
ECOUEZENZANVILLE	Ligne H	2 300	95	Devers importants
		107 140		

Figure 17 : liste des gares RFF/SNCF faisant l'objet d'une demande de dérogation (source SDA).

4.1.5.1.1.2 La segmentation RFF/SNCF dans l'aménagement des gares

Comme cela a été explicité au point 2.4.5.1, les aménagements concernant les quais (cheminements, rehaussements) sont de la responsabilité de RFF tandis que les

⁸⁷ A noter que sur ces 266 gares, 6 sont communes à la RATP et à SNCF/RFF.

aménagements concernant les bâtiments voyageurs accueillant le public (et plus généralement la liaison voirie/quai) sont de la responsabilité de la SNCF.

Mais comme la loi de 1997 a fait de la SNCF le « gestionnaire d'infrastructure délégué » pour le compte de RFF, notamment lorsqu'il s'agit de réaliser des travaux sur des lignes en exploitation (par la SNCF), c'est la SNCF qui réalise les dits travaux sur instruction et sous contrôle de RFF lequel en supporte le financement intégral.

On rappellera que dans un souci d'efficacité, RFF et la SNCF ont constitué, dès le départ des équipes de maîtrise d'ouvrage commune pour réduire les délais entre les deux établissements au minimum et ainsi garantir le respect du calendrier prévu par le SDA (sans préjudice de la délicate question du financement).

Malgré cela, il **semblerait que l'impasse sur le financement** apparue lors de l'approbation du SDA (en juillet 2009) laquelle n'a été levée que début 2011 (voir point 3.3.3) **a occasionné 18 mois de retard incompressible sur le planning** ; et ce, bien que le STIF ait pris la décision de financer à 100% les études pour tenter de résorber le retard.

4.1.5.1.1.3 Les quais du réseau RFF/SNCF

Sur un total de 1 472M€ de travaux estimés par le STIF pour le SDA sur le périmètre ferroviaire (RFF + SNCF), les travaux sur périmètre RFF (quais, souterrains, cheminements) en représentent environ 75% soit un montant de 1090 M€.

Les principales difficultés à résoudre (indépendamment de la question financière) concernent:

- la programmation des travaux qui doivent être réalisés sans interrompre la desserte de la gare et la circulation des trains (notamment aux heures de pointe), c'est-à-dire de préférence la nuit ou le week-end et explique que les retards pris dans le calendrier peuvent difficilement se résorber par la suite,
- le traitement de dénivelés importants entre les quais (de hauteur très variable - cf. extrait du rapport Hermelin déjà cité -point 2.3) et les trains dont les planchers se situent, selon l'âge du matériel à de hauteurs variant du simple au double (entre 0,6 mètres et 1,2 mètres au dessus de rail) mais aussi à l'existence fréquente de quais en courbe voire même en dévers.

Pour faciliter la recherche de solutions moins coûteuses, il est apparu nécessaire de rationaliser l'utilisation des différents types de trains sur les lignes. En effet, pour des raisons économiques, les gares d'une même ligne sont souvent desservies par des types de train différents ayant des planchers de hauteur également différente.

A l'issue d'un travail extrêmement approfondi, le STIF a arrêté une situation cible que l'on peut considérer comme étant l'optimum entre le niveau du quai et le niveau du plancher du train (avec le respect d'une lacune réglementaire horizontale de 7,5 cm et

une lacune verticale de 5 cm seulement)⁸⁸, en prenant en compte, pour le matériel roulant, les possibilités de renouvellement du matériel existant (c'est-à-dire la durée de vie du matériel actuel).

La situation cible est décrite dans le tableau ci-dessous (extrait du SDA) :

	Hauteur de plancher des futurs matériels	Échéance renouvellement matériel	Hauteur des quais retenues dans le SDA
Ligne H	970	2015	920
Ligne J	970	2015	920
Ligne K	970	2015	920
Ligne L	970	2016	920
Ligne N	600	2015	550
Ligne P hors Provins	970	2015	920
Ligne P axe Provins	600	2015	550
Ligne R	600	2023	550
Ligne U	970	2027	920
RER A	1200	2018	1150
RER B	1200	2024	1150
RER C	600 ou 970	2023	550 ou 920
RER D	970	2035	920
RER E	970	2015	920

| SDA Ile-de-France 39

Figure 18 : comparaison des hauteurs (mm) de quai et de plancher des trains et RER (source SDA).

4.1.5.1.1.4 Les bâtiments voyageurs SNCF

Sur un total de 1 472M€ de travaux prévus par le STI pour le SDA sur le périmètre ferroviaire, les travaux sur périmètre SNCF (bâtiments des gares, interface avec la voirie..) en représentent environ le quart soit un montant de 363M€.

Ils ne soulèvent pas de difficulté particulière si ce n'est la multiplicité des chantiers (rappel : le SDA prévoit 207 gares à aménager sur le périmètre SNCF) qui nécessite une programmation extrêmement pointilleuse.

Signalons enfin que la SNCF a expérimenté à Gagny, sous l'égide du STIF, une application de guidage sonore à la demande par l'implantation de balises fixes de localisation pour personnes mal voyantes reposant sur l'utilisation du boîtier normalisé (utilisé pour le déclenchement des annonces sonores aux carrefours routiers équipés). Cet équipement a été mis en place sur une vingtaine de gare de la ligne D, dans le cadre de l'opération D Maintenant. Comme les associations représentatives de PMR l'ont demandé, leur implantation est prévue dans les programmes de mise en accessibilité.

4.1.5.2 Les trains

S'agissant des RER, la branche SNCF-RFF du RERA est exploitée avec du matériel appartenant à la RATP (MI84 ou MI2N ou MI 09).


⁸⁸ Dimensions fixées par l'annexe Matériel à la STI européenne pour les « fauteuils roulants transportables ».

La branche SNCF-RFF du RERB est exploitée, depuis l'origine avec un matériel en « copropriété », le MI79 (51 rames sur 119 appartiennent à la SNCF mais sont entretenues par la RATP).

Les lignes C et D sont exploitées avec le matériel classique du Transilien SNCF, soit, très majoritairement, avec du matériel à 2 niveaux (Z 20 500 ou Z 20 900 et Z 5 600 ou Z 8 800) à plancher mi- haut (97 cm). Le reste du parc (sur ligne D) est constitué de matériel inox (Z 5 300 à 1 niveau) assez ancien. Seule la ligne E bénéficie d'un matériel spécifique à plancher haut (120 centimètres sur les Z 22 500 type MI 2N).

Un nouveau matériel (le « Francilien ») cofinancé par la SNCF et le STIF entre progressivement en service pour remplacer les trains les plus vétustes (« petits gris ») et donc en priorité hors RER (soit sur la ligne H : Paris Nord - Persan-Beaumont et Paris Nord-Valmondois ; la ligne J : Paris Saint-Lazare - Mantes-la-Jolie, la ligne L : Paris Saint-Lazare - Versailles Rive Droite et Paris Saint-Lazare-Cergy et la ligne P : Paris Est - Meaux et Paris Est - Coulommiers). Mais il faudra encore attendre une quinzaine d'années (2023 pour le RERC et 2025 pour le RERD) pour que l'ensemble du matériel soit accessible aux UFR.

La situation des trains utilisés sur les autres lignes (non RER) est assez complexe en raison d'une grande diversité du parc SNCF.



Caractéristiques du parc de matériel roulant en 2009

Figure 1.1 : Le matériel ferroviaire SNCF (879 rames)

	Affectation	Caractéristiques générales		
	Lignes	Nombre de rames	Nombre de voitures par rame	Nombre de niveaux
Automotrices				
MI 79	B	51	4	1
Z5300	N,R,D	69	4	1
Z5600	C,R	36	6	2
	C,R	16	4	2
Z6100	K,H	55	3	1
Z6400	L	72	4	1
Z6400 GCO	L	3	4	1
Z8100	B	51	4	1
Z8800	C,U	58	4	2
Z20500	C,D,P,L,H,K	114	5	2
	C,D,P,L,H,K	80	4	2
Z20900	C,H,K	54	4	2
Z22500	E	53	5	2
B82500	P	15	4	1
Z50000	H	3	8	1
Rames remorquées				
RIB-RIO	J	18	7	1
	P,H,K	51	4	1
VB 2N	N,J,H,K	36	7	2
		44	6	2

Source : STIF d'après SNCF

Figure 19 : composition du parc de trains et RER de la SNCF (Omnil).

Toutefois, à l'exception des lignes R (2023) et U (2027), les perspectives actuelles de renouvellement du matériel SNCF, telles qu'elles figurent dans le SDA, laissent penser que le matériel roulant pourrait être accessible à l'horizon 2016/2018.

Rappelons que, comme pour la RATP, dans les gares pour lesquelles la lacune est temporairement (en attente du renouvellement du matériel) supérieure aux normes d'accessibilité (5cm en vertical et 7,5 cm en horizontal), une assistance (rampe amovible mise en place et retirée manuellement par les agents Transilien) est proposée⁸⁹ à la demande (au plus tard la veille, » voir détail du service « Accès + Transilien » en annexe 23).

4.1.5.3 Les perspectives à l'horizon 2015 (ou 2018)

Le tableau suivant montre la difficulté à obtenir des résultats concrets pour les PMR sur le réseau SNCF/RFF.

Nota : les chiffres du RERA et du RERB sont des chiffres globaux incluant les gares du périmètre RER RATP (65).



Figure 7 : Accessibilité des gares RER et Trains

	2007	2008	2009	2010
RER A	37	42	44	44
RER B	14	19	25	28
RER C	0	0	0	0
RER D	0	0	0	0
RER E	9	14	14	14
Ligne H	0	0	3	3
Ligne J	4	4	5	5
Ligne K	0	0	0	0
Ligne L	9	11	11	13
Ligne N	0	0	0	0
Ligne P	0	0	0	0
Ligne R	0	0	0	0
Ensemble	73	90	102	107

source : STIF

Figure 20 : nombre de gares RER et trains accessibles en 2007, 2008, 2009 et 2010 (Omnil).

Compte tenu du retard pris dans la recherche des financements (voir point 3.3), les chiffres 2010 ne permettent pas d'observer un réel décollage, au contraire.

⁸⁹ Sous réserve que le dénivelé entre le quai et le train ne soit pas trop important, la norme européenne prévoyant une pente de 18 % au maximum.

Le graphique présenté en fin du § 4.1.3.2 mettait en évidence le fait que les mises en accessibilité des gares ne seraient réalisées que partiellement en 2015 (entre 50 et 90% selon les lignes hors RER) l'achèvement de 100% du programme n'étant envisagé qu'au-delà de 2018.

Il n'a pas été possible de connaître le recalage du calendrier.

4.1.5.4 Les points positifs

Le STIF a préfinancé les études techniques à 100% pour limiter l'impact du retard pris dans le bouclage financier du SDA.

On constate une forte mobilisation opérationnelle et un mode de fonctionnement optimisé entre RFF et la SNCF.

Pour permettre une meilleure accessibilité dans cette période transitoire, le service « accès+Transilien » a été étendu à 62 gares (voir en annexe 23).

4.1.5.5 Les inquiétudes et points de vigilance

Le retard pris paraît difficilement rattrapable compte tenu des contraintes de réalisation des travaux dans des gares en exploitation.

4.2 L'avancement du SDA sur les Tramways et assimilés

4.2.1.1 La consistance et les aménagements du réseau

Le réseau tramway comprend 4 lignes T1, T2, T3 (exploitées par la RATP et T4, ligne de tram-train exploitée par SNCF/RFF :

- T1 entre Saint Denis et la gare de Noisy-le-Sec,
- T2 entre le pôle de La Défense (Grande Arche) et Issy Val de Seine,
- T3 sur une partie du boulevard des maréchaux à Paris,
- T4 entre Aulnay et Bondy (tram-train).

En 2009 (source STIF OMNIL) elles ont transporté près de 350 000 voyageurs par jour ouvrable de base et, dans l'année, 96 millions de voyageurs (304 millions de voyageurs-km).

Dans la mesure où ces lignes sont toutes de réalisation récente, elles sont donc totalement accessibles aux UFR (stations et rames) selon des modalités qui sont détaillées dans la circulaire du 18 février 2008 et l'arrêté du 13 juillet 2009 relatifs à la mise en accessibilité des véhicules de transport public guidé urbain aux personnes handicapées et à mobilité réduite.

Figure 5 : Caractéristiques du Tramway en 2009

	Exploitant	Longueur des lignes en km	Nombre de stations desservies
T1	RATP	12	22
T2	RATP	14	16
T3	RATP	8	17
T4	SNCF	8	11
Toutes lignes Tramway	RATP / SNCF	42	71

Remarques : Estimations d'après le SIG du STIF ; en présence de sous-lignes, les troncs communs ne sont comptabilisés qu'une seule fois.

Note : Le T4 est une ligne de tram-train exploitée par la SNCF ; les lignes 1 à 3 sont exploitées par la RATP.

Source : STIF d'après SNCF, RATP, 2009

Figure 21 : Caractéristiques du tramway en Ile-de-France (Omnil).

On peut évoquer ici deux systèmes (TVM et TZen) qui ne relèvent pas de l'arrêté du 13 juillet 2009 puisqu'il ne s'agit pas de transports guidés mais des dispositions relatives au transport routier urbain. Néanmoins, commercialement parlant, ils s'apparentent davantage au système tramway.

Le TVM (Trans Val de Marne) est associé au mode Tram mais il s'agit d'une ligne de bus en site propre en rocade, longue de 12,7 km, avec 23 stations reliant le marché de Rungis à la gare RER de Saint-Maur-Créteil. Le trafic assuré par le TVM est de l'ordre de 14 millions de voyageurs par an.

Sur un modèle assez semblable, le STIF a développé le concept de T ZEN dont la première ligne entre Sénart et Corbeil est mise en service à la mi 2011.

Selon le STIF, le T Zen a tous les avantages d'un tramway : véhicule innovant, accès de plain-pied, portes coulissantes, temps de parcours garanti... Pour le voyageur, le niveau de service et la fiabilité sont les mêmes. Les conditions d'aménagement du T Zen lui permettent de rester compatible avec une adaptation en une ligne de tramway, en fonction des évolutions des territoires et de la fréquentation. T Zen peut répondre à court terme à de nouveaux besoins de mobilité sans nécessiter d'infrastructures ferroviaires.

Le matériel roulant du TZen est une composante essentielle du concept : accessibilité PMR complète et optimale (emplacements UFR, accès quai à quai), information sonore et visuelle des voyageurs, information en temps réel (SAEIV).

Trois autres projets de ligne TZen sont à l'étude : entre Carré Sénart à Lieusaint et la gare RER de Melun ; entre Grigny et la gare de Corbeil-Essonnes ; et entre la porte de Pantin et la gare du T4 de Pavillons-sous-Bois.

En pratique, le TZEN est une solution adaptée lorsque les flux de trafic à court et moyen terme ne justifient pas le recours à une solution tramway. Cela peut d'ailleurs conduire à retenir des solutions palliatives (site réservé au TZEN aux heures de pointe et mixité VP-TZEN aux heures creuses avec prise en compte du stationnement pour les

commerces comme pour les livraisons) lesquelles peuvent remettre en cause l'accessibilité réelle aux PMR (et surtout aux UFR) si les règles de partage de la voirie ne sont pas scrupuleusement respectées. Mais la situation n'est alors pas différente de celle des réseaux de bus.

4.2.1.2 Les perspectives à l'horizon 2015

Les réseaux Tramway et Tzen sont conçus pour être totalement accessibles aux PMR dès leur mise en service.

Il en sera de même- dès leur ouverture- pour le prolongement du T1 (10 stations) jusqu'à Asnières-Gennevilliers (2012) comme pour le prolongement du T3 (8 stations) jusqu'à Porte de Vincennes (2012) et pour les nouvelles lignes de tramway qui sont aujourd'hui en travaux :

- T5 avec 16 stations entre Saint Denis et Garges-Sarcelles (2012),
- T6 avec 21 stations entre Chatillon et Viroflay (à partir de 2014),
- T7 avec 18 stations entre Villejuif et Athis-Mons (2013),
- T8 avec 17 stations entre Saint Denis et Épinay sur Seine ou Villetaneuse.

4.3 L'avancement du SDA sur les réseaux de bus/cars

4.3.1 Rappel de la consistance des réseaux de Bus/cars

En 2009, les réseaux de bus ou cars représentent (hors dessertes particulières) près de 1 500 lignes et plus de 33 000 points d'arrêt (y compris le réseau Noctilien et donc avec quelques parcours/arrêts qui se superposent).


source		 <small>Observatoire de la mobilité en Île-de-France</small>					
Caractéristiques et trafic du réseau Bus en 2009 (tableau reconstitué)							
	Exploitant	Nombre de lignes	Longueur des lignes en km	Nombre d'arrêts desservis	offre (voitures-km) en millions	Voyageurs en millions/an	Voyageurs-km en millions/an
Bus à Paris	RATP	64	597	1 313	44,2	345	807
Bus en Petite et Grande couronne	RATP	257	2 685	3 402	110,3	643	1 877
	Optile	1 081	20 032	26 070	154,7	309	1 612
Noctilien	RATP	31	626	1 033	3,9	7,6	non détaillé
	SNCF	16	720	206	2,4	8,4	
Toutes lignes bus		1 496	26 007	33 263	316	1 313	4 297
Remarques : Lorsqu'un itinéraire bus diffère à l'aller et au retour, le nombre de points d'arrêts et la longueur de la ligne correspondent à la moyenne de chaque sens.							
Lorsque plusieurs lignes du même réseau passent par un même point d'arrêt, il n'est compté qu'une seule fois.							
Bus banlieue : dont TVM							
Source : STIF d'après RATP, Optile, 2009							

Figure 22 : État des lieux de l'accessibilité des réseaux ferrés et routiers en 2007 (source SDA).

Ces réseaux sont exploités pour l'essentiel par la RATP ou par les entreprises adhérentes d'OPTILE, la SNCF exploitant cependant une partie de réseau Noctilien ainsi que, pour des raisons historiques ou pour travaux, quelques lignes de façon ponctuelle ou permanente (voir au point 4.3.1.4).

S'il est inutile de présenter la RATP, il n'en est pas de même pour OPTILE qui est peu connu du grand public.

OPTILE « *Organisation professionnelle des transports d'Ile-de-France* », rassemble l'ensemble des entreprises privées de transport de voyageurs en Ile-de-France exploitant des lignes régulières inscrites au Plan Régional de Transport, soit 84 entreprises ou centres d'exploitation (dont 78 qui perçoivent des financements du STIF).

OPTILE est une association régie par la loi 1901 qui assure la gestion administrative des lignes régulières exploitées par ses adhérents, les représente auprès du STIF et conduit des projets communautaires du Réseau Intégré Régional avec la SNCF et la RATP : titres de transports, information voyageurs dynamique, vente de titres, sécurité, etc.

OPTILE opère principalement en Grande Couronne avec deux types de réseaux /ou lignes : des réseaux de bassin (une cinquantaine dont une vingtaine de réseaux principaux sous convention avec des EPCI) et des lignes interurbaines dont les lignes de pôle à pôle entre les communes principales.

Jusqu'à présent (y compris en 2011, jusqu'à la fin des contrats de type 1⁹⁰) le fonctionnement contractuel entre les entreprises OPTILE et le STIF repose sur une rémunération compensatoire au titre des cartes Navigo et Imagine R (calculée sur la base du nombre de voyageurs comptés dans les bus) représentant environ 80 % du chiffre d'affaires des transporteurs. Certaines collectivités locales - et c'est encore le cas pour les contrats dits de type 2- contribuent également à l'équilibre financier de lignes pour répondre à des besoins de déplacement locaux spécifiques.

Il existe plusieurs types de dessertes BUS ou CAR de la compétence du STIF (cf. point 2-2) qui appellent des solutions parfois différentes en matière d'accessibilité.⁹¹

Deux grands types de lignes constituent ces réseaux, les lignes urbaines et les lignes interurbaines.

4.3.1.1 Les dessertes urbaines de l'Ile-de-France

Les lignes urbaines à fort trafic desservent une ou plusieurs communes en assurant leurs dessertes, le rabattement vers les gares, les établissements scolaires, les zones et pôles d'emplois, les différents pôles d'activités. Leurs vocations sont multiples, et constituent la quasi-totalité des dessertes de la RATP à Paris, en proche couronne et sont exploitées en réseaux dans les pôles urbanisés de la grande couronne. Sur ces lignes circulent presque exclusivement des bus.

4.3.1.2 Les dessertes interurbaines de l'Ile-de-France

Les lignes interurbaines correspondent à des dessertes dans des tissus moins urbanisés et relient plusieurs bassins de vie ; dans certains cas, elles présentent un caractère express entre deux pôles de l'Ile-de-France. La desserte est très majoritairement assurée avec des cars.

Parmi ces lignes (urbaines ou interurbaines) celles qui sont structurantes constituent le réseau MOBILIEN (40 lignes en proche couronne et 41 en grande couronne).

⁹⁰ Les contrats dits de type 1 seront prochainement remplacés par des contrats tripartites (STIF/Transporteur/ Collectivités) dits de type 2 ou T2.

⁹¹Présentation d'après site web du STIF.

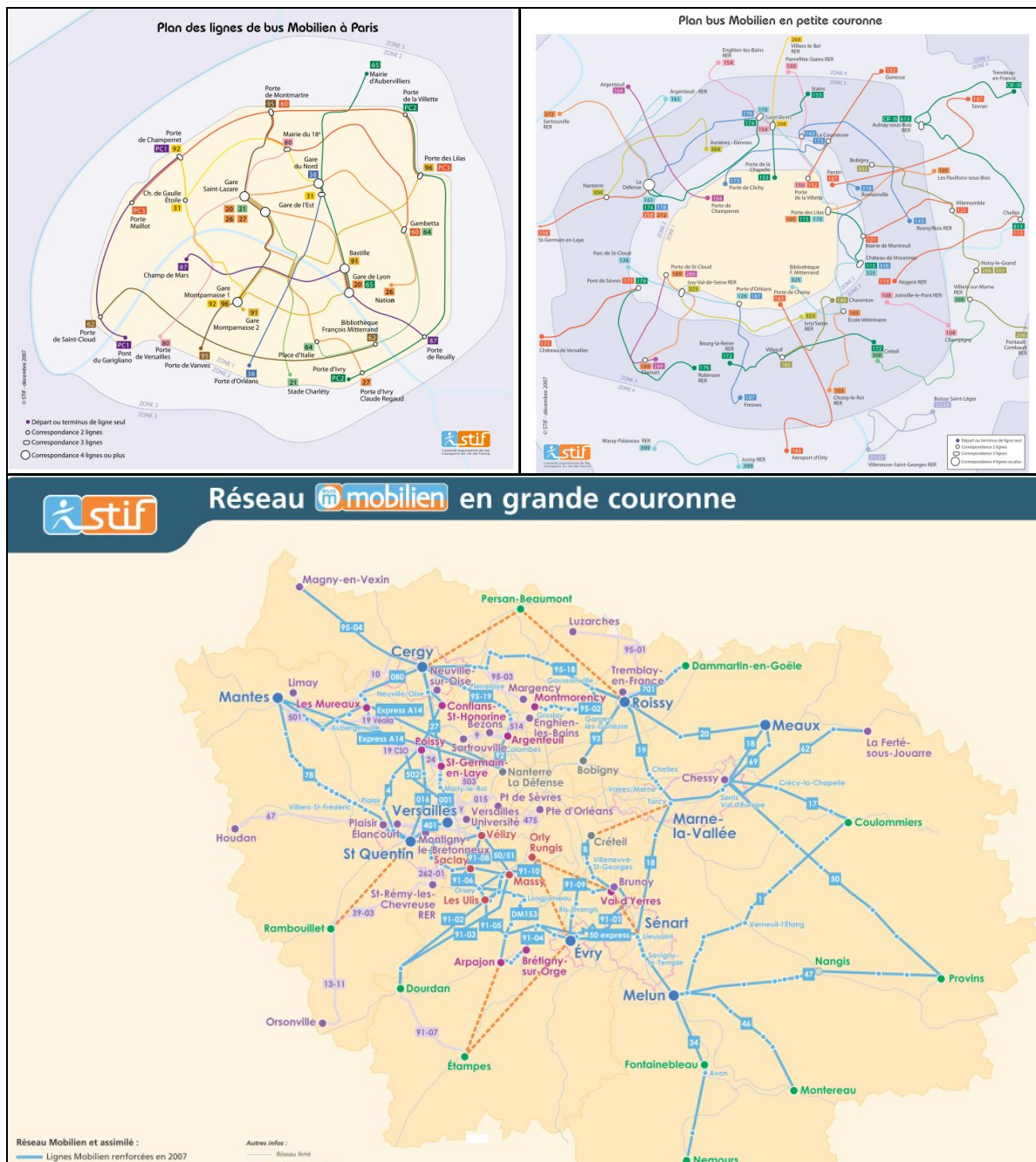


Figure 23 : Cartes du Réseau MOBILIEN (source STIF).

4.3.1.3 Les lignes exploitées la nuit,

Elles constituent le réseau **NOCTILIEN**. Selon que l'exploitant est la RATP ou la SNCF, la desserte est assurée par un bus ou un car.

Lancé en septembre 2005, le réseau Noctilien comporte aujourd'hui 47 lignes, exploitées par la RATP et Transilien SNCF sous une dénomination unique.

Ce service de nuit fonctionne entre la fermeture et l'ouverture des réseaux ferrés de jour, soit de 0h30 à 5h30 du matin, 7 jours sur 7 et 365 jours par an. Chaque numéro de ligne est précédé d'un N indiquant son appartenance à ce réseau nocturne.

Ce réseau est organisé autour de **5 grandes stations** de correspondance dans Paris, reliées entre elles par des bus, d'où partent des lignes vers l'Ile-de-France.

Ce réseau se compose en effet de trois types de lignes : ligne **circulaire**, ligne **radiale**, ligne **traversante** :

2 lignes "circulaires", une dans chaque sens (N01, N02), dans Paris, qui relient 4 grandes stations de correspondance bus.

36 lignes au départ de Paris appelées "**radiales**". Depuis les 5 grandes stations de correspondance situées dans Paris, ces lignes assurent des liaisons centrées sur Paris et des liaisons vers et à l'intérieur de la proche et la grande couronne.

8 lignes de banlieue à banlieue appelées "**traversantes**". Ces lignes assurent prioritairement des liaisons express et semi-directes de Paris vers la proche banlieue et grande banlieue.

1 ligne de banlieue à banlieue sans passer par Paris N71 "Saint-Maur-des-fossés - Rungis".

Noctilien propose ainsi un véritable réseau maillé sur la région Ile-de-France et se substitue complètement au réseau ferré de jour lorsque ce dernier est fermé.

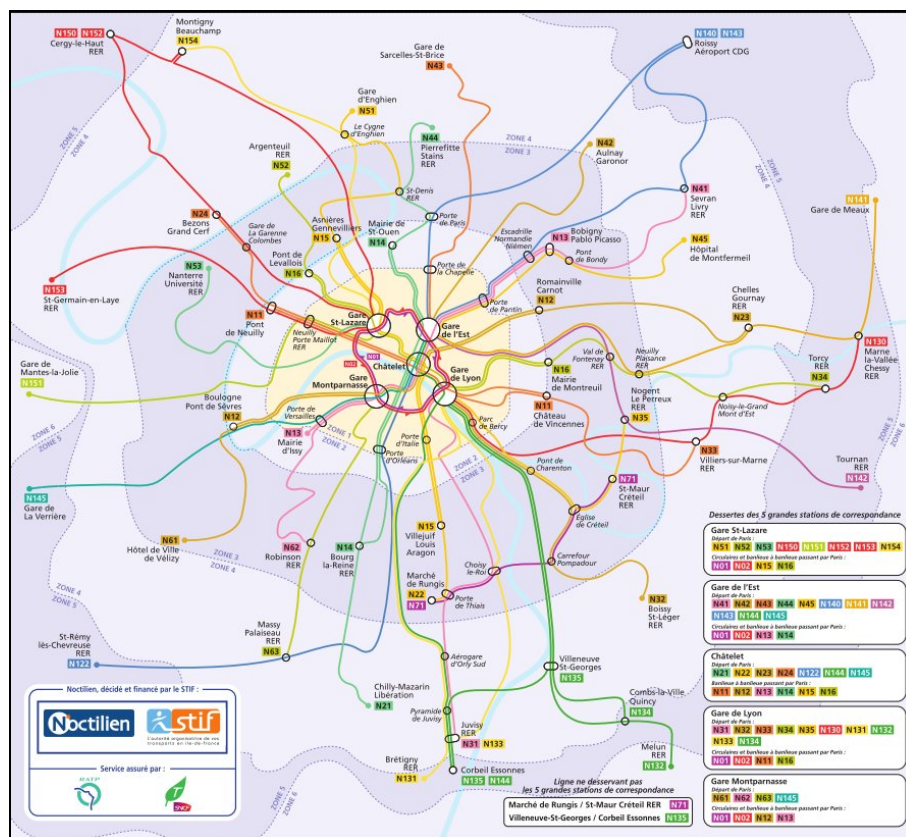


Figure 24 : Cartes du Réseau NOCTILIEN (source STIF).

4.3.1.4 Les dessertes ferroviaires exploitées sur route par la SNCF

La SNCF exploite par route, en raison de son très faible trafic, la ligne La Ferté-Gaucher / Coulommiers (3 allers retour par jour). Elle exploite également la navette Pont-Cardinet/Pereire dans le 17^{ème} arrondissement de Paris, vestige d'un temps où il existait une navette ferroviaire supprimée (en 1988) lors de la mise en service de la branche Ermont de la ligne C.

Elle exploite aussi, (par affrètement) un certain nombre de dessertes de substitution, essentiellement lors de périodes de travaux d'infrastructures lesquels sont ponctuels

voire répétitifs (Invalides-Orsay tous les étés) ou peuvent s'étendre sur plusieurs années (ce fut le cas pour les travaux du tram-train Aulnay / Bondy).

4.3.1.5 Les Dessertes à vocation principale particulière (cf. point 2-2) :

Cette catégorie regroupe les lignes ayant une fonction essentiellement scolaire, les dessertes locales (créés à la seule initiative d'une collectivité), les dessertes vers les pôles aéroportuaires (Par exemple Cars Air France), les lignes régulières à vocation touristique (Balabus, Montmartrobus, Paris Open tour)⁹².

Elle concerne également les transports à la demande (TAD).

L'article 1er du décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France⁹³, définit les services de TAD comme des « services collectifs offerts à la place, déterminés en partie en fonction de la demande des usagers et dont les règles générales de tarification sont établies à l'avance et qui sont exécutés avec des véhicules dont la capacité est supérieure ou égale à quatre places, y compris le conducteur. »

Le TAD se différencie des taxis : il ne s'agit pas d'un service offert à *la course* mais d'un service offert à *la place* lorsque le trafic est trop faible pour justifier une ligne régulière à horaires fixes.

Dans une étude de mai 2005 sur les services de transport à la demande, l'IAURIF notait que si « *l'itinéraire des services (de TAD) est, de façon usuelle en France, fixé en fonction de la demande de déplacements des usagers ... le STIF n'a retenu jusque-là comme définition de service à la demande, que les services reliant des points d'arrêt de lignes régulières. Ces services sont alors constitués de « lignes virtuelles»* ».

On peut également rencontrer des situations où le TAD se substitue à certaines heures à des lignes régulières (c'est par exemple en soirée le cas de Fileo -voir présentation ci-dessous).

Une étude de l'ARENE Ile-de-France⁹⁴, publiée en juillet 2007, avait recensé 17 TAD en Ile-de-France » et mis en évidence le développement embryonnaire de ces services.

On peut citer deux exemples de TAD, à titre d'illustration :

- Allobus, devenu Filéo en mars 2010, destiné aux personnes qui travaillent sur la plateforme de Roissy CDG est utilisable en complément des lignes régulières 23, 32, 95-02, 701 et T'bus des Courriers d'Ile-de-France (CIF). Il dessert 18

⁹²Balabus et Montmartrobus sont accessibles avec le tarif Paris Visite. Pour les voyageurs occasionnels, le coût du déplacement est basé sur le prix du Ticket t+. Opentour relève d'une tarification spéciale à la journée (29€).

⁹³ Modifié par l'article 20 du décret du 10 juin 2005, pris en application de la loi LRL -déjà citée- transformant le statut du STP devenu STIF au 1/7/2005.

⁹⁴ « État des lieux et perspectives de développement du transport à la demande en Ile-de-France »-Agence Régionale de l'Environnement et des Nouvelles Énergies.

communes autour de Sarcelles, Goussainville, Villiers le Bel, Tremblay en France, Othis, Villeparisis. Filéo fonctionne 24h/24 et 7j/7. Il est empruntable au tarif habituel (Navigo, Ticket T+, etc.) ;

- **Mobi'Val**, de création plus récente (2009), accessible (au tarif normal comme Filéo) mais sur réservation préalable la veille) depuis l'un des 140 arrêts de bus de l'une des 21 communes de la Communauté de Communes du Val d'Essonne. Toutefois, la desserte est à périodicité trihebdomadaire.



Figure 25 : photo minibus Mobi'Val (source site internet de la CC du Val d'Essonne).

4.3.2 Les dispositions prévues par le SDA pour les réseaux Bus/cars

Comme on l'a vu plus haut, le réseau francilien compte 1 450 lignes (y compris Noctilien) et plus de 30 000 points d'arrêts qu'il faudrait aménager pour permettre l'accessibilité intégrale des personnes handicapées motrices (notamment UFR) aux réseaux de bus.

Pour rendre les réseaux routiers accessibles aux PMR, et plus particulièrement aux UFR il faut non seulement disposer de bus accessibles mais il faut aussi réaliser un minimum d'aménagements au sol. Il est généralement nécessaire :

- de mettre les bordures des trottoirs à une hauteur de 15 à 20 cm par rapport au niveau de la chaussée face à la zone d'arrêt des bus,
- d'aménager le trottoir pour permettre au bus, si possible, un accostage « en ligne »⁹⁵ sans modifier sa trajectoire ce qui peut conduire à créer des avancées de trottoir (tout en favorisant l'insertion du bus dans la circulation), voire à déplacer le point d'arrêt dans les cas où il n'est pas possible d'aménager l'emplacement actuel,
- d'empêcher le stationnement abusif sur le point d'arrêt en réalisant les marquages réglementaires de signalisation sur la chaussée voire en installant, en amont et en aval de l'arrêt, des obstacles physiques anti stationnement,
- de garantir la liberté de cheminement (marquage au sol, plots...) des UFR sur les trottoirs à proximité immédiate de l'arrêt en déplaçant, si nécessaire les passages piétons permettant de traverser la chaussée et de rejoindre le trottoir opposé,

⁹⁵ Seule solution pour garantir en permanence un accostage parallèlement au trottoir.

- De mettre en place une information multimodale sur l'heure de passage des bus du réseau de transport, notamment pour les personnes souffrant d'un handicap visuel ou auditif, et, le cas échéant, d'en profiter pour installer un abri.

Le coût d'un tel aménagement peut varier de façon très sensible en fonction contraintes topographiques. Il est de l'ordre de 15 000€ pour un arrêt de bus (2 sens de circulation).

Dans un esprit identique à celui qui a prévalu pour les réseaux ferrés, le STIF a recherché l'efficacité maximale pour les usagers dans le choix des lignes à traiter dans le SDA.

Il a ainsi fixé comme objectif, dans le SDA, la mise en accessibilité de l'ensemble des lignes de la Petite Couronne d'ici 2015.

Pour les lignes de Grande Couronne, comme le rappelle « l'annexe accessibilité du PDUIF », la priorité est donnée aux lignes considérées comme les plus stratégiques du point de la mise en accessibilité. La liste des lignes concernées a été établie en concertation avec les collectivités et les transporteurs en s'appuyant sur les critères suivants :

- la nature de la ligne : priorité est donnée aux lignes Express, Mobilien ou Noctilien ;
- l'importance de la fréquentation de la ligne avec un objectif global de traitement de 80% du trafic du réseau de bus dans le respect de l'équité territoriale ;
- l'accès au réseau ferré francilien afin qu'il soit optimal et équitable ;
- la desserte des principaux pôles d'emploi et/ou des équipements publics ou privés (Préfectures, zones commerciales, hôpitaux, Centre d'Évaluation et d'Aide Technique aux personnes en situation de handicap, etc.).

Sur l'ensemble des lignes que compte la Grande Couronne (1 100 lignes), environ 450 lignes sont ou vont être sélectionnées. L'horizon de mise en accessibilité des lignes de bus sélectionnées est 2015.

Ces aménagements viennent compléter les opérations d'amélioration de la qualité de service relatives notamment à l'information sonore et visuelle des voyageurs (tant dans les véhicules qu'au niveau des points d'arrêts).

La mise en œuvre du SDA nécessite également l'aménagement pour les PMR de toutes les **gares routières** qui ont généralement, aujourd'hui, des cheminements et des hauteurs de quais inadaptés. Le STIF n'est pas maître d'ouvrage des gares routières et ne désigne pas les gestionnaires de ces équipements, mais il est compétent pour « définir les modalités d'exécution, les conditions générales d'exploitation et de financement des services » des gares routières. Ces éléments ont été formalisés dans une politique régionale d'équipement, de service et de gestion des gares routières qui

s'est concrétisée à travers l'élaboration du Schéma Directeur des Gares Routières (SDGR)⁹⁶ qui a été approuvé en mai 2009 par le CA du STIF . L'accessibilité fait partie du référentiel de qualité de service du SDGR. Les programmes de rénovation seront mis en œuvre avant 2015 et seront cofinancés par le STIF et la Région Ile-de-France⁹⁷.

En ce qui concerne les points d'arrêt, les aménagements sont réalisés en tant que maîtres d'ouvrage par les collectivités gestionnaires de la voirie (communes, département, syndicats, EPCI...). Dans une première phase, le financement a pu être assuré à parts égales par le STIF et la RIF.

Cette mesure a pris fin avec la délibération CP 11-263 de la Commission Permanente du Conseil Régional en mai 2011.

Comme l'explique le rapport présenté :

« Il revient à présent au STIF, autorité organisatrice des transports en Ile-de-France, de piloter et de prendre en charge le programme d'investissement qui permettra d'atteindre cet objectif (ndlr : accessibilité du réseau en 2015). Toutefois, la Région a décidé d'adopter des mesures transitoires en 2009 et 2010 pour que la modification du régime de financement s'opère progressivement, étant entendu qu'à partir de 2011 les opérateurs (ndlr : maîtres d'ouvrages des aménagements de voirie) prendront le relais de la Région ». Les dernières subventions apportées par la Région en mai 2011 (sur des dossiers déposés avant la fin 2010) concernent 35 opérations groupées représentant 996 arrêts à aménager (2 sens de circulation) pour un montant total de 15 millions d'euros (50% STIF et 50% Région).

Dorénavant, si le STIF finance bien 100% du coût des études, seul 50% du coût des travaux de mise en accessibilité est couvert par le STIF, le complément de 50% étant à la charge des collectivités territoriales. Il convient donc de s'interroger sur « le frein à la mise en œuvre » que pourrait constituer cette obligation de financement par certaines collectivités.

Le STIF finance en parallèle l'achat de nouveaux véhicules totalement accessibles. La quasi-totalité du parc de bus Paris et de la petite couronne est aujourd'hui accessible.

En grande couronne, en 2010, environ 50% du parc total est composé de véhicules accessibles⁹⁸ Mais les problèmes techniques rencontrés pour rendre les cars accessibles ont eu une traduction très concrète sur le parc en circulation puisque si 67% des bus sont accessibles, il n'y a que 35% des cars qui le sont.

⁹⁶ http://www.stif.info/IMG/pdf/Cahier_de_references_des_gares_routieres_d_Ile-de-France_2009.pdf

⁹⁷ Avec un plafond de 110 ou 150k€ par poste à quai. Ces mesures sont intégrées à l'action 2.5 du PDUIF Aménager des pôles d'échanges multimodaux de qualité.

⁹⁸ 2360 véhicules sur un total de 4624 pour OPTILE.

Toutefois, les modalités de financement arrêtées pour les investissements dans le cadre des contrats de type 2⁹⁹, avec définition des caractéristiques des matériels et équipements, permettra de rendre le parc totalement accessible à un moyen terme (un peu au-delà de 2015).

Le STIF prévoit ainsi de consacrer un peu plus de 100 M€ au seul aménagement des points d'arrêts d'ici 2015, pour un cout total estimatif de plus de 200 M€.



Figure 3.3 : Répartition du parc par type de véhicules en 2008

	Nombre de véhicules		%	
	Optile	RATP	Optile	RATP
Bus Standard	2 000	3 660	43%	85%
Bus articulé	331	476	7%	11%
Minibus	44	85	1%	2%
Midibus	194	72	4%	2%
Car standard	2 011	-	43%	0%
Minicar	48	4	1%	0%
Midicar	30	2	1%	0%

Source : STIF d'après RATP, Optile, 2008

Définitions

autobus (ou bus) : véhicule affecté au transport urbain de voyageurs ; autocar (ou car) : véhicule affecté aux transports interurbains, principalement scolaires, linéaires ou touristiques.

Gamme Standard : s'emploie pour les véhicules constitués d'une seule section. Véhicules articulés : véhicules constitués d'au moins deux sections rigides articulées l'une à l'autre et communicantes entre elles, permettant la libre circulation des voyageurs à l'intérieur du véhicule.

Mini et midibus : bus de petite taille d'une capacité comprise entre 8 et 30 places assises. **Midibus** : minibus de 8 à 11 mètres de long.

Source : STIF d'après RATP, Optile, 2008

Figure 26 : répartition du parc de bus et car par type de véhicule (Omnil).

4.3.3 Situation actuelle et perspectives sur le réseau BUS RATP

Rappel sur les lignes régulières exploitées par la RATP (voir point 4.3.1)

Le réseau compte 321 lignes de jour en 2009 (source STIF Omnil) :


- 61 lignes sur Paris + 2 navettes de quartier + une ligne temporaire Balabus avec 1 313 points d'arrêt,
- 257 lignes en banlieue (Petite Couronne) avec 3 402 points d'arrêt.

⁹⁹ Voir annexe 26.

Il y a donc au total 4 715 points d'arrêts « nominaux »¹⁰⁰ qui représentent 12 000 points d'arrêt « élémentaires ». La RATP exploite également 49 services communaux (543 points d'arrêts)¹⁰¹, ainsi que depuis 2005, 31 lignes du réseau de nuit Noctilien.

4.3.3.1 L'équipement des bus

Le parc RATP est essentiellement composé de bus.



source Observatoire de la mobilité en Ile-de-France

Caractéristiques du parc de matériel roulant routier RATP en 2009

Caractéristiques des bus				Caractéristiques des cars			
	RATP				RATP		
	Nombre de véhicules	nombre de places assises	nombre de places totales		Nombre de véhicules	nombre de places assises	nombre de places totales
Bus standard	3660	26 à 37	91 à 115	Car standard	0	-	-
Bus articulé	476	38 à 58	133 à 167				
Minibus	85	9 à 14	22 à 32	Minicar	4	16	16
Midibus	72	14 à 21	55 à 73	Midicar	2	35 à 39	35 à 39

Source : STIF d'après RATP, Optile, 2008

Définitions
autobus (ou bus) : véhicule affecté au transport urbain de voyageurs ; autocar (ou car) : véhicule affecté aux transports interurbains, principalement scolaires, linéaires ou touristiques.
Gamme Standard : s'emploie pour les véhicules constitués d'une seule section. Véhicules articulés : véhicules constitués d'au moins deux sections rigides articulées l'une à l'autre et communicantes entre elles, permettant la libre circulation des voyageurs à l'intérieur du véhicule.
Mini et midibus : bus de petite taille d'une capacité comprise entre 8 et 30 places assises. **Midibus** : minibus de 8 à 11 mètres de long.

Source : STIF d'après RATP, Optile, 2008

Figure 27 : caractéristiques du matériel roulant routier RATP (Omnil).

À fin 2009, près de 3 100 véhicules sur les 4.300 du parc sont accessibles (c.-à-d. équipés de palettes). La commande des 1.200 véhicules restants a été réalisée ou programmée.

L'ensemble du parc sera donc accessible aux UFR en 2015.

Le bon déploiement des palettes nécessite un haut niveau de maintenance mais qui ne peut, à lui seul en garantir la bonne utilisation. Encore faut-il que les emplacements prévus sur la voirie et dans le bus soient libérés. Dit autrement que l'on ne soit pas confronté à la présence de véhicules stationnant en amont de l'arrêt dans des conditions qui empêchent le bus de s'aligner le long du trottoir pour pouvoir déployer sa palette¹⁰², ou à l'affluence dans le bus ou encore à la présence devant l'emplacement UFR à l'intérieur du Bus, de poussettes dépliées en surnombre, voire au manque de civisme des passagers...

¹⁰⁰ Voir point 4.1 pour la définition des stations ou gares nominales et des gares « élémentaires ».

¹⁰¹ Avec une participation financière des communes – voire tarification spéciale et /ou nom propre à la commune (par ex, Buseolien à Puteaux : navette gratuite depuis 2009). Ces lignes sont généralement numérotées dans la série 500.

¹⁰² Il y a une relative prise de conscience des automobilistes des risques encourus en cas de stationnement devant un arrêt de bus mais il faudrait une action de sensibilisation sur le fait qu'il ne suffit pas que le bus puisse décharger ses passagers et que si le bus ne peut s'aligner parallèlement au trottoir (cas d'un stationnement abusif « limite » en amont, il ne pourra pas utiliser sa palette.

A noter que sur les lignes équipées de bus accessibles mais dont les arrêts n'ont pas été aménagés (en proche couronne) la RATP a décidé de déposer provisoirement les palettes pour des raisons qui ont été explicitées précédemment (perte du bénéfice de formation des conducteurs, problèmes de mise en jeu de la garantie-constructeur...).

4.3.3.2 L'équipement des points d'arrêt

Le fait que toutes les lignes à l'intérieur de Paris soient réputées accessibles¹⁰³ pourrait laisser penser que tous les arrêts le sont. Il est vrai que la Ville de Paris (seul maître d'ouvrage concerné) a fait des efforts considérables pour réaliser au plus vite ces aménagements en ne se limitant pas, d'ailleurs aux seuls UFR.

Mais il reste un nombre significatif d'arrêts à aménager : il n'est pas rare de trouver, sur une ligne 20% des arrêts siglés avec le triangle jaune (voir explications au point 2.4.2).

En banlieue (petite Couronne), la multiplication du nombre d'opérateurs (communes, EPCI, départements...) pour les aménagements de voirie ralentit la progression des travaux. En 2010, 35 lignes supplémentaires devraient avoir été rendues accessibles, soit 5 de moins que les prévisions.

4.3.3.3 Les perspectives à horizon 2015

120 lignes sont aujourd'hui accessibles : 68 à Paris (100%) et 62 en banlieue. 100% d'entre elles disposent d'annonces sonores et 104 lignes de panneaux d'information embarqués.

Par ailleurs, un peu plus de la moitié des points d'arrêts « élémentaires » RATP est équipée du système d'information en ligne SIEL.

4.3.4 Situation actuelle et perspectives sur le réseau BUS OPTILE

Rappel sur les lignes régulières exploitées par OPTILE (voir point 4.3.1) :

Le réseau compte 1 081 lignes de jour en 2009 (source STIF-Omnibus) avec 26 070 points d'arrêt sur plus de 20 000 km de lignes principalement dans les départements dits de la Grande Couronne (départements 77, 78, 91 et 95).

Comme cela a été précisé plus haut, le SDA n'a pas prévu de rendre accessible la totalité des lignes des départements de la grande couronne mais « seulement » les près de 450 lignes les plus structurantes tant au niveau des bassins de transport que des lignes interurbaines de pôle à pôle essentielles au maillage territorial de l'accessibilité en Ile-de-France.

¹⁰³ A l'exception encore de Noctilien (sauf 2 lignes), de Balabus et de Montmatrobus qui sont assimilables –de par leur tarification- à des lignes de desserte urbaine.

Le détail précis des lignes (probablement au nombre de 441) sera ajusté en liaison avec les collectivités territoriales et les transporteurs, notamment dans le cadre des PLD. Mais on ne connaît ni le trafic précis assuré ni le nombre des arrêts à aménager.

4.3.4.1 L'équipement des bus

Le parc utilisé par OPTILE se distingue assez sensiblement de celui utilisé par la RATP pour deux raisons :

- L'importance de la proportion de Cars, lesquels circulent sur environ la moitié des 450 lignes du SDA en Grande Couronne. Les difficultés soulevées pour rendre les cars accessibles ont été explicitées au point 4.4. Il faut en outre, sur ces lignes où la fréquence de desserte est moins élevée qu'en secteur urbain, être attentif à ne pas compromettre les conditions d'exploitation des lignes dont les horaires sont très souvent « calés » sur ceux des trains aux terminus ;
- L'âge moyen du parc, plus élevé qu'en proche couronne. En 2009, un cinquième¹⁰⁴ du parc avait plus de 10 ans, les véhicules les plus anciens approchant les 18 ans.




Figure 3 : Caractéristiques du parc de matériel roulant routier

Figure 3.3 : Répartition du parc par type de véhicules en 2008

	Nombre de véhicules	%
	Optile	Optile
Bus Standard	2 000	43%
Bus articulé	331	7%
Minibus	44	1%
Midibus	194	4%
Car standard	2 011	43%
Minicar	48	1%
Midicar	30	1%

Source : STIF d'après RATP, Optile, 2008

Figure 28 : caractéristiques du parc de bus et cars des réseaux OPTILE (Omnil).

Sur le plan de la contractualisation, les entreprises d'OPTILE ont signé un premier contrat de type 1 avec le STIF. D'ici la fin 2011, les entreprises auront toutes signé avec le STIF le nouveau contrat Type 2 sur la période 2011- 2016. Il associera davantage les collectivités aux exigences de qualité de service et notamment en matière d'accessibilité des PMR.

¹⁰⁴ 894 véhicules (19,6%) sur un parc 2009 de 4554 (chiffres OPTILE) dont l'âge moyen est de 6 ans.

4.3.4.2 L'équipement des gares routières et des points d'arrêt

La question des gares routières ne soulève pas de difficultés spécifiques sur les territoires desservis par les réseaux OPTILE.

Cependant, dans certains cas limités, il semble que la collectivité qui serait naturellement conduite à porter le projet d'aménagement dans un premier temps puis à assurer la gestion de la gare dans un deuxième temps) hésite à s'engager. Des craintes sont en effet formulées sur la viabilité du modèle économique de gestion des gares routière¹⁰⁵ dont il n'apparaît pas, avec certitude, qu'il pourrait trouver son équilibre dans le cadre du SDGR (Schéma Directeur des Gares Routières). Par contre, le déploiement de la mise en accessibilité des points d'arrêt a été (ou est) freiné du fait de différents facteurs :

- le délai nécessaire à la définition des lignes à incorporer au SDA (441 lignes) en concertation avec les collectivités locales et les associations,
- l'intervention nécessaire de plusieurs maîtres d'ouvrage sur la voirie pour aménager les arrêts d'une même ligne,
- la coordination parfois souhaitée avec d'autres types d'équipements pour limiter les phases travaux (l'information voyageurs par exemple),
- les difficultés de financement apparues depuis que la Région Ile-de-France a décidé de se retirer du processus de financement des aménagements de voirie¹⁰⁶. Les collectivités locales sont ainsi amenées à prendre le relais à hauteur de 50%, le STIF ayant maintenu sa participation à la même hauteur¹⁰⁷.

Les nouveaux contrats (Type 2 voir encadré) - signés à partir de 2011 - devraient permettre de mieux associer les collectivités à la démarche de mise en accessibilité des points d'arrêt.

Les nouveaux contrats de type 2 (T2). *Conscient que les collectivités locales sont les mieux placées pour identifier les besoins locaux et être à l'écoute des voyageurs, le STIF grâce au contrat met en place un mécanisme de décision triangulaire redessinant les rôles de chacun : entreprise privée de transports, communes ou groupements de communes et Autorité organisatrice. L'objectif est de créer une dynamique pour que les collectivités enclenchent un mouvement et favorisent ainsi un service de transport adapté aux attentes locales. Cette évolution est rendue possible par la succession des deux contrats, dans une démarche programmée et progressive d'individualisation de la relation entre le STIF et les entreprises, sur des réseaux de bassin bien délimités. Les collectivités locales concernées par ces réseaux seront bien entendu étroitement associées à la réflexion sur le contenu du contrat de Type II avec OPTILE. Elles seront également associées à la négociation individuelle des contrats en tant que contributeur financier local.*

¹⁰⁵ Reposant sur un péage acquitté pour chaque départ de véhicule.

¹⁰⁶ Dernière délibération : CP 11-263 de la Commission Permanente du Conseil Régional en mai 2011. Voir fin du point 4.3.2.

¹⁰⁷ Pour les lignes interurbaines de pôle à pôle, dans le cadre d'un conventionnement direct STIF/Entreprises (lignes EXPRESS et MOBILJEN), la mise en accessibilité relèverait de l'initiative du STIF avec le soutien envisageable –mais non encore acquis- des Conseils Généraux sur les voiries départementales.

Concrètement, à l'issue du travail accompli grâce aux contrats, les collectivités locales pourront jouer pleinement leur rôle pour assurer une meilleure cohérence du maillage des lignes de transport à l'échelle du bassin et influencer sur la qualité du service rendu. Elles pourront si elles le souhaitent et, en accord avec le STIF, devenir à terme autorité organisatrice de proximité (AOP).

(Source « La Lettre STIF Hors-série Avril 2007)

Concernant les problèmes de financement des aménagements des arrêts de bus, une difficulté nouvelle serait apparue avec le vote de la loi de réforme territoriale. En effet, l'article 76 de la loi du 16 décembre 2010 fixe au 1^{er} janvier 2012 la date à partir de laquelle la participation minimale du maître d'ouvrage est de 20 % du montant total des financements apportés par des personnes publiques à ce projet (voir nouvel article Art. L. 1111-10. - titre III du Code Général des Collectivités territoriales).

Si cela crée une difficulté indéniable dans les petites communes pour la mise en accessibilité des ERP (mairie par exemple), il est plus délicat d'apprécier l'impact de cette disposition en matière d'aménagement des points d'arrêt. Car pour qu'une petite commune soit le maître d'ouvrage dans ce cas de figure, il faudrait qu'il s'agisse d'une voirie communale et que la compétence « voirie » n'ait pas été transférée à l'EPCI. L'analyse de la délibération de la RIF de mai 2011 (CP11-263 sur la mise en accessibilité de points d'arrêt du réseau de transport en commun routier) montre que ce cas de figure n'est pas improbable¹⁰⁸ mais qu'il reste vraisemblablement marginal.

4.3.4.3 Les perspectives à horizon 2015 (ou 17)

Pour les raisons qui viennent d'être explicité, le déploiement des mises en accessibilité sur la Grande Couronne a démarré avec retard et peine à monter en régime de croisière. Il est impossible de se prononcer sur la perspective d'équipements à l'horizon 2015.

On notera toutefois que, à partir de 2009, le STIF a fait porter ses efforts sur la Grande Couronne.

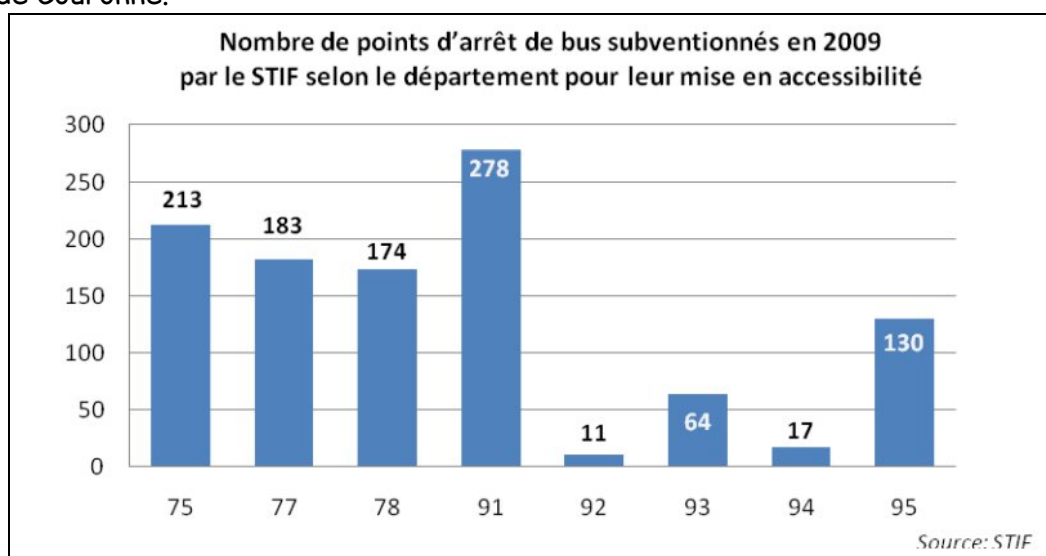


Figure 29 : nombre de points d'arrêt bus subventionnés par le STIF en 2009 par département (STIF).

¹⁰⁸ Par exemple, la commune de RUPEREUX (77 –secteur de Provins) a sollicité une subvention pour deux arrêts (cout total 45 000 euros).Or elle ne compte que 94 habitants seulement.

Nota : En 2010, près de 153 lignes de bus sont accessibles sur l'ensemble du territoire francilien dont 100 rendues nouvellement accessibles depuis 2007. Ces 153 lignes représentent près de 12% des lignes du réseau de bus francilien. Elles concernent essentiellement les lignes RATP (120) et pour le reste des lignes OPTILE ce qui montre le relatif retard pris en grande couronne.

4.3.4.3.1 Les points positifs

Le contrat de type T2 constitue une avancée indéniable dans la mesure où il permet de mieux impliquer certaines collectivités dans le respect des objectifs du SDA.

4.3.4.3.2 Les inquiétudes et points de vigilance

Il est difficile de suivre le déroulement et l'avancement du programme qui n'est pas encore clairement affiché pour ce qui concerne la Grande Couronne.

En outre, on peut avoir des doutes légitimes sur l'implication de toutes les collectivités compte tenu de l'avancement de leur démarche globale en matière d'accessibilité (voir point 5.2 sur les Plans de Mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces Publics -PAVE).

Enfin, la question du financement dans les petites communes (cf. supra) ou petites intercommunalités reste posée.

4.3.5 Situation actuelle et perspectives pour le réseau Bus SNCF

Le « réseau » de bus SNCF (hors Noctilien) est constitué de lignes transférées sur route de façon essentiellement occasionnelle (pour travaux). En pareil cas, la SNCF fait assurer, à ses frais, le transport par des entreprises sous-traitantes (RATP ou entreprises d'OPTILE) qui assurent alors la même desserte que les trains remplacés, c'est-à-dire de gare en gare. L'accessibilité est alors assurée si l'échange voirie/gare est correctement aménagé et si le bus ou le car est accessible.

La question du type de bus mis en circulation est à régler par une rédaction adaptée du cahier des charges de l'appel d'offre qui conduit à la désignation de l'entreprise sous-traitante. À l'horizon 2015, il ne devrait pas y avoir de difficultés pour les substitutions assurées par bus et le parc de cars accessibles devrait permettre de satisfaire cette exigence.

4.3.6 Situation actuelle et perspectives pour le réseau Bus Noctilien

Le réseau Noctilien (voir point 4.3.1.3) comporte aujourd'hui 47 lignes, exploitées par la RATP et Transilien SNCF. La RATP exploite le service avec des bus et la SNCF avec des cars (distances plus longues et parcours non urbains).



Figure 6 : Caractéristiques du réseau Bus

	Exploitant	Nombre de lignes	Longueur des lignes en km	Nombre d'arrêts desservis
Noctilien	RATP	31	626	1 033
	SNCF	16	720	206

Remarques : RATP : Lorsqu'un itinéraire bus diffère à l'aller et au retour, le nombre de points d'arrêts et la longueur de la ligne correspondent à la moyenne des deux sens.

Lorsque plusieurs lignes du même réseau passent par un même point d'arrêt, il n'est compté qu'une seule fois.

Source : STIF d'après SNCF, RATP, Optile, 2009

Figure 30 : Caractéristiques du réseau routier Noctilien.

La problématique d'accessibilité est double : d'une part l'équipement des points d'arrêts, qui sont souvent implantés en dehors des arrêts du réseau de jour (y compris à Paris où le réseau « suit » généralement les lignes de métro) et d'autre part l'accessibilité des bus et des cars.

Les lignes RATP N01 et N02 (lignes « circulaires » parisiennes) peuvent d'ores et déjà accueillir les personnes à mobilité réduite. Une mise en accessibilité progressive du reste du réseau est prévue mais sans échéances (autres que 2015) clairement affichées.

4.4 Vogueo

L'article 1 (point II alinéa 3) de l'ordonnance de 1959 à l'origine de la création du STIF¹⁰⁹ précise depuis 2005:

« *Sous réserve des pouvoirs généraux dévolus à l'État pour assurer la police de la navigation, le syndicat est compétent en matière d'organisation du transport public fluvial régulier de personnes.* »

En juin 2008, le STIF a ainsi mis en place, à titre expérimental, une navette fluviale sur la Seine et la Marne dénommée Voguéo qui est un transport en commun offrant 5 escales : Gare d'Austerlitz, Bibliothèque François Mitterrand (à l'aller), Bercy (au retour), Ivry Pont Mandela et École vétérinaire de Maisons-Alfort. Au total, le trajet dure 55 mn pour effectuer la boucle en aller-retour. Voguéo a transporté 158 020 passagers en 2009¹¹⁰.



Figure 31 : signalétique VOGUEO à proximité d'un point d'arrêt (source STIF).

¹⁰⁹ Ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France.

¹¹⁰ Source Stif- « Les Transports en Commun en chiffres édition 2011 ».

Voguéo n'était pas aménagé pour recevoir et transporter les PMR et notamment les UFR. La phase expérimentale de 36 mois a pris fin en juin 2011. Mais le STIF a décidé¹¹¹ de mettre en place à partir de 2013 (par le biais d'une délégation de service public) un réseau fluvial de 3 lignes Voguéo, les deux premières (bateaux de 100 places) permettant d'aller de Suresnes à Musée d'Orsay et de Vitry à Invalides, et la troisième (bateaux de 250 places) assurant un recouvrement des deux entre Tour Eiffel et Gare d'Austerlitz. Les 30 escales prévues seront implantées sur des berges qui sont gérées par Ports de Paris pour la majorité et par Voies Navigables de France. L'emprunt de Voguéo sera soumis à une tarification spéciale (pass Navigo ou Imagin'R accepté mais ticket à l'unité à un prix de l'ordre de 7 euros¹¹²).



Figure 32 : carte du futur réseau VOGUEO (2013).

Le futur réseau Voguéo devra être accessible aux PMR et notamment respecter l'arrêté du 30 décembre 2008 « relatif aux prescriptions techniques de sécurité applicables aux bateaux de marchandises, aux bateaux à passagers et aux engins flottants naviguant ou stationnant sur les eaux intérieures »¹¹³.

Au-delà des aménagements des bateaux eux-mêmes, les obstacles sont nombreux : il faut garantir la sécurité à la montée et à la descente, quelles que soient les conditions de flottabilité et pour cela, en particulier, aménager les stations dont certaines se situent dans un environnement protégé au titre du patrimoine mondial de l'Unesco.

On notera cependant que le communiqué publié à l'issue du CA du STIF du 1^{er} juin 2011 est muet sur la question de l'accessibilité aux PMR. Là encore, si des difficultés apparaissent pour rendre les escales accessibles aux UFR, cela ne dispense pas de réaliser les aménagements pour les autres types de handicap et, en tout état de cause, les bateaux devront l'être.

¹¹¹ Voir communiqué de presse publié à l'issue du CA du 1^{er} juin 2011.

¹¹² Soit près de 5 fois le prix actuel du T+ qui est de 1,70€ à l'unité.

¹¹³ Les dispositions constructives à respecter par les « bateaux à passagers » pour permettre le transport des PMR sont explicitées au chapitre 15 de l'annexe à cet arrêté.

4.5 L'avancement du SDA pour les autres Transports particuliers

4.5.1 Les TAD (transports à la demande) autres que PAM

Comme on l'a vu au point 4.3.1.5, les services de TAD sont relativement peu développés en Ile-de-France (moins d'une vingtaine).

On a évoqué plus haut¹¹⁴, à titre d'illustration, le service assuré sur la plateforme aéroportuaire de Roissy Charles de Gaulle appelé initialement Ballabus ou celui, plus récent de la CC du Val d'Essonne appelé Mobi'Val.

Aux termes stricts de la loi de 2005, les TAD doivent être rendus accessibles d'ici 2015 car la loi n'a pas prévu de dérogation pour ce type de service de transport collectif.

Il est difficile de connaître l'état des lieux actuel mais on peut soulever deux points de vigilance :

- S'agissant du matériel roulant : les TAD utilisent généralement (exception faite pour Fileo) des *Minibus* ou des *Microbus*¹¹⁵. Ces véhicules de petite taille sont plus facilement aménageables pour les UFR que les cars mais cet aménagement spécifique supprime des sièges. Or il ne semble pas que ces véhicules puissent bénéficier de la dérogation pour transporter des passagers debout. De ce fait, certains opérateurs sont tentés de n'équiper que certains véhicules de leur parc puisque la réservation préalable étant obligatoire, il est possible de mettre en circulation le matériel adapté en cas de transport d'un usager en fauteuil roulant.
- S'agissant des arrêts : la position prise par le STIF de n'autoriser la circulation d'un TAD que sous conditions d'obliger les voyageurs à monter ou descendre dans des arrêts de bus existants (sur lignes régulières) est souvent mal comprise car elle heurte le bon sens. Elle permet cependant, en matière d'aménagement PMR, de lier les deux types de desserte. Il faudra cependant vérifier si les arrêts des TAD actuels font partie ou non des arrêts qui doivent être aménagés sur le réseau des lignes régulières.

On notera, là encore, que la question de l'accessibilité ne saurait se limiter aux UFR et qu'il faut prendre en compte les autres handicaps (visuels, auditifs, cognitifs).

La question qui peut et doit se poser - mais à laquelle on ne peut apporter de réponse uniforme- est celle de la nécessité de rendre les TAD accessibles dans la double mesure où :

- d'une part, le STIF n'a pas retenu, dans le SDA, un aménagement de toutes les lignes routières. Il y aura donc des lignes régulières non accessibles bien que supportant, par définition, un trafic très supérieur à celui des TAD,

¹¹⁴ Voir description au point 4.3.1.5.

¹¹⁵ Il n'y a plus aujourd'hui de distinction entre les deux termes qui sont indifféremment employés par les constructeurs de voitures (commercialisant depuis 40 ans des véhicules pour permis VL avec 9 places maxi y compris conducteur) et les constructeurs de bus qui ont été amenés à développer des bus de taille réduite (notamment pour les rues à gabarit réduit) offrant une vingtaine de place.

- et d'autre part où il sera possible de recourir (sur l'ensemble de l'Ile-de-France à terme), au TAD spécialisé que constitue PAM. Encore faut-il noter que le tarif PAM est généralement très supérieur au tarif TAD.

4.5.2 Les réseaux PAM,

Les PAM sont des transports spécialisés « à la demande » exclusivement réservés aux voyageurs lourdement handicapés.

La mise en place des premiers services PAM (« pour aider à la mobilité ») s'inscrivait dans la continuité de la *RESOLUTION D'ENSEMBLE* de la Conférence Européenne des ministres des Transports (n°2001-3) sur des *TRANSPORTS ACCESSIBLES* qui recommande que les Pays membres s'engagent à « *aider à la mise en place de systèmes de transport spécialisés porte à porte pour les personnes les plus sévèrement handicapées, éprouvant des difficultés particulières et ne pouvant pas utiliser les transports publics* » (cf. Annexe 4).

En 2002, le STP a ainsi décidé¹¹⁶ de faciliter la mise en place de *réseaux départementaux de transports spécialisés* répondant à des normes de service uniformes. Les services PAM sont ainsi assurés sous la maîtrise d'ouvrage des Conseils Généraux qui en fixent les conditions d'accès et les tarifs (fonction des subventions versées par les départements) et en confient par DSP (délégation de service public) la gestion à des transporteurs. L'intention du STIF était de susciter une adhésion de tous les départements de façon à couvrir la totalité de la région ce qui s'est progressivement réalisé au cours des 7 années qui ont suivi : d'abord à Paris (2003), puis dans le Val de Marne (2005), les Yvelines (2006), la Seine St Denis (2007), la Seine et Marne (2008), l'Essonne (2008), dans les Hauts de Seine (2010) et enfin dans le Val d'Oise (2011).

A ce jour, le service PAM fonctionne 7 jours sur 7, de 6 heures à minuit et couvrent le territoire de l'Ile-de-France.

Le STIF, la Région Ile-de-France et le Département concerné participent de façon équivalente au financement.

Formellement, il faut noter que la loi de 2005 n'impose pas la mise en place de ce type de services, lesquels ne sont donc pas repris en tant que tels dans le SDA. La seule obligation imposée par la loi de 2005 vis-à-vis de ces services spécialisés (qui relèvent du plan de transport du STIF) concerne leur accessibilité aux personnes à mobilité réduite, obligation qui est, par définition satisfaite. Par contre, le STIF a toujours considéré qu'ils constituaient un des éléments de la politique francilienne en faveur des PMR les plus lourdement handicapées dans leurs déplacements et ils sont donc partie intégrante de l'annexe accessibilité du PDU IDF. On notera d'ailleurs que l'article 1 de l'ordonnance de 1959 précitée assigne au STIF une mission dans ce domaine : « *il favorise le transport des personnes à mobilité réduite* ».

¹¹⁶« Ancêtre » du STIF, le STP subventionnait déjà partiellement des associations assurant, depuis les années 80 pour certaines d'entre elles, des accompagnements personnalisés.

Les services PAM sont réservés aux personnes justifiant d'une invalidité supérieure ou égale à 80% (carte d'invalidité délivrée par la MDPH) mais couvrent tous les types de déplacement quel que soit le motif¹¹⁷ (professionnel, médical, loisirs, etc.). Une inscription/adhésion préalable est nécessaire.

Les contraintes, justifiées, sont nombreuses :

- ✓ Seul le service PAM du département de la résidence (exclusivement) peut être utilisé et le trajet doit avoir pour origine ou destination un point du département,
- ✓ il faut être inscrit et répertorié comme utilisateur (une carte est délivrée) et faire préalablement (minimum 24h à l'avance) une réservation pour le trajet souhaité.

La tarification est spécifique (sensiblement supérieure au tarif général -voir ci après) et le transport est assuré de porte à porte (trottoir), avec de petits véhicules adaptés au transport des personnes et de leur fauteuil roulant. Il n'y a qu'un conducteur (spécialement formé pour le type de public transporté) dans le véhicule et les courses peuvent être groupées (plusieurs passagers) sur des itinéraires proches.

Le tarif par trajet (fixé par le STIF pour tous les départements franciliens) supporté par l'utilisateur dépend du kilométrage parcouru.

Tarification de PAM :

Depuis le 1^{er} mars 2011, l'ancienne tarification par zone applicable à Paris et dans les départements de la Petite couronne (fondée sur le franchissement des limites départementales à l'intérieur de la région Ile-de-France) est remplacée par une **tarification en fonction de la distance de la course déjà applicable dans les départements de la Grande Couronne**. Le kilométrage des courses est désormais effectué d'après un calcul à « vol d'oiseau » (en ligne droite) entre l'adresse de départ et l'adresse d'arrivée du transport. Pour les habitants du cœur de l'agglomération, la nouvelle tarification est globalement plus avantageuse.

Les tarifs sont exprimés en « unités de mobilité » pour le règlement des courses réservées et effectuées, ainsi que pour le règlement des pénalités en cas d'absence ou d'annulation tardive.

Le prix de l'« unité de mobilité » est fixé à un centime d'euro, applicable aux courses à réaliser à partir du 1er mars 2011.


- Course de moins de 15 km : 660 unités soit 6,60€
- Course de 15 km à moins de 30 km : 990 unités soit 9,90€
- Course de 30 km à moins de 50 km : 1650 unités soit 16,50€
- Course de plus 50 km : 3300 unités soit 33,00€

Comme on le constate, l'écart de prix d'accès au service, même s'il est justifié, ne permet pas de considérer que PAM répondrait aux règles imposées par la loi pour

¹¹⁷ Lorsque le déplacement ne relève pas d'une prise en charges par un autre organisme (mutuelle ou Sécurité Sociale).

constituer un service de substitution pour les transports non accessibles puisque la condition tarifaire n'est pas remplie. L'article 415 de la loi de 2005 stipule, en effet, que : « En cas d'impossibilité technique avérée de mise en accessibilité de réseaux existants, des moyens de transport adaptés aux besoins des personnes handicapées ou à mobilité réduite doivent être mis à leur disposition. Ils sont organisés et financés par l'autorité organisatrice de transport normalement compétente dans un délai de trois ans. Le coût du transport de substitution pour les usagers handicapés ne doit pas être supérieur au coût du transport public existant ».

En 2009 (avant l'extension aux départements des Hauts de Seine et du Val d'Oise), les véhicules de transport spécialisé PAM ont assuré un peu plus de 513 000 courses dont plus de la moitié à Paris. Le chiffre de 600 000 courses devrait donc être dépassé en 2011.



extrait de la Figure 5 :
Les services Pour Aider à la Mobilité (PAM)

Nombre de courses annuelles effectuées par les véhicules du réseau PAM	
	2009
PAM 75	265 253
PAM 94	57 562
PAM 78	59 047
PAM 93	35 120
PAM 91	32 022
PAM 77	64 439
PAM IDF	513 443

Source : STIF d'après données des transporteurs PAM

Figure 33 : trafic assuré (nombre de courses) par les services PAM en 2009 (Omnil).

Le service effectivement rendu aux franciliens est donc important. La qualité de la prestation est saluée par les utilisateurs mais des demandes d'amélioration sont exprimées. Elles concernent l'harmonisation de la tarification entre les départements et à un moindre degré, la levée de la contrainte géographique sur les parcours de façon à pouvoir « chaîner » plusieurs déplacements hors département dans la même journée.

4.6 L'avancement du SDA en matière d'information voyageurs

L'information voyageurs recouvre différents besoins : d'une part l'information délivrée à distance (domicile par exemple) pour permettre la préparation du déplacement (horaires, correspondances...) et d'autre part, l'information délivrée pendant le

déplacement, indispensable pour permettre au voyageur de se guider sur le réseau, (*pour emprunter le bon train, RER ou bus puis descendre au bon arrêt et emprunter éventuellement d'autres correspondances*) en situation normale et davantage encore en situation perturbée quand le voyageur ne peut plus suivre les horaires ou parcours qu'il a prévus.

Pour les PMR, l'information sous ces différentes formes est, davantage encore que pour les autres voyageurs, un élément fondamental qui contribue à l'exécution du déplacement.

Le SDA consacre donc un chapitre important (le chapitre 4) à l'information avec un budget considérable (plus de 160M€), entièrement à la charge du STIF sous forme de subventions ou dans le cadre des contrats d'exploitation.

« La troisième priorité du SDA est de renforcer l'accessibilité de l'information voyageur dans l'ensemble du réseau de métro et sur tous les réseaux ferrés et routiers rendus accessibles aux usagers en fauteuil roulant. L'objectif est de délivrer aux usagers en situation de handicap une information pertinente sous une forme adaptée. »

Par rapport aux usagers valides, il y a en effet, deux besoins supplémentaires: non seulement un complément d'information est nécessaire pour indiquer si telle installations ou tel train ou bus est effectivement accessible (information préalable au voyage mais aussi en temps réel) mais encore, la diffusion de cette information doit être lisible, audible et compréhensible par les personnes handicapées.

Et dans un contexte de situations très évolutives, la fiabilité de l'information dispensée aux PMR est essentielle : les contraintes existant dans les gares de correspondance ou de destination du trajet envisagé doivent être clairement précisées.

Les efforts portent donc sur 2 volets :

1. L'information/signalétique se trouvant sur le réseau, pendant le déplacement
 - amélioration de la lisibilité de l'information sur les supports statiques,
 - doublage sonore de l'information visuelle dynamique,
 - doublage visuel de l'information sonore (information dynamique, cf. les perturbations),
 - mise en place de dispositifs de guidage des personnes non-voyantes dans les gares et stations.

2. L'information de préparation au voyage disponible en dehors du réseau.
 - mise aux normes d'accessibilité des supports d'information sur internet,
 - création d'un outil de recherche d'itinéraires prenant en compte les besoins spécifiques des PMR.

Le premier volet fait l'objet d'un déploiement géographique dans un calendrier lié aux travaux de mise en accessibilité des gares ou points d'arrêt et de

modification/remplacement des matériels roulants. Il est cependant difficile aujourd'hui de mesurer l'avancement réel des programmes.

Toutefois, il semble y avoir un point de vigilance particulier. Comme on l'a vu plus haut, l'accessibilité du réseau routier en grande couronne (sur le périmètre OPTILE) concerne 12 000 points d'arrêt dont beaucoup sont constitués de simples poteaux sans abri. Le souci légitime d'améliorer la lisibilité des plans de ligne qui y figurent (en particulier leur format¹¹⁸), pourrait se heurter à des contraintes techniques et donc financières (comme par exemple la géométrie du poteau d'arrêt) importantes.

Le deuxième volet (information de préparation au voyage) revêt une importance cruciale dans la mesure où il faut impérativement garantir que le trajet proposé comme étant accessible l'est effectivement.

C'est dans ce but que, dès 2003, le STIF et la Région Ile-de-France ont mis en place un service d'information spécifique pour les voyageurs handicapés ; le service **INFOMOBI**. Ce service est consultable sur internet à l'adresse www.infomobi.com et joignable par téléphone au **0 810 64 64 64** ou courriel (contacts@infomobi.com).

Le site internet est consulté par 3 000 usagers chaque mois et 400 demandes d'information sont traitées dont 90% par téléphone. Les demandes concernent :

- des recherches d'itinéraires accessibles pour les Usagers en Fauteuil Roulant (50% des demandes),
- l'envoi de plans adaptés (à lisibilité améliorée pour les malvoyants ou des réseaux accessibles pour les UFR),
- des informations sur les dispositifs mis en place dans les transports pour favoriser la mobilité des personnes handicapées (tarifs, plans...).

Le STIF a programmé une refonte complète du site INFOMOBI pour 2012 avec la mise en place d'un moteur de recherche ayant des fonctionnalités analogues à celui utilisé par le site *transport-idf.com*.

En attendant, il faut recourir au service d'information actuel et les résultats sont inquiétants.

Pour obtenir l'information sur l'accessibilité d'une gare, il faut télécharger une carte du réseau (plan de Paris ou Plan de l'Ile-de-France) qui ne peut être lue que par morceaux¹¹⁹. Après avoir identifié son trajet, il faut consulter la manchette qui précise gare par gare le niveau d'accessibilité.

¹¹⁸ Peu lisible en dessous d'une impression au format A3-42cm x 30cm.

¹¹⁹ Pour voir la carte IDF en totalité sur l'écran, il faut zoomer à 33% !

M9	Juvisy	REB C	⊘
E12	L'Abbaye	T 4	●
E10-11	La Courneuve 8 mai 45	T 1	●
E10	La Courneuve Aubervilliers	REB B	⊘
D10	La Courneuve Six Routes	T 1	●
F6	La Défense Grande Arche	REB A	●
E11	La Ferme	T 1	●
E6	La Garenne Colombes	⊘	
L5	La Hacquinière	REB B	●
E9	La Plaine Stade de France	REB B	⊘
F12	La Remise à Jorelle	T 4	●
G12	Le Chénay Gagny	REB E	● *
L6	Le Guichet	REB B	●
F4	Le Vésinet Centre	REB A	●
K12	Sucy Bonneuil	REB A	●
G6	Suresnes Longchamp	T 2	●
G5	Suresnes Mont Valérien	●	
C12	Terminal 3 Roissy-Charles de Gaulle	●	
D9	Théâtre Gerard Philippe	T 1	●
H13	Torcy	REB A	●
K14	Tournan	REB E	● *
G13	Vaires Torcy	⊘	
H14	Val d'Europe	REB A	●
H5	Vaucresson	●	
J4	Versailles Chantiers	⊘	
I4	Versailles Rive Droite	●	
I4	Versailles Rive Gauche Château de Versailles	REB C	⊘
H11	Vincennes	REB A	●
J10	Vitry sur Seine	REB C	⊘

Figure 34 : manchette de la carte sur l'accessibilité des gares (Site INFOMOBI).

Il faut ensuite traduire les symboles à l'aide du cartouche de légende.

●	train accessible en toute autonomie
●	espace de 10 centimètres au plus à franchir entre le quai et le train (assistance d'un tiers fortement conseillée)
●	train accessible par rampe amovible sans réservation préalable. Lors de l'arrivée en gare, demander sa mise en place au guichet.
●	train accessible par rampe amovible avec réservation préalable. Réserver la veille au plus tard, par téléphone au 0810 767 433 (du lundi au vendredi, de 7h à 20h, prix d'un appel local à partir d'un poste fixe), ou par courriel à acces+transilien@sncf.fr
⊘	quai accessible mais pas le train car espace trop important entre le quai et le train.
○	gare non équipée
*	Mise en service des équipements d'accessibilité au second semestre 2007

Figure 35 : Légende de la carte sur l'accessibilité des gares (Site INFOMOBI).

Il est à craindre que la perspective d'un outil meilleur n'ait fait perdre de vue, aux exploitants des sites, la nécessité de les tenir à jour comme le montre une consultation faite le 1^{er} mai 2011 qui donne les résultats suivant :

- sur le site INFOMOBI, les cartes présentées datent de juillet 2007 et celle de l'Ile-de-France annonce par anticipation des mises en service au 2eme semestre 2007,

- Sur le site de Transilien, la carte semble dater de 2009 (elle est plus récente que sur Infomobi puisqu'elle annonce par anticipation des mises en service au 2eme semestre 2009),
- Sur le site RATP, il faut consulter les plans de ligne, lecture qui ne facilite pas les correspondances. Les plans de ligne portent la mention PLR 08-2009.

Même si la mise en service du nouveau moteur de recherche est programmée pour l'année 2012, les aléas habituels que connaît ce type de développement informatique donnent un caractère d'urgence et de haute nécessité à la mise à jour des informations figurant sur les différents sites.

Un projet du STIF :

La Centrale de mobilité PMR

Il s'agit d'un **service unifié d'information, de réservation et d'assistance**, permettant aussi de mieux connaître la demande de déplacement PMR (« observatoire PMR »). **Elle vise à optimiser l'utilisation des services accessibles, qu'ils soient TC ou Transport Spécialisés**, et donc la satisfaction de la demande, notamment en cas de situation perturbée.

Ses missions seront complémentaires de celles des opérateurs de transport dans le cadre de leurs obligations contractuelles générales d'exploitation du service.

Elle prendra appui sur INFOMOBI, le service d'information sur les transports accessibles en Ile-de-France. Ce dernier, pour satisfaire à ces nouvelles missions, mettra notamment en service **un moteur de recherche d'itinéraires des transports en commun accessibles pour les usagers en fauteuil**.

4.7 Autres dispositions de la loi

4.7.1 Le dépôt de plainte

Aux termes de la loi de 2005, « L'autorité organisatrice de transport public met en place une procédure de dépôt de plainte concernant les obstacles à la libre circulation des personnes à mobilité réduite » (article L1112-7 du code des Transports).

Comme cela a été précisé précédemment, il ne s'agit pas d'une procédure pénale ou judiciaire mais d'une procédure de signalement.

La directive du 13/4/2006 d'application des articles 45 et 46 (voir en annexe 9) précise en son point V.1 :

« Ces dispositions n'instituent pas une nouvelle sanction pénale mais ouvrent la possibilité aux personnes à mobilité réduite de déposer une demande ou une réclamation en vue de supprimer, réduire ou compenser des obstacles à leurs déplacements.

A cet effet, un registre devra être ouvert au siège de l'autorité organisatrice de transport ou en un autre lieu porté à la connaissance du public par les moyens de publicité appropriés, sur lequel les personnes intéressées inscriront leur demande.

Il appartiendra à l'autorité organisatrice de transport d'informer le demandeur des suites réservées à sa requête.

La possibilité d'une telle requête était déjà prévue par l'article 10 abrogé du décret n° 78-1167 du 9 décembre 1978 pour favoriser l'accessibilité des installations ouvertes au public aux personnes handicapées. »

Dans la pratique, les formulaires sont généralement disponibles sur le site internet du transporteur et présentés sous une forme positive (exemple : « *Vous avez été gêné pendant votre déplacement. N'hésitez pas à nous faire part de vos remarques à l'aide du formulaire que nous mettons à votre disposition* ») sans préciser qu'il s'agit d'une obligation légale et avec une dénomination variable, par exemple : « formulaire de réclamation accessibilité » chez certains transporteurs ; « formulaire de réclamation PMR » à la RATP.

Dans le premier cas on peut le remplir en ligne. Dans le second cas, il faut le télécharger sur le site mais le renvoyer par la Poste. Il n'y a, par contre, pas de formulaire disponible sur le site internet du Transilien mais des registres de réclamation (non spécifiques aux PMR) sont disponibles dans les gares.

Un formulaire est également disponible sur le site du STIF mais il ne porte ni la mention légale « dépôt de plainte », ni la mention « réclamation ». Il est seulement indiqué sur une page ayant pour seule entête *Les personnes à mobilité réduite* : « *Un formulaire vous est dédié, pour y accéder cliquez ici* »¹²⁰. Le formulaire se présente comme un habituel « contactez-nous » permettant de soulever tous les sujets et de signaler les « *obstacles à l'accessibilité rencontrés* ».

On peut penser que le dispositif va se normaliser : les contrats STIF-Transporteur prévoient les dispositions nécessaires en matière de dépôt de plainte (dénommé « réclamation »). À titre d'exemple, les nouveaux contrats d'exploitation de type 2 (voir en annexe 25) prévoient dans leur article 14 que le transporteur communique chaque année au STIF un « *Bilan annuel Statistique et analytique des demandes et réclamations en matière d'accessibilité* » et fixe dans une Annexe B.7-I : « *Formulaire des réclamations PMR* ».

Enfin, le secrétaire d'État aux transports, alerté par « l'Observatoire Interministériel de l'Accessibilité et de la Conception Universelle » sur le fait que la notion de "procédure de dépôt de plainte" nécessitait clarification et précision, a publié le 9 juin 2011, à la veille de la Conférence Nationale du Handicap (CNH du 14/6/2011) un guide explicatif sur le « dépôt de plainte » accompagné d'un modèle de « fiche de signalement »¹²¹. Même si ce modèle de fiche n'a pas de caractère obligatoire, il serait souhaitable que cette fiche type de « signalement » (et non de « réclamation ») soit utilisée par le STIF. On trouvera en annexe 24, à titre d'information, cette fiche type.

¹²⁰ <http://www.stif.info/pour-voyager-ile-france/espace-voyageurs/les-personnes-mobilite-reduite-3778.html>.

¹²¹ Téléchargeable sur la rubrique accessibilité/actualité/précisions sur les obligations d'accessibilité dans les transports : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/PublicationDGITMD%C3%A9p%C3%B4tdeplainte.pdf>.

4.7.2 Le Service Minimum

Au moment du vote de la loi de 2005, il n'existait pas de dispositions relatives au *Service Minimum*. On ne peut donc formellement considérer dire que les obligations actuelles sont une conséquence de la loi de 2005. Mais, bien évidemment, lorsqu'en 2007, le *Service Minimum* a été défini par le législateur, le cas particulier des PMR y a été pris en compte.

La loi n°2007-1224 du 21 août 2007 « sur le dialogue social et la continuité du service public dans les transports terrestres réguliers de voyageurs » prévoit en son article 4 SI ¹²²qu'en cas de perturbations (grèves, travaux, incidents techniques...) : « *Le niveau minimal de service doit permettre d'éviter que soit portée une atteinte disproportionnée à la liberté d'aller et venir, à la liberté d'accès aux services publics, à la liberté du travail, à la liberté du commerce et de l'industrie et à l'organisation des transports scolaires. Il correspond à la couverture des besoins essentiels de la population. Il doit également garantir l'accès au service public de l'enseignement les jours d'examens nationaux. Il prend en compte les besoins particuliers des personnes à mobilité réduite.* »

Compte tenu des nombreux paramètres à prendre en compte (cf. texte de l'article 4) et de l'incomplétude de l'accessibilité, on ne pourra vérifier la bonne application de ce texte qu'à partir de 2015. On peut toutefois signaler un point de vigilance, déjà évoqué, notamment au point 4.3.5. En cas d'interruption des circulations ferroviaires pour travaux ou suite à incident technique, les dessertes routières mises en place doivent être accessibles aux PMR (et donc prendre en compte les différents handicaps et pas seulement les UFR).

4.8 Autres mesures pour faciliter l'application de la loi

Comme on l'a vu au travers de la description des aménagements prévus pour rendre accessibles les réseaux de transport collectif, il n'est pas possible de disposer à court terme d'un réseau francilien utilisable en toute autonomie par les PMR.

En effet, en 2015, on devrait se trouver en présence de différents cas de figure :

a) Sur le réseau routier :

- La ligne est intégralement accessible en toute autonomie et pour tous les handicaps,
- La ligne est prévue être accessible en toute autonomie pour tous les handicaps. Le matériel roulant est accessible mais il reste des arrêts ou des gares à aménager,

¹²² Cet article 4 a été abrogé par l'ordonnance n02010-1307 du 28 octobre 2010 et reclassé dans le nouveau code des transports - Article L1222-3.

- La ligne n'est pas prévue devenir accessible. C'est un cas qui concerne certaines lignes de la Grande Couronne,
- L'arrêt ne peut pas être aménagé (impossibilité technique : arrêt de campagne sans trottoir par exemple).

b) Sur le réseau ferré (RATP et RFF/SNCF) :

- La ligne est prévue être accessible en toute autonomie pour tous les handicaps. Mais :
 - le matériel roulant n'est pas encore accessible car non encore renouvelé
 - et/ou il reste des arrêts ou des gares à aménager.
- La gare -dont le trafic est faible- n'est pas prévue devenir accessible. C'est un cas qui concerne 200 gares environ (en quasi-totalité en grande couronne) puisque le SDA n'a prévu la mise en accessibilité que pour 266 gares (sous réserve de 9 dérogations) alors qu'il en existe environ 450.

Les restrictions (temporaires) trouvent leur origine dans l'ampleur de certains travaux de génie civil à réaliser pour UFR et de la lourdeur des interventions à faire sur les trains (rénovation avec accessibilité ou acquisition de matériel neuf).

Nota important : Il faudra veiller à ce que les aménagements nécessaires pour les autres types de handicap ne soient pas systématiquement différés jusqu'à la mise en accessibilité pour les UFR.

Le STIF a considéré que les difficultés principales se concentraient sur les gares du réseau ferré non accessibles et a donc décidé :

- de mettre en place des services de rabattement vers des points accessibles du réseau de TC lorsqu'il n'existe pas de solution de substitution par emprunt d'une ligne routière régulière accessible,
- de faire assurer, dans les gares desservies par du matériel non accessible mais accessibles jusqu'au quai, un service d'assistance par du personnel des transporteurs, comme cela existe déjà dans certaines gares du réseau francilien.

Ces deux points sont expressément traités au § 4.4 et 4.5 de l'annexe accessibilité au PDUIF (janvier 2011). Si l'assistance en gare ne soulève pas de questions de principe, la mise en place des services de rabattement est moins évidente.

« 4.5 Les services de transport de substitution

En application de la loi de février 2005, des services de transport de substitution seront mis en place pour combler les lacunes d'accessibilité du réseau de transports collectifs une fois mise en place les mesures d'investissements décidées.

Ces services viseront à assurer l'accès aux points accessibles du réseau de transports en commun. Après diagnostic de l'offre routière disponible, ils seront déployés dans les gares non accessibles du réseau ferré. »

La loi de 2005 prévoit-elle une obligation de cette nature ? La réponse n'est pas évidente. Les dispositions de la loi (reprises dans l'article L1112-4 du Code des Transports -voir en annexe 10) créent une obligation de substitution lorsque la « mise en accessibilité des réseaux existants s'avère techniquement impossible ».

En tout état de cause, si on doit considérer qu'il y a une obligation de substitution, il n'y a pas de raison de se limiter aux gares non accessibles. Il faut alors également traiter tous les points d'arrêts routiers non accessibles ce qui probablement impliquerait de revenir sur le choix des 450 lignes de Grande Couronne qui a été fait.

4.8.1 Les services de rabattement pour les gares ferroviaires.

Les services spécialisés de rabattement vers des points accessibles du réseau de TC seront assurés sous forme de Transport à la demande (TAD), sur réservation préalable, en ayant recours, soit aux réseaux de TAD existants, soit à des services de taxis.

Le STIF a évalué la demande à environ 12 000 voyages par an, en tenant compte de l'attractivité actuelle « concurrente » des autres services spécialisés en place (PAM, scolaires et étudiants)¹²³.

4.8.2 Les services d'assistance en gare

Actuellement, un tel service existe déjà dans certaines gares du réseau francilien avec des modalités d'accès au service -réservation préalable ou non -différentes à la RATP et à la SNCF comme évoqué plus haut. Mais en cas de parcours empruntant les deux réseaux, chaque entreprise assure le lien avec l'autre.

Compte tenu des délais parfois importants qui vont s'écouler jusqu'au renouvellement total des rames (voir points 4.1.4 et 4.1.5), une assistance par le personnel de la gare permet de mettre à disposition dans la gare de départ et d'arrivée une passerelle mobile (généralement manuelle) d'accès quai-train afin de permettre aux UFR de monter dans (ou descendre de) la rame.

Le service « Accès Plus Transilien »

Il s'agit d'un service conçu selon les mêmes principes que le service « Accès Plus » national mis en place par la SNCF pour les déplacements en trains de Grande Ligne et en TER.

Afin de faciliter le voyage de ses clients, Transilien SNCF propose dans **42 gares** où la lacune verticale est inférieure à 28 cm, un **service d'accompagnement** pour les

¹²³ Selon le rapport n°2011/0484 présenté devant le CA du STIF lors de sa séance du 1^{er} juin 2011 et la délibération RIF même objet (CR 51-11 : participation régionale au financement du schéma directeur d'accessibilité du réseau ferre d'Ile-de-France / approbation de la convention cadre pour la mise en œuvre du schéma directeur d'accessibilité d'Ile-de-France).

personnes en fauteuil roulant et toute personne handicapée titulaire d'une carte d'invalidité de 80% et plus.



Figure 36 : rampe manuelle d'accès avec assistance « Accès Plus Transilien » (photo source SNCF).

L'utilisation du service nécessite une réservation préalable au plus tard la veille du déplacement par courriel ou par téléphone(numéro Azur **0 810 767 433** - prix d'un appel local), à un centre d'appel ouvert tous les jours de 7h à 20h ce qui permet notamment de prévenir le personnel des gares de départ, d'arrivée et d'interconnexions de la venue d'une personne ayant besoin d'assistance, et donc de mieux organiser son déplacement. Par ailleurs, en cas de problème d'accessibilité dû à un incident imprévu, Transilien peut orienter le voyageur en difficulté vers un autre service de transport, et prendre en charge, par exemple, la commande d'un taxi pour le conduire jusqu'à la gare accessible la plus proche. En cas d'incident le jour du déplacement, un opérateur peut être joint 24h/24 par téléphone au même numéro. Ce service n'est pas limité aux UFR et peut assister les personnes malvoyantes notamment.

Un exemple d'assistance sur le réseau RATP



Figure 37 : assistance manuelle sur le réseau RATP (crédit Photo RATP -Bruno Marguerite).

4.8.3 Les services d'accompagnement PMR sur le réseau

Les investissements qui sont réalisés ne vont pas permettre d'apporter des solutions à tous les handicapés et notamment aux handicapés cognitifs ou visuels lourds. Par exemple, dans ce dernier cas, si l'apprentissage permet de maîtriser les déplacements habituels, pour les autres déplacements un guide est parfois indispensable.

Le STIF envisage donc la mise en place, progressivement d'ici 2015, d'un service d'assistance humaine au sein du réseau de transport¹²⁴ (avec réservation préalable) d'autant que ce type de service permettrait vraisemblablement de limiter le recours aux transports spécialisés si la tarification « accompagnement » est « compétitive ».

Un exemple parmi d'autres :



Figure 38 : sigle des « compagnons du voyage »

Association loi 1901 créée en 1993 par la SNCF et la RATP, « Les Compagnons du voyage » propose un service d'accompagnement pour les enfants, personnes âgées ou handicapées qui ont besoin de se déplacer dans leur vie quotidienne ou pour les aider à repérer des trajets réguliers. Elle aide au maintien ou à l'acquisition de l'autonomie.

4.8.4 Les Mesures tarifaires

Les personnes à mobilité réduite recouvrent une variété de situations temporaires ou durables et n'ouvrent pas droit, à ce seul titre, à une tarification particulière.

Par contre, pour les personnes dont le Handicap est reconnu, il existe différentes formules selon la gravité du handicap et, selon l'origine militaire ou civile du handicap, du moins pour les réseaux ferroviaires SNCF et RATP sur lesquels certaines tarifications « historiques » fixées par l'État il y a plus d'un siècle en faveur des réformés et invalides de guerre (8 cas différents selon la nature -par exemple tarif étendu à l'accompagnateur pour les aveugles- et la gravité du handicap reconnus par l' Office National des Anciens Combattants et Victimes de Guerre- voir détail en annexe 25), ont été maintenus bien qu'échappant aux compétences du STIF.

Pour les handicapés à caractère civil bénéficiant de l'AAH (Allocation pour adultes handicapés) et personnes de plus de 65 ans, sous conditions de ressources, le STIF a

¹²⁴ Entre deux gares ou arrêts du réseau de transport francilien et non porte à porte, à la différence de PAM.

mis en place une tarification dite « Améthyste » étendue, sous conditions de ressources (déterminées par les départements) aux personnes âgées :

Cette, carte donne droit au demi-tarif pour l'achat de billets et tickets de bus sur le réseau RATP/SNCF d'Ile-de-France. La carte est généralement réservée aux titulaires de l'AAH ou d'une pension d'invalidité de 2eme ou 3eme catégorie ou d'une carte COTOREP, sans conditions de ressources définies par les départements. Elle est également délivrée aux personnes âgées (plus de 65 ans ...) mais sous conditions de ressources et une participation est demandée en fonction des ressources du bénéficiaire.

Nota : il existe une formule « Améthyste gratuité » utilisable exclusivement sur les réseaux RATP et SNCF d'Ile-de-France mais elle est réservée, aux anciens combattants (et veuves de guerre) sans conditions de ressources mais avec conditions d'âge (plus de 65 ans). Elle est délivrée par les bureaux d'aide sociale des départements moyennent éventuellement une participation forfaitaire annuelle modique aux droits de confection.

Ces deux cartes ne sont donc pas utilisables sur le réseau OPTILE (sauf sur le réseau de TICE à Evry (Essonne) et certaines lignes CIF à tarification RATP de Seine-Saint-Denis).

Il existe par ailleurs, à l'initiative des départements, deux cartes destinées principalement aux personnes âgées (et anciens combattants) permettant de se déplacer sur des secteurs géographiquement plus limités ou d'utiliser le réseau Optile, non couvert par la tarification Améthyste :

- **Émeraude**, forfait proposée aux personnes âgées de plus de 65 ans (ou de plus de 60 ans si elles sont reconnues inaptes au travail), résidant à Paris depuis 3 ans au moins et dont l'impôt sur le revenu est inférieur à un certain seuil¹²⁵ 2 200 euros environ. Cette carte donne accès à d'autres services municipaux (piscine, musée municipaux, etc..) et à l'ensemble des zones 1 et 2 du réseau de la carte orange (SNCF et RATP dans Paris ainsi que sur les prolongements extérieurs des lignes de métro,

- **Rubis**, forfait de nature voisine qui donne droit à une libre circulation sur les bus OPTILE de grande couronne.

¹²⁵ En 2011, « acquitter un impôt "avant imputations" inférieur ou égal à 2 028 euros (première demande) ou à 2 287 euros (renouvellement) ».

5 L'accessibilité des Transports collectifs hors SDA

En exprimant la volonté de traiter l'intégralité de la chaîne globale de déplacement, le législateur a souhaité mettre davantage l'accent sur l'importance du traitement coordonné des aspects d'urbanisme, de voirie et de transport, plutôt que, par exemple, sur l'exhaustivité du traitement des points d'arrêts des transports collectifs.

Il serait en effet peu compréhensible de réaliser des investissements considérables pour rendre les transports collectifs accessibles de bout en bout si les Personnes à Mobilité Réduite ne sont pas en mesure d'accéder (cheminement piéton, stationnement réservé, etc.) aux gares ou stations depuis leur domicile ou, en descendant du transport collectif, de rejoindre leur lieu de destination réelle (emploi, commerce, loisir, etc.)

Comme le rappelle la *Directive du 13 avril 2006 relative à l'application de la loi 2005-102 du 11 février 2005 pour l'accessibilité des services de transport public terrestres de personnes handicapées et à mobilité réduite*, la loi définit « la chaîne du déplacement qui comprend le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transport et leur intermodalité ». Le système de transport qui est constitué de différents éléments dont font partie les gares, les quais et les matériels roulants, fait partie intégrante de la chaîne des déplacements.

5.1 L'importance de la notion de « cheminement »

La loi prévoit que la « chaîne du déplacement est organisée pour permettre son accessibilité dans sa totalité aux personnes handicapées et à mobilité réduite ».

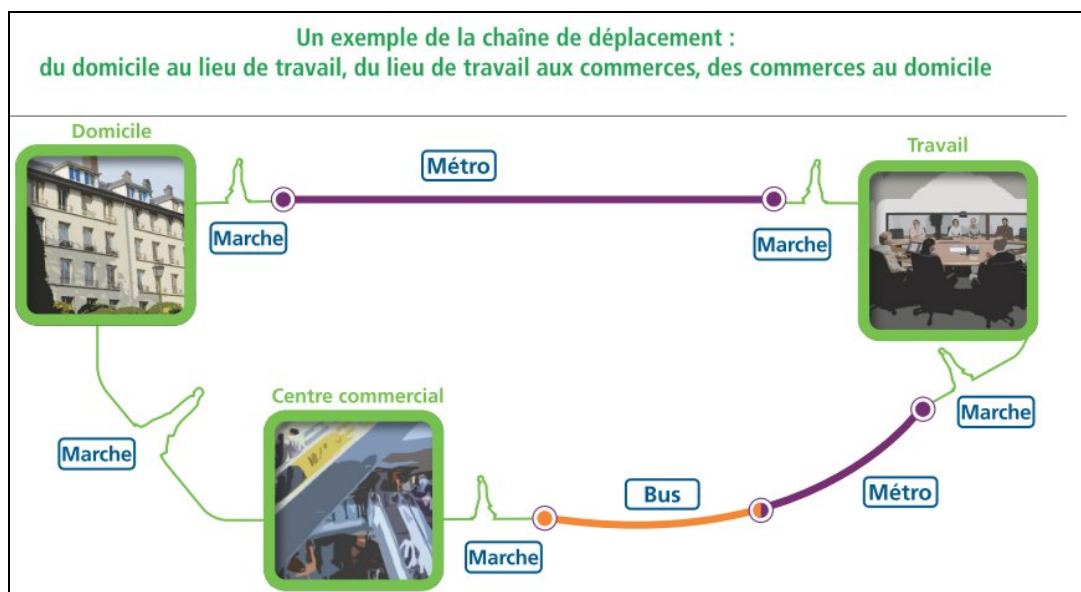


Figure 39 : dessin de la « Chaîne de Déplacement » (source Annexe accessibilité du PDUIF).

Les différents acteurs, co-responsables du cadre de vie, doivent ainsi veiller, chacun en ce qui le concerne, à supprimer ou réduire les obstacles environnementaux à

l'accessibilité. Ce principe de continuité de la chaîne des déplacements répond à un objectif de « conception universelle » et d'accessibilité de tout par tous.

L'objectif principal reste toutefois de garantir l'accessibilité de l'ensemble des processus de déplacement pour les personnes handicapées et à mobilité réduite.

Comme on l'a vu plus haut, le traitement de la chaîne du déplacement se traduit en particulier par l'élaboration des documents de planification ou de programmation introduits par la loi de 2005 que sont : le schéma directeur d'accessibilité des services de transports ; le plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics et l'annexe accessibilité au PDU (IF).

5.2 La mise en place des CCAPH (Commission Communales d'Accessibilité pour les Personnes Handicapées)

La mise en place des Commission Communales (et/ou intercommunales) d'Accessibilité pour les Personnes Handicapées découle de la loi de 2005 et de sa transposition dans l'article L.2143-3 du code général des collectivités territoriales (voir en annexe 16 les dispositions concernant les instances de concertation obligatoires).

Sont concernées en Ile-de-France, les 356 communes de plus de 5000 habitants. A fin 2010, les 2/3 des communes concernées par cette obligation légale ont mis en place une CCAPH. (Source présentation IAU - avril 2011).

Légende de la carte suivante : en vert, les CCAPH installées. En rouge, les CCAPH non installées. En blanc (hors Paris), communes non concernées (moins de 5000 hab.).

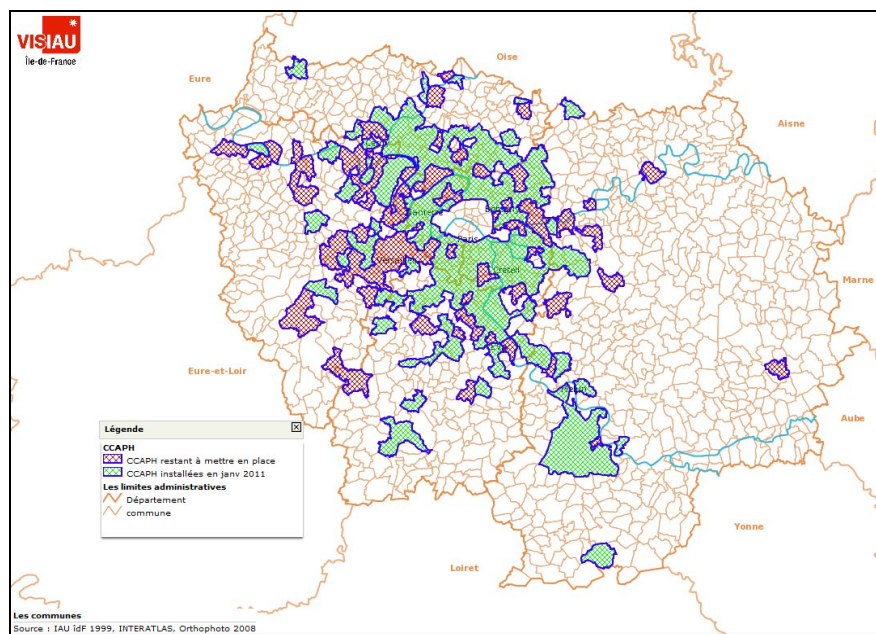


Figure 40 : carte de l'avancement des mises en place des CCAPH (dessinée sur VISIAU IAU).

Cette commission, présidée par le Maire et composée de représentants de la commune ainsi que des associations de personnes handicapées a pour mission de dresser le constat

de l'état d'accessibilité du cadre bâti existant, de la voirie, des espaces publics et des transports. Elle établit un rapport annuel présenté en conseil municipal et fait toutes propositions utiles de nature à améliorer la mise en accessibilité de l'existant. Cette commission organise également un système de recensement de l'offre de logements accessibles aux personnes handicapées.

Mais on observe un important retard dans la mise en place des CCAPH qui se répercute sur l'élaboration des PAVE (Plans de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics -voir point 5.3).

Cette situation est peu propice à une prise de conscience globale des enjeux de la chaîne de déplacement d'autant que la mise en place ne garantit nullement une activité conforme aux dispositions de la loi. Selon un recensement fait par la DMA a fin décembre 2010, si 76% des CCAPH étaient en place sur le territoire national, moins de 1% auraient produit un rapport annuel... On ne dispose pas d'un panorama de cette question concernant l'Ile-de-France.

A la décharge des collectivités, on observera que la formulation adoptée par le législateur en 2005 avait pu introduire des interprétations divergentes d'une part sur l'obligation ou non de mettre en place un CCAPH lorsque, par ailleurs, un Commission intercommunale doit être mise en place également (ce qui est le cas lorsque les EPCI sont compétents en matière de transport ou d'aménagement de l'espace) et d'autre part sur leurs compétences respectives.

La loi 2009-526 de simplification et de clarification du droit du 12 mai 2009 est venue apporter les clarifications nécessaires par son article 98.

« Les deux derniers alinéas de l'article L. 2143-3 du code général des collectivités territoriales sont remplacés par trois alinéas ainsi rédigés :
« La création d'une commission intercommunale pour l'accessibilité aux personnes handicapées est obligatoire pour les établissements publics de coopération intercommunale compétents en matière de transports ou d'aménagement de l'espace, dès lors qu'ils regroupent 5 000 habitants et plus. Elle est alors présidée par le président de cet établissement. Elle exerce ses missions dans la limite des compétences transférées au groupement. Les communes membres de l'établissement peuvent également, au travers d'une convention passée avec ce groupement, confier à la commission intercommunale tout ou partie des missions d'une commission communale, même si elles ne s'inscrivent pas dans le cadre des compétences de l'établissement public de coopération intercommunale. Lorsqu'elles coexistent, les commissions communales et intercommunales veillent à la cohérence des constats qu'elles dressent, chacune dans leur domaine de compétences, concernant l'accessibilité du cadre bâti existant, de la voirie, des espaces publics et des transports ».

Force est néanmoins de constater que la situation reste complexe et qu'il aurait sans doute été préférable de remonter le traitement de cette importante question au niveau de l'intercommunalité, ne serait-ce que pour garantir une meilleure prise en compte de la notion de cheminement.

5.3 Les PAVE - Plans de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics

Il convient, tout d'abord, de rappeler que même si c'est l'article 45 de la loi de 2005 qui rend le plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics (PAVE) obligatoire (en précisant que ce plan fait partie intégrante du PDU quand il existe), les questions relatives aux PAVE ne relèvent pas des compétences du STIF. Néanmoins, il est évident que les aménagements considérables prévus ou réalisés pour rendre les réseaux de transport accessibles ne peuvent prendre tout leur sens et avoir l'efficacité attendue par tous, si les accès à ces réseaux (gares, stations, arrêts de bus par exemple) ne sont pas utilisables par des personnes à mobilité réduite. Formulé différemment, l'aménagement de la voirie, dans son ensemble, est un élément incontournable de la « chaîne de déplacement » et cet aménagement est fondamental de la bonne utilisation, en toute autonomie, des transports collectifs.

Article 45 - Extrait

« Un **plan de mise en accessibilité de la voirie** et des aménagements des espaces publics est établi dans chaque commune à l'initiative du maire ou, le cas échéant, du président de l'établissement public de coopération intercommunale. Ce plan fixe notamment les dispositions susceptibles de rendre accessible aux personnes handicapées et à mobilité réduite l'ensemble des circulations piétonnes et des aires de stationnement d'automobiles situées sur le territoire de la commune ou de l'établissement public de coopération intercommunale. Ce plan de mise en accessibilité fait partie intégrante du plan de déplacements urbains quand il existe ».

Deux décrets sont venus apporter, le 21 décembre 2006, les précisions nécessaires pour l'élaboration des PAVE :

Le décret n° 2006-1657 du 21 décembre 2006 relatif à l'accessibilité de la voirie et des espaces publics stipule que « À compter du 1er juillet 2007, l'aménagement, en agglomération, des espaces publics et de l'ensemble de la voirie ouverte à la circulation publique et, hors agglomération, des zones de stationnement, des emplacements d'arrêt des véhicules de transport en commun et des postes d'appel d'urgence est réalisé de manière à permettre l'accessibilité de ces voiries et espaces publics aux personnes handicapées ou à mobilité réduite avec la plus grande autonomie possible. Ces dispositions sont applicables à l'occasion de la réalisation de voies nouvelles, d'aménagements ou de travaux ayant pour effet de modifier la structure des voies ou d'en changer l'assiette ou de travaux de réaménagement, de réhabilitation ou de réfection des voies, des cheminements existants ou des espaces publics, que ceux-ci soient ou non réalisés dans le cadre d'un projet de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics. »

Le décret n° 2006-1658 du 21 décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics ne comporte qu'un article principal lequel se décompose en deux parties :

La première commente les prescriptions techniques à respecter pour rendre les voies (publiques ou privées) ouvertes à la circulation publique mais aussi les autres espaces publics, accessibles aux PMR. Ces prescriptions sont largement détaillées dans un

Arrêté du 15 janvier 2007 portant application du décret n° 2006-1658.

La deuxième partie pose le principe des dérogations en matière d'accessibilité :

« II. - Les dispositions du présent article ne sont mises en œuvre que s'il n'existe pas d'impossibilité technique constatée par l'autorité gestionnaire de la voirie ou des espaces publics en cause, après avis de la commission consultative départementale de sécurité et d'accessibilité consultée dans des conditions fixées par arrêté. »

On notera que le décret d'application a été publiés environ un an et demi après la promulgation de la loi. Pendant ce laps de temps, les collectivités n'ont guère avancé sur cette question, l'élaboration des PAVE n'étant pas indépendante, par ailleurs, de la mise en place de la CCAPH, dont on a vu les difficultés plus haut.

A la fin 2010 (selon présentation faite par l'IAU à la Commission Transport du CESER en avril 2011), on ne pouvait que constater que l'obligation de réaliser un PAVE (d'après la loi avant le 23 décembre 2009) n'avait pas été respectée et de loin puisque seuls 44 PAVE avaient été adoptés en Ile-de-France.

Il est également apparu une difficulté supplémentaire. En prescrivant que les PAVE devraient être annexés au PDU, le législateur n'avait manifestement pas pris en compte la situation particulière de l'Ile-de-France. On voit mal en effet comment on pourrait annexer au PDU Ile-de-France, unique par définition pour les 1281 communes de la Région, autant de PAVE ni quel intérêt cela pourrait présenter.

Cette situation est extrêmement dommageable pour les efforts faits en Ile-de-France pour rendre les TC accessibles mais elle était prévisible, ce qui ne la rend pas moins regrettable.

En fixant une date limite 3 ans après la publication du décret correspondant (soit au 23 décembre 2009), le législateur n'a prévu aucune sanction en cas de non respect de cette obligation. Par ailleurs, s'agissant de la mise en accessibilité, il n'existe une réelle obligation qu'en cas de rénovation ou de création de nouvelle voie et pas pour la voirie existante.

Les communes ont porté leur attention sur les diagnostics concernant les établissements recevant du public (ERP) puisque leur non réalisation était passible de sanctions.

Mais surtout, il est apparu que la réalisation des PAVE nécessitait des diagnostics extrêmement lourds en raison de la longueur de la voirie communale concernée (en moyenne, 120 km de linéaire pour une commune de petite couronne. Mais au-delà de cet aspect quantitatif, de nombreuses difficultés sont apparues tenant soit à la définition du périmètre concerné par la loi (voies publiques et voies privées ouvertes à la circulation publique) soit au nombre important d'acteurs concernés (collectivités, concessionnaires de réseaux, commerçants, riverains).

Un important effort méthodologique a été déployé par les pouvoirs publics (au travers des diffusions de recommandations méthodologiques du CERTU¹²⁶) pour dégager les cheminements utiles mais aussi contrôler la présence et l'implantation du mobilier urbain et tenter d'enrayer l'appropriation partielle ou temporaire de l'espace public qui est constatée journallement (stationnement des deux roues, poubelles sur les trottoirs, débordements des terrasses ou des présentoirs, etc.).

Il est ainsi « étonnant » de constater le détournement des « abaissés de trottoirs » (conçus au profit des PMR) par les engins à 2 roues qui y trouvent une « incitation » à stationner sur les trottoirs plus facilement franchissables !

Ci dessous photo prise le 20 juin 2011 en milieu de journée rue d'Hauteville - 75010 Paris.



Figure 41 : photo d'un stationnement abusif d'un deux roues sur un accès UFR.

En conclusion, on ne peut pas ne pas s'interroger sur le caractère illusoire et improductif des aménagements techniques réalisés à grand frais dans un environnement qui peine manifestement à en comprendre l'utilité.

On pourra fustiger le manque de sens civique mais il est plus vraisemblable que de telles incivilités pourraient être considérablement enrayerées si l'on engageait un effort ciblé de communication sur cette question de l'accessibilité.

L'élaboration des PAVE pourrait être une occasion (à ce jour manquée) de faire prendre conscience à tous les acteurs et aux populations riveraines de la problématique des PMR.

Une fois cette communication réellement effectuée, il n'y a pas de raison pour que l'on ne parvienne pas à faire respecter les règles comme on a pu l'obtenir, il y a peu, pour le respect des places de stationnement réservées aux personnes handicapées, par exemple.

¹²⁶ Voir par exemple : « Élaborer un plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics - Expérimentation à Valenciennes » -mars 2007.

5.4 Le stationnement

Tout comme pour les PAVE, le stationnement échappe à la compétence du STIF.

Mais l'offre de stationnement adapté pour les PMR est un élément important de la

chaîne de déplacement (et des PAVE).



Figure 42 : panneau de stationnement réservé aux handicapés.

La brochure éditée par les pouvoirs publics « personnes handicapées ou à mobilité réduite : *le stationnement réservé* »¹²⁷ le rappelle en préambule :

« Afin de faciliter les déplacements des personnes handicapées ou à mobilité réduite, une politique de stationnement spécifique est déployée sur l'ensemble du territoire national. Elle consiste à réserver des places de stationnement aux seuls titulaires de la carte de stationnement pour personnes handicapées, tout en assurant leur sécurité et en réduisant leur fatigue. »

Au cours de la dernière décennie, d'importants efforts ont été réalisés par les communes pour augmenter le nombre de places réservées et faire la chasse aux stationnements irréguliers. Venant en soutien d'une communication déployée par les associations, la politique de répression¹²⁸ a été d'une efficacité assez remarquable.

Pour pouvoir stationner sur un emplacement réservé, il est nécessaire d'afficher une CES (Carte Européenne de Stationnement)¹²⁹ délivrée par les MDPH en fonction non plus du taux d'invalidité (auparavant, il devait être supérieur à 80%) mais des difficultés objectives de déplacement.

On notera que contrairement à une idée reçue et à la symbolique de la signalétique routière, ces places ne sont pas réservées exclusivement aux utilisateurs de fauteuils roulants (UFR). On notera également que la carte « station debout pénible » qui permettait autrefois d'utiliser les emplacements réservés a été remplacée par la carte « **Priorité pour personne handicapée** » qui ne permet plus d'utiliser ces emplacements réservés. Elle peut être obtenue par toutes les personnes atteintes d'une incapacité inférieure à 80 % rendant la station debout pénible et permet uniquement de bénéficier d'une priorité d'accès aux places assises dans divers lieux publics (transports en commun, ERP etc.) ou une priorité dans les files d'attente¹³⁰.

¹²⁷ http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/stationnement_reserve.pdf.

¹²⁸ Le stationnement –ou l'arrêt– non autorisé est considéré comme « gênant » (article R 417-11 du code de la route). Soit une contravention de 4ème catégorie (135€ d'amende forfaitaire sous 45 jours sinon 750€).

¹²⁹ Depuis janvier 2011, l'utilisation des anciens macarons « GIC » n'est plus possible.

¹³⁰ Voir les articles L 241-3-1 et R 241-12 à R 241-14 du code de l'action sociale et des familles.

Cela étant, on peut faire deux constats :

- a) Si leur nombre atteint généralement le taux exigé de 2%¹³¹, les places réservées ne respectent pas toujours les prescriptions techniques - de bon sens- imposées pour la réglementation (cf. l'article 1^{er}- point 8° de l'arrêté du 15 janvier 2007, portant application du décret n°2006-1658 du 21 décembre 2006, qui précise les aspects techniques de la réalisation des places réservées) largeur, stationnement préférentiel sur la gauche de façon à protéger la sortie du conducteur c'est-à-dire coté trottoir...). La raison en est que ces prescriptions ne s'appliquent formellement qu'aux voiries nouvelles ou profondément réaménagées. On suggérera que lorsque les places ne répondent pas aux caractéristiques minimales pour assurer la sécurité des conducteurs UFR (stationnement coté droit par exemple), le « statut » de la voirie en termes de vitesse limite autorisée soit modifié (abaissée à 30km/h).
- b) On ne peut que constater, en Ile-de-France, des pratiques tarifaires non harmonisées. Ainsi, en vertu d'une réglementation très ancienne (délibération du Conseil de Paris du 23 septembre 1945 fondant l'arrêté actuellement en vigueur du Préfet de Police du 11 décembre 1985), les places réservées sont accessibles gratuitement dans la capitale. Mais il n'en est pas de même dans les communes proches, ni la réglementation nationale, ni la réglementation européenne n'imposant la gratuité. Une harmonisation serait hautement souhaitable, au moins dans l'agglomération parisienne.

5.5 Les taxis

Tout comme pour les PAVE et le stationnement, les taxis - qui constituent également un maillon de la chaîne de déplacement- échappent à la compétence du STIF.

Néanmoins, l'annexe au PDUIF y consacre un paragraphe (§ 4.2 -page 25 intitulé « Les taxis accessibles aux UFR ») et apporte les précisions suivantes :

« Le taxi est par nature accessible à l'ensemble des personnes à mobilité réduite, exceptés aux usagers en fauteuil roulant. Des aides régionales à l'adaptation des taxis existent depuis 1986 pour les rendre accessibles aux personnes en fauteuil roulant. Toutefois, très peu de taxis sont accessibles aux fauteuils roulants – l'opérateur G7 dispose d'une flotte de 30 taxis adaptés. L'existence des services PAM limite de fait le besoin de taxis adaptés pour les déplacements des Franciliens. »

Selon les informations qui nous ont été communiquées par l'IAU en avril 2011, en dehors des 30 taxis de la compagnie G7, seuls 3 taxis auraient eu recours à l'aide financière proposée par la Région. Or les taxis représentent un parc important (16 623 taxis au 01/01/2011 sur le périmètre parisien au sens réglementaire qui effectuent en moyenne 200 000 courses par jour) lequel assure, en partie, les correspondances avec les trains

¹³¹ Cf. Article 1 point 2) du décret n° 2006-1658 du 21 décembre 2006.

et les avions dont les voyageurs voient fréquemment leur mobilité réduite par la présence de nombreux ou volumineux bagages.

Comme le rappelle le « dépliant-taxi » officiel diffusé par la Ville de Paris, « un chauffeur de taxi n'a pas le droit de refuser de prendre en charge une personne à mobilité réduite, même lorsqu'il doit l'aider à s'installer à l'intérieur du taxi ». Du reste, la formation continue des conducteurs de taxi doit notamment porter¹³² sur les évolutions législatives et réglementaires en matière de transport de personnes à mobilité réduite :

S'il est effectivement illusoire de vouloir traiter les populations qui relèvent du service spécialisé PAM, il n'est pas tout à fait exact d'affirmer que les taxis seraient par nature accessibles à l'ensemble des PMR comme le postule la citation du PDUIF. Les parents de jeunes enfants qui ont besoin de prendre un taxi avec une poussette et un siège bébé savent que la situation parisienne est très éloignée de celle de Londres...

Cette problématique de l'insuffisante l'accessibilité pourrait connaître une évolution positive dans les prochains mois puisque, la *commission des taxis* présidée par le préfet de police, a validé le 22 septembre 2011, un certain nombre de propositions étudiées avec la profession dont celle ayant pour objet de « favoriser l'accès du taxi aux personnes à mobilité réduite : stations et véhicules ».

On saluera enfin l'effort fait pour améliorer la lisibilité de la signalétique extérieure des taxis (actuellement blanche et lumineuse : lorsque le lumineux blanc est allumé, le taxi est libre). D'ici le 1er janvier 2012, tous les taxis vont s'équiper d'une signalétique de toit à double couleur (Vert => le taxi est libre. Rouge => le taxi est occupé).



Figure 43 : nouvelle signalétique lumineuse des taxis parisiens (source site internet paris.fr).

Toutes les personnes dont la mobilité est réduite pour des problèmes de vision ne peuvent que s'en féliciter. Et les touristes (dont la mobilité est réduite pour d'autres raisons tenant à la méconnaissance de nos pratiques et usages...) également !

¹³² article 1^{er} de l'arrêté du 3 mars 2009 relatif à la formation continue des conducteurs de taxis.

6 La gouvernance

La réussite du déploiement (en nature et en délais) imposé par la loi de 2005 implique une multiplicité d'intervenants.

6.1 Les parties prenantes

Si l'on excepte les opérateurs de transport dont l'implication est incontournable, les parties prenantes sont très nombreuses :

- STIF (SDA, PDUIF et PAVE lorsque la commune est desservie par un TC),
- Les collectivités desservies par les TC (pour le SDA) et les gestionnaires de la voirie (Département, Région, Etat) supportant les réseaux de bus,
- Les communes (PAVE, diagnostics ERP, CCAPH),
- Les intercommunalités (CCAPH, PAVE),
- Les associations de personnes handicapées (CCAPH, PAVE),
- Les associations d'usagers,
- Les associations de commerçants (PAVE, ERP),
- Les départements au titre de PAM (bien qu'il ne s'agisse pas d'un service visé par la loi de 2005),
- ...liste non exhaustive.

Articuler les interventions de toutes les parties prenantes et leur calendrier est une tâche extrêmement complexe.

On notera d'ailleurs que les associations sont l'objet de sollicitations très nombreuses et à tous les niveaux (région /départements/ communes). De plus, certains types de handicaps sont peu représentés localement.

Les pouvoirs publics ont pris conscience de cette difficulté (et des questions pratiques soulevées) comme en témoignent les travaux des Journées Territoriales de l'Accessibilité (JTA organisées par les services de l'Etat dans chaque département) à la fin de l'année 2010. Mais si le calendrier s'avère de ce fait de plus en plus difficile à tenir, il n'est pas question de reporter l'échéance de 2015 comme vient de le rappeler la Ministre des Solidarités, Mme Roselyne Bachelot le 22 août 2011 à Antibes.

Par contre, l'organisation d'une meilleure articulation entre toutes les parties prenantes devient indispensable et urgente.

6.2 Comité de suivi du SDA, communication et concertation.

Comme le précise le SDA (page 112),

« La mise en place d'un dispositif de suivi s'impose par la loi 2005-102 qui demande de prévoir les conditions de la mise à jour du SDA dans le cas où des évolutions technologiques permettraient d'apporter des solutions aux impossibilités avérées.

En dehors de cet aspect purement législatif, ce dispositif est aux yeux du STIF essentiel à la réussite du SDA compte tenu des risques identifiés ; l'ampleur des actions à entreprendre, la tension sur le calendrier, le risque financier sur le budget qui est à ce stade établi sur base de ratios, la multiplicité des acteurs (en maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre) et la complexité technique.

Compte tenu des résultats particulièrement constructifs de la concertation menée, il est apparu naturel à l'ensemble de participants de la poursuivre dans le cadre d'**un comité de suivi de la mise en œuvre des décisions prises**. Les différentes missions de ce comité seraient les suivantes :

- suivi de la programmation (coûts et délais),
- évaluation de l'efficacité des programmes,
- proposition et suivi d'expérimentations,
- modification des programmes.

Ce comité pourra se réunir autant de fois que nécessaires avec un minimum d'une fois par an et le STIF mettra en œuvre les moyens appropriés pour offrir au comité une vision objective au bon exercice de ses mission. »

C'est dans ce cadre qu'une réunion (la première) s'est tenue le 30 mai 2011. A la date du 31 août, le compte rendu de celle-ci n'était pas encore disponible¹³³. On peut cependant noter qu'il s'agit essentiellement d'une instance d'échange d'informations.

6.3 Recherche & Développement sur les interfaces

Le lecteur sera peut-être surpris de trouver une mention sur la R&D dans le chapitre sur la Gouvernance.

Le constat fait par la commission à l'occasion de l'élaboration du rapport est double :

- Le sujet de l'accessibilité conduit à des investissements considérables pour aménager les réseaux de transport (plus de 2 milliards d'euros) sans que la question de l'optimisation de l'interface entre la personne et l'escalier d'une part ou la personne et le bus ou le train d'autre part ne soit abordée.
- Dans ce domaine, l'innovation ne peut être le fruit que de coopérations multiples et très larges débouchant sur des programmes de recherche nécessairement longs et hasardeux. Or de tels programmes ne peuvent être lancés sans un large consensus de tous les acteurs concernés, qu'ils participent directement aux recherches ou non. C'est donc, au départ, un problème de gouvernance partagée.

On a pu voir, dans le chapitre 4, que des recherches sont développées dans le domaine du guidage (balise/liaison bluetooth ou localisation par GPS etc.) des personnes ayant un

¹³³ Ce compte rendu a été diffusé le 4 octobre, postérieurement à l'approbation de ce rapport.

handicap visuel comme le projet Blue-Eyes. On pourrait citer également les projets RAMPE¹³⁴ conduit dans le cadre du PREDIT (*Programme de recherche et d'innovation dans les transports terrestres.*) ou BIOVAM¹³⁵ lequel est conduit en association avec l'INRETS¹³⁶ et l'APAM (Association pour Personnes Aveugles ou Malvoyantes) mais cette liste n'est pas exhaustive¹³⁷.

Dans son rapport triennal remis à la Ministre des Solidarités et de la Cohésion Sociale le 10 mai 2011, (Observatoire national sur la formation, la recherche et l'innovation sur le handicap) consacre un long chapitre (le 2) à la question de « la Recherche et innovation dans le champ du handicap » .

L'ONFRIRH rappelle que « la faiblesse de la politique de recherche française sur le handicap, voire son absence, est dénoncée de façon récurrente dans de nombreux rapports officiels depuis près de 25 ans. Tous déplorent la faiblesse des moyens de la recherche dans ce domaine, son absence d'organisation et sa trop faible visibilité, corollaires de l'absence du handicap parmi les priorités nationales de recherche ».

L'ONFRIRH constate que depuis la parution de la loi de 2005, « l'amélioration observée apparaît timide puisque la recherche sur le handicap reste proportionnellement moins développée en France que chez ses voisins et que sa part dans les publications scientifiques mondiales a régressé entre 2001 et 2007. Elle reste très en deçà de ce à quoi on pourrait s'attendre au vu des enjeux sociétaux, économiques, scientifiques... ».

L'ONFRIRH rappelle enfin une évidence qui devrait s'imposer à tous : « Si les technologies dont tout le monde tire avantage doivent bénéficier aussi aux personnes handicapées, l'inverse peut être également vrai : des technologies innovantes spécifiquement conçues pour ces dernières peuvent profiter aux personnes valides (on connaît l'exemple emblématique de la télécommande, initialement conçue pour les personnes à mobilité réduite et rapidement généralisée à de très nombreux appareils grand public (télévision par ex). »

Compte tenu des difficultés techniques rencontrées pour assurer une parfaite accessibilité aux UFR, en toute circonstance, et en tous lieux dans les espaces de transport collectif, il n'est donc pas illégitime de se demander si des innovations ne pourraient voir le jour dans le domaine des fauteuils roulants d'autant que ces matériels ont enregistré des progrès considérables au cours des 50 dernières années.

¹³⁴ Système d'information pour la mobilité des personnes aveugles dans les transports publics.

¹³⁵ Besoin en Information et en Orientation des Voyageurs Aveugles ou Malvoyants dans les transports collectifs.

¹³⁶ Début 2011, l'INRETS (**Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité**) et le LCPC (Laboratoire central des Ponts et Chaussées) ont fusionné pour donner naissance à l'**IFSTTAR** (Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux).

¹³⁷ Voir aussi travaux de Gérard UZAN - université Paris VIII - laboratoire THIM (Technologies Handicaps Interfaces et Multimodalités).

Les contemporains du Président Franklin Roosevelt pouvaient-ils imaginer une telle évolution ?

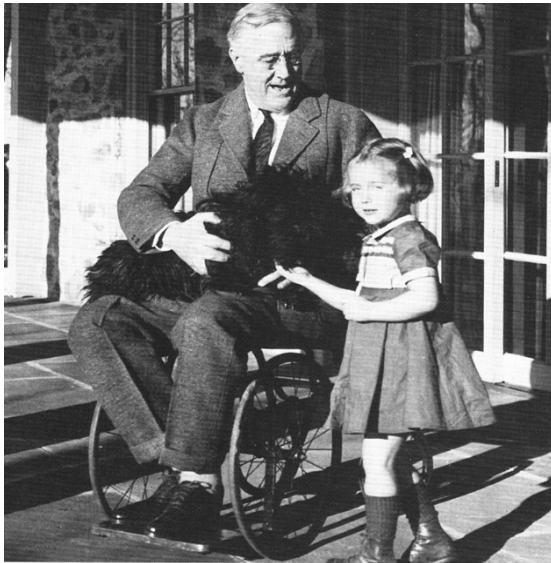


Figure 44 : deux fauteuils roulants à 50 ans d'intervalle.

Le fauteuil de droite (crédit photo société TOPCHAIR) n'est pas un prototype. Il s'agit d'un fauteuil homologué.

Ci-dessous un extrait de la fiche du modèle TOPCHAIR -S figurant dans la « Base de données des fauteuils de la fondation Garches ¹³⁸».

« TopChair-S est un fauteuil électrique monte escalier qui est maintenant pris en charge en tant que tel par la sécurité sociale. L'utilisateur peut franchir des escaliers de façon autonome, sans l'assistance d'une tierce personne. Le franchissement des marches se fait à l'aide de deux chenilles.

La montée est effectuée en marche arrière et la descente en marche avant. Les transitions entre le plat et les escaliers sont gérées en automatique : les trains de roues sont remontés ou descendus sur détection du début ou de la fin des marches.

TopChair-S permet de franchir des escaliers droits jusqu'à 33° (65%) de pente. L'assiette du siège est maintenue horizontale automatiquement.

- Prix du fauteuil : à partir de 13 500 € (version monte-marches TopChair-S, assise standard),
- Remboursement Sécurité Sociale : 5 187,44€ (fauteuil électrique monte escalier - code 411 39 20 depuis le 20 mars 2008).

Par ailleurs, TopChair-S bénéficie depuis le 31/7/2008 d'une PCH (prestation de compensation du handicap) de 10 374,88 € ».

On connaît le soutien que la Région Ile-de-France apporte à la « fondation Garches » dont elle est « partenaire ». On ne peut que l'encourager à le poursuivre, en y associant les opérateurs de transport (RATP et SNCF figurent aujourd'hui parmi les donateurs),

¹³⁸ Voir sur le site www.handicap.org.

afin de stimuler l'innovation sous toutes ses formes dans le domaine de la lutte contre les conséquences du handicap (notamment moteur).

6.4 Pour une instance de gouvernance spécifique

La mise en œuvre de la loi de 2005 dans les transports collectifs ne se résume pas au pilotage financier des investissements du SDA.

On a vu, dans les précédents chapitres, les difficultés rencontrées pour coordonner la réalisation des aménagements d'arrêts de bus (en dehors de la ville de Paris), en raison notamment de la multiplicité des intervenants (gestionnaires de voirie et de réseaux) et de la multiplicité de leurs priorités.

On a vu également l'importance que revêtent, dans la chaîne de déplacement les problématiques des aménagements de voirie (PAVE), du stationnement et à un moindre degré des taxis, autant de domaines qui ne relèvent pas de la compétence du STIF.

A plusieurs reprises par le passé¹³⁹, le CESER Ile-de-France a eu l'occasion de plaider pour l'extension du rôle du STIF de la seule problématique des transports à la problématique plus générale des déplacements -incluant le stationnement par exemple). Une telle évolution n'apporterait pas nécessairement de solution en matière d'aménagement de la voirie mais elle constituerait un premier pas.

Il doit être clair que l'organisation territoriale actuelle ne permettra pas - au vu des retards déjà accumulés dans les PAVE notamment- de respecter l'échéance de 2015. A défaut d'être compréhensible, un décalage est explicable. Par contre, à titre d'exemple, il sera sans doute assez difficile de faire comprendre aux franciliens que certaines lignes routières sont desservies par des bus accessibles (équipés de palettes...) mais que celles-ci ne peuvent être utilisées parce que les arrêts n'ont pas encore été aménagés. La commission Transport n'a pas de solutions miracles à proposer pour régler un problème qui relève du découpage territorial actuelle lequel n'est pas associé à une structure disposant des compétences dont bénéficient les Communautés Urbaines en province...

Aussi la commission Transport se demande-t-elle si Paris-Métropole ne pourrait pas jouer un rôle de coordination sur le périmètre de ses adhérents.

¹³⁹ Voir par exemple, art 5 de l'Avis du 17/10/2007 « perspectives d'évolution du rôle et des compétences du STIF » -JM Paumier et D Rabardel.

7 Conclusion générale et recommandations

L'évaluation faite par la Commission Transport, de la mise en œuvre du volet transports de la loi du 11 février 2005 relative à « l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées » ne permet pas, à ce stade, d'avancer un pronostic sur le respect de l'échéance de 2015.

Lorsque les travaux de la commission ont débuté, le déploiement du SDA se trouvait partiellement bloqué par une difficulté à mobiliser les financements nécessaires. On peut aujourd'hui se réjouir de voir que ces difficultés ont été levées grâce à l'implication de la Région Ile-de-France et aux efforts consentis par RFF et par la SNCF. Mais il serait illusoire de laisser croire que le retard pris pour résoudre cette difficile question n'aura pas d'incidence sur le planning.

De façon plus générale, la commission Transport est conduite à faire cinq grandes constatations :

1. L'effort réalisé par le STIF et par la RIF au plan financier est considérable et sans précédent dans l'histoire des transports franciliens. Il s'appuie sur un effort de même nature, engagé par le STIF au plan de l'analyse et de la programmation effort qui traduit une réelle prise en compte des objectifs de la loi mais aussi qui permet de mesurer l'extraordinaire complexité du sujet à traiter. On note également, sur les réseaux ferrés, une implication réelle de la RATP, de la SNCF et de RFF à hauteur de la complexité des travaux à réaliser sans interrompre l'exploitation.

Mais :

2. Ces efforts sont contrariés par une prise en compte insuffisante de l'importance de la notion de « continuité du cheminement » : il ne suffit pas de rendre les trains et les bus accessibles, encore faut-il pouvoir accéder aux gares ou arrêts de bus. On conçoit aisément que, si tout le monde respecte la loi, cette prise en compte de la continuité du cheminement devrait être automatiquement assurée à l'horizon 2015 mais d'ici là, on n'optimise pas le service rendu puisqu'on traite les maillons -transports, voirie, trottoirs... de façon non ordonnée. En cause la multiplicité des acteurs qui peinent à se coordonner faute de « chef d'orchestre », le STIF n'ayant pas les compétences légales (ni peut-être les moyens humains) pour assurer cette coordination.
3. Ce défaut de coordination se trouve aggravé par le positionnement des collectivités locales dont l'implication reste difficile à appréhender. Certaines font preuve d'un grand volontarisme, mais elles sont peu nombreuses. D'autres font davantage preuve d'attentisme, tablant peut-être sur un décalage de l'échéance de 2015. La chronique législative a en effet montré ces dernières

années que les dates limite fixées pour les mises en conformité étaient souvent repoussées¹⁴⁰ ...). L'important retard pris dans la réalisation des PAVE (Plan de Mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces Publics) ou dans la mise en place des CCAPH (Commissions Communales d'Accessibilité pour les Personnes Handicapées) en est l'illustration.

4. Lorsque des communes réalisent des efforts considérables pour aménager des cheminements sur les trottoirs et les espaces publics, ces efforts sont souvent contrariés par le mauvais comportement des riverains (par exemple occupation des trottoirs par des deux-roues, des terrasses ou des étalages de commerces non autorisés, etc.). Cette situation traduit manifestement une insuffisante sensibilisation des populations valides aux obligations de la loi.
5. La commission a été positivement surprise, lors de ses visites, par l'ampleur des aménagements déjà réalisés. Il y a manifestement une communication grand public globalement insuffisante sur le programme (son contenu, son avancement, etc.) et cette insuffisance est à relier au point précédent.

Ainsi, si l'on n'y prend pas garde, on pourrait se trouver dans une situation surréaliste où, après que la collectivité ait investi près 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 ou... 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.

La commission a relevé également quelques points importants bien que de portée plus ponctuelle :

- On connaît très mal la population à mobilité réduite susceptible de se déplacer en Ile-de-France, que ce soit au plan quantitatif mais aussi au plan de ses caractéristiques.
- On a fréquemment noté, chez beaucoup d'interlocuteurs, une confusion souvent inconsciente entre personnes à mobilité réduite et Utilisateurs de fauteuils roulants. Cela conduit à une moindre attention sur les problématiques des malvoyants pourtant trois à quatre fois plus nombreuses en Ile-de-France mais aussi sur les problématiques des handicapés cognitifs.
- On constate que les besoins d'accessibilité sont pris en compte de façon uniforme alors qu'ils sont différenciés selon les PMR :
 - Une priorité apparente dans le calendrier pour l'accessibilité du réseau ferré alors que les UFR « seraient » intéressés par une accessibilité plus

¹⁴⁰ Voir par exemple le cas des délais de mise en conformité des ascenseurs...

rapide du réseau routier, jugé moins anxiogène du fait de la présence du conducteur,

- Un intérêt affirmé pour une accessibilité en toute autonomie pour les UFR alors que les malvoyants seraient intéressés¹⁴¹ par un développement des services d'assistance dans les gares.
- Le dispositif de « déclaration d'accessibilité » (d'une ligne) est ambigu et il ne favorise guère une perception claire du réseau utilisable : la notion de « ligne accessible » (aux UFR, d'ailleurs) masque souvent une semi accessibilité - certaines stations ne sont pas traitées- voire une accessibilité assistée (par du personnel éventuellement sur réservation).
- Il est assez difficile d'appréhender l'avancement du programme car il y a une impression de « vide » entre 2009 (SDA) et 2015 :
 - Le calendrier du SDA n'a pas été réactualisé à l'occasion du vote par le CA du STIF (février 2011) de l'Annexe Accessibilité du PDUIF alors que les difficultés de financement ont entraîné un retard incompressible sur le réseau ferré,
 - Il n'existe pas de calendrier glissant,
 - Les lignes routières de Grande couronne devant être accessibles ne sont pas programmées avec une précision suffisante (difficulté à connaître la situation prévue et la situation actuelle).
- Le système d'information (cartographie sur INFOMOBI et sur les sites des exploitants) n'est pas à jour et peu aisé à consulter. On sait que le STIF a un ambitieux (et coûteux) programme de rénovation de l'information avec mise en place d'un site internet plus accessible mais on mesure au travers de ce constat, la difficulté qu'il y a et qu'il y aura à tenir en état de fonctionnement les aménagements réalisés ou, dit autrement, à poursuivre les efforts sur la durée.
- les travaux de R & D sont peu développés et portent essentiellement :
 - pour les malvoyants sur des dispositifs individuels (GPS portable, récepteur de balise).
 - pour les UFR, sur l'adaptation des quais ou trottoirs et des véhicules et pas sur l'adaptation éventuelle des fauteuils roulants, lesquels sont, par ailleurs, de plus en plus fréquemment motorisés et donc plus lourds.
- Enfin, le « service de substitution » du métro est incomplètement (au regard de la loi) assuré par le réseau bus pour des raisons de tarification (ticket B+U mais aussi nombre de correspondances réalisables avec un seul ticket...).

Ce sont ces différents constats qui ont orienté le projet d'avis qui est présenté et soumis à l'assemblée plénière du CESER Ile-de-France.

¹⁴¹ Remarque faite lors des Journées Territoriales de l'Accessibilité (JTA) nationales de fin 2010.

ANNEXES

ANNEXE 1 : Définitions officielles sur le Handicap

Vocables accessibilité, handicap, personnes handicapées, personnes à mobilité réduite...

(Source site internet de la Délégation Ministérielle à l'Accessibilité - DMA)

Définition du vocable « accessibilité »

A l'initiative de la Délégation Interministérielle aux Personnes Handicapées, une définition commune à 14 ministères concernés a été donnée à l'accessibilité qui a fait ensuite l'objet de déclinaisons :

« **L'accessibilité permet l'autonomie et la participation des personnes ayant un handicap, en réduisant, voire supprimant les discordances entre leurs capacités, leurs besoins et leurs souhaits, d'une part, et les différentes composantes physiques, organisationnelles et culturelles de leur environnement, d'autre part.** L'accessibilité requiert la mise en œuvre des éléments complémentaires, nécessaires à toute personne en incapacité permanente ou temporaire pour se déplacer et accéder librement et en sécurité au cadre de vie ainsi qu'à tous les lieux, services, produits et activités. La société, en s'inscrivant dans cette démarche d'accessibilité, fait progresser également la qualité de vie de tous ses membres ».

Définition du vocable « handicap »

La classification internationale du fonctionnement, du handicap et de la santé (CIF) appartient aux classifications proposées par

l'Organisation mondiale de la Santé (OMS). La CIF organise l'information selon deux champs :

* les composantes du fonctionnement et du handicap ;

* les composantes des facteurs contextuels qui représentent le cadre de vie des personnes.

Le handicap se caractérise comme le résultat de la relation complexe entre d'une part les problèmes de santé et d'autre part les facteurs personnels d'une personne et des facteurs externes qui représentent les circonstances dans lesquelles vit cette personne. L'état de handicap d'une personne est le résultat de l'interaction dynamique entre son problème de santé (maladies, troubles, lésions, traumatismes, etc.) et les facteurs contextuels qui comprennent à la fois des facteurs environnementaux et des facteurs personnels.

Les facteurs environnementaux, dont la liste dressée par la CIF est très complète, interagissent avec toutes les composantes du fonctionnement et du handicap et permettent de savoir si les caractéristiques du monde environnant, du contexte social et des attitudes ont un effet facilitateur ou si, au contraire, elles constituent un obstacle pour la personne qui y vit. Un environnement peuplé d'obstacles, ou dépourvu de facilitateurs restreindra la performance. La société peut entraver la performance de certaines personnes soit parce qu'elle crée des obstacles (bâtiments dépourvus d'accès adaptés, par exemple), soit parce qu'elle ne met pas à disposition les facilitateurs nécessaires (aides techniques, par exemple).

Selon l'article 2 de la loi n° 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, constitue un handicap « toute limitation d'activité ou restriction de participation à la vie en société subie dans son environnement par une personne en raison d'une altération

substantielle, durable ou définitive d'une ou plusieurs fonctions physiques, sensorielles, mentales, cognitives, d'un polyhandicap ou d'un trouble de santé invalidant ».

Définition du vocable « personnes handicapées »

D'après l'article L.114 du Code de l'action sociale et des familles, ce sont les personnes qui subissent, dans leur environnement, toute limitation d'activité ou restriction de participation à la vie en société subie en raison d'une altération substantielle, durable ou définitive d'une ou plusieurs fonctions physiques, sensorielles, mentales, cognitives ou psychiques, d'un polyhandicap ou d'un trouble de santé invalidant. Cela correspond donc intégralement à la définition du handicap reprise par la loi de 2005

La classification internationale des handicaps (CIH) établie par l'OMS en 1980, remplacée en 2001 par la classification internationale du fonctionnement, du handicap et de la santé (CIF) met en évidence les différentes composantes du handicap (source CTNERHI « le handicap en chiffres » février 2004) :

- **les déficiences** ; « problèmes dans les fonctions organiques (fonctions physiologiques des systèmes organiques, y compris les fonctions psychologiques) ou les structures anatomiques (parties anatomiques du corps telles que les organes, les membres et leurs composantes), tels qu'un écart ou une perte importante. »
- **les limitations d'activité** : « difficultés qu'une personne peut éprouver dans l'exécution d'une tâche ou d'une action. Cette limitation est généralement estimée en termes de capacité à faire, l'environnement étant supposé normalisé. On peut ainsi étudier les limitations à fixer son attention, à conduire un véhicule ou à soulever et porter des objets ». Lorsque la limitation d'activité affecte des tâches quotidiennes de base (par exemple, se nourrir, se laver, s'habiller...), on parle d'**incapacités** ou de **restrictions d'activité fortes**.

- **les restrictions de participation** : « problèmes qu'une personne peut rencontrer pour s'impliquer dans la vie réelle. Ces restrictions sont le plus souvent relevées en recourant à la notion de performance au sens de réalisation concrète. Plus encore que les notions précédentes, elles sont influencées par l'environnement qui rendra plus difficile ou, au contraire, aidera à la fixation de l'attention, à la conduite du véhicule ou au port des charges, mais aussi à l'insertion scolaire ou professionnelle, au déroulement d'une vie familiale »

Définition du vocable « personnes à mobilité réduite »

Les personnes à mobilité réduite sont définies par le **point 2-21 de l'annexe 1** (définitions) de la **directive 2001/85/CE du Parlement et du Conseil européen du 20 novembre 2001** concernant des dispositions particulières applicables aux véhicules destinés au transport des passagers et comportant, outre le siège du conducteur, plus de huit places assises¹⁴². Cette définition (retenue par le décret du 9 février 2006 relatif aux matériels roulants) inclut **l'ensemble des personnes qui éprouvent des difficultés à se déplacer, de manière provisoire ou permanente**. Il s'agit de « *toutes les personnes ayant des difficultés pour utiliser les transports publics, telles que, par exemple, personnes handicapées (y compris les personnes souffrant de handicaps sensoriels et intellectuels et les personnes en fauteuil roulant), personnes handicapées des membres, personnes de petite taille, personnes transportant des bagages lourds, personnes âgées, femmes enceintes, personnes ayant un caddie et personnes avec enfants (y compris enfants en poussette); »*

A noter qu'il existe une définition un peu plus détaillée et donc légèrement plus large dans la **Spécification technique d'interopérabilité** (qui précise les règles à respecter par le matériel roulant ferroviaire) arrêtée le 21/XII/2007 par la Commission Européenne. Sont ainsi également considérées comme **personnes à**

¹⁴² Cette directive comporte une Annexe VII qui détaille les caractéristiques techniques (dimensionnelles notamment) que doivent respecter les véhicules de transport pour accueillir des personnes à mobilité réduite

mobilité réduite, les personnes ayant des difficultés de communication (c'est-à-dire les personnes qui ont des difficultés à communiquer ou à comprendre la langue écrite ou orale, y compris les personnes étrangères ne connaissant pas suffisamment la langue locale).

Extrait Spécification technique d'interopérabilité / Domaine d'application: Sous-systèmes Infrastructure et Matériel roulant/ Aspect: Accessibilité pour les personnes à mobilité réduite

Définition des «personnes à mobilité réduite»

On entend par «personnes à mobilité réduite» (PMR) toutes les personnes qui ont des difficultés à utiliser les trains ou les infrastructures associées. Il s'agit des catégories de personnes suivantes:

- Utilisateurs de fauteuil roulant (personnes qui, en raison d'une infirmité ou d'un handicap, se déplacent en fauteuil roulant).
 - Autres personnes à mobilité réduite, notamment:
Personnes handicapées des membres; Personnes ayant des difficultés locomotrices; Personnes accompagnées d'enfants; Personnes transportant des bagages lourds ou volumineux; Personnes âgées; Femmes enceintes;
 - Personnes malvoyantes;
 - Personnes aveugles;
 - Personnes malentendantes;
 - Personnes sourdes;
 - Personnes ayant des difficultés de communication (c'est-à-dire les personnes qui ont des difficultés à communiquer ou à comprendre la langue écrite ou orale, y compris les personnes étrangères ne connaissant pas suffisamment la langue locale, les personnes souffrant de troubles de la communication, les personnes souffrant de handicaps sensoriels, psychologiques et intellectuels);
 - Personnes de petite taille (y compris les enfants).
- Les handicaps peuvent être à long terme ou temporaires, visibles ou cachés.

Toutefois, les personnes toxicomanes ou dépendantes de l'alcool ne font pas partie des PMR, sauf si leur dépendance a été causée par un traitement médical.

Le transport d'objets hors normes (par exemple, bicyclettes et bagages volumineux) ne relève pas du champ d'application de la présente STI. Il est soumis aux règles, aux exigences de sécurité et aux décisions commerciales du gestionnaire d'infrastructure, du gestionnaire des gares ou de l'entreprise ferroviaire en ce qui concerne les dimensions et poids autorisés, et les mesures de sûreté.

ANNEXE 2 : Base réglementaire officielle

Source : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Textes-de-reference-Transport.html>

Transport terrestre

Mise à jour au 19 avril 2011

Des principes généraux

- La continuité de la chaîne du déplacement : article 45-1 de la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées
- Un droit au transport
 - Principes généraux : article L1111-1 du code des transports
 - Modalités de mise en œuvre pour la collectivité et pour l'usage : article L1111-2 du code des transports
 - Possibilités de mesures particulières en faveur des personnes handicapées ou à mobilité réduite ainsi que de leurs accompagnateurs : article L1111-5 du code des transports.
- Droits des passagers : Règlement (UE) n°181/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 concernant les droits des passagers dans le transport par autobus et autocar et modifiant le règlement (CE) n°2006/2004

Une obligation de résultats

- Mise en accessibilité des services de transport collectif au plus tard le 12 février 2015
 - Base législative : article L1112-1 du code des transports

- Exception : les réseaux souterrains de transports ferroviaires et guidés existants au 12 février 2005 (article L1112-5 du code des transports)
- Directive d'application de la loi n°2005-102 du 11 février 2005 pour l'accessibilité des services de transport public terrestres de personnes handicapées et à mobilité réduite du 13 avril 2006.
- Transport de substitution adapté
 - Mise en place de moyens de transport adapté lorsque la mise en accessibilité des réseaux existants s'avère techniquement impossible : article L1112-4 du code des transports
 - Mise en place obligatoire d'un service de substitution pour les réseaux souterrains de transports ferroviaires et guidés existants au 12 février 2005 si ces réseaux souterrains souhaitent bénéficier de l'exemption de l'échéance de 2015 : article L1112-5 du code des transports
 - Articulation entre Financement des moyens de transport adapté et Volet "transport" de la prestation de compensation du handicap : article D245-22 du code de l'action sociale et des familles
- Possibilités de dérogation aux règles d'accessibilité:
 - Aucune dérogation ne peut être accordée à du matériel roulant acheté (exception : véhicules pour le transport scolaire - cf. circulaire du 3 mai 2007)
 - L'infrastructure de transport peut relever de la réglementation « Etablissement recevant du public » ou de la réglementation « Voirie » (par exemple les arrêts de bus)
- En cas de grève ou de perturbation prévisible du trafic, le niveau minimal de service doit prendre en compte les besoins des

personnes à mobilité réduite : article 4 de la loi n°2007-1224 du 21 août 2007 sur le dialogue social et la continuité du service public dans les transports terrestres réguliers de voyageurs.

Signalement des obstacles à la libre circulation

- Obligation de mettre en place un dépôt de plainte : article L1112-7 du code des transports

Une obligation de méthode : la planification

- Élaboration d'un schéma directeur d'accessibilité (SDA) par les autorités organisatrices des transports publics compétentes et les gestionnaires des principaux aéroports :
 - article L1112-2 du code des transports
 - Directive d'application de la loi n°2005-102 du 11 février 2005 pour l'accessibilité des services de transport public terrestres de personnes handicapées et à mobilité réduite du 13 avril 2006.
- Le plan de déplacements urbains (PDU)
 - Amélioration de l'accès aux réseaux de transports publics des personnes handicapées ou à mobilité réduite et l'organisation du stationnement (y compris les emplacements réservés) sont des objectifs du PDU : article L1214-2 du code des transports
 - Annexe "Accessibilité" : article 28 de la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs
 - Obligation de consulter les associations de personnes handicapées ou à mobilité réduite - à leur demande : article L1214-14 du code des transports

Une obligation de moyens

- Obligation d'acheter du matériel roulant, neuf ou d'occasion, accessible : article L1112-3 du code des transports
- Accessibilité du matériel roulant : article L1112-10 du code des transports
- Règles applicables à tout matériel roulant : Décret n°2003-138 du 9 février 2006 relatif à l'accessibilité du matériel roulant affecté aux services de transport public terrestre de voyageurs.
- Autobus et autocars
 - Arrêté du 2 juillet 1982 modifié relatif aux transports en commun de personnes.
 - Directive 2001/85/CE du Parlement européen et du Conseil du 20 novembre 2001 concernant des dispositions particulières applicables aux véhicules destinés au transport des passagers et comportant, outre le siège du conducteur, plus de huit places assises, et modifiant les directives 70/156/CEE et 97/27/CE.
 - Lettre circulaire transports scolaires du 3 mai 2007 adressée aux préfets (sécurité et accessibilité du matériel roulant affecté aux services de transport public terrestre de voyageurs aux véhicules assurant à titre principal la desserte des établissements scolaires).
- Tramways, métros et bus guidés:
 - Arrêté du 13 juillet 2009 relatif à la mise en accessibilité des véhicules de transport public guidé urbain aux personnes handicapées et à mobilité réduite.
 - Circulaire du 18 février 2008 relative à l'accessibilité aux personnes handicapées et à mobilité réduite des véhicules de transport public urbain.
 - Le dossier de sécurité des systèmes de transport public guidés urbains doit décrire les dispositions destinées à

assurer la sécurité des personnes à mobilité réduite :
arrêté du 26 août 2004

- Trains circulant sur le réseau transeuropéen ferroviaire :
 - Décision de la Commission du 21 décembre 2007 concernant la spécification technique d'interopérabilité relative aux personnes à mobilité réduite dans le système ferroviaire transeuropéen conventionnel et à grande vitesse (STI PMR).
 - Arrêté du 30 juillet 2008 relatif à la publication et à la mise en œuvre des spécifications techniques d'interopérabilité concernant les personnes à mobilité réduite, la sécurité des tunnels ferroviaires, le contrôle commande et la signalisation dans le système ferroviaire transeuropéen conventionnel et à grande vitesse et les sous-systèmes "énergie", "exploitation", "infrastructure", "matériel roulant" dans le système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse.

Subordination des aides publiques à l'accessibilité

- L'octroi des aides publiques favorisant le développement des systèmes de transport collectif est subordonné à la prise en compte de l'accessibilité : article L1112-6 du code des transports

Transports pour Personnes à Mobilité Réduite (TMPR).

- Accord du 7 juillet 2009 relatif à l'emploi de conducteur accompagnateur

Droits et obligations des voyageurs ferroviaires

- Règlement (CE) n°1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires
- Application du règlement n°1371/2007 aux transports urbains, départementaux et régionaux d'une part et aux transports nationaux d'autre part: article L2151-2 du code des transports

Accès prioritaires aux places assises dans les transports publics

- Principes généraux : article L1112-8 du code des transports
- Carte "Priorité pour personne handicapée" : article L241-3-1 du code de l'action sociale et des familles
- Procédure d'obtention de la carte "Priorité pour personnes handicapées" : articles R241-12 et R241-14 du code de l'action sociale et des familles.
- Modèle de la carte "arrêté du 23 mai 2006 relatif aux modèles de la carte d'invalidité et de la carte de priorité pour personne handicapée".
- La carte d'invalidité donne un accès prioritaire aux places assises : article L241-3 du code de l'action sociale et des familles.

Accès des chiens accompagnant les personnes handicapées

- Accueil obligatoire et gratuit des chiens accompagnant les personnes handicapées dans les services de transport:
 - Article L1112-9 du code des transports
 - Article 88 de la loi n°87-588

Réglementation issue de la loi de 1975.

- Article L114-4 du code de l'action sociale et des familles
- Décret n°78-1167 du 9 décembre 1978 fixant les mesures destinées à rendre accessibles aux personnes handicapées à mobilité réduite les installations ouvertes au public existantes appartenant à certaines personnes publiques et à adapter les services de transport public pour faciliter les déplacements des personnes handicapées (Titre III consacré aux transports).
- Programmes d'aménagement des services et installations de transport en faveur des personnes handicapées à mobilité réduite.
 - Transports urbains : arrêté du 19 décembre 1980
 - Transports relevant de la SNCF : arrêté du 19 décembre 1980
 - Transports non urbains ne relevant pas de la SNCF : arrêté du 19 décembre 1980
 - Envoi d'un compte-rendu d'exécution : arrêté du 18 avril 1980

Transports routiers

- Décret n°87-242 du 7 avril 1987 relatif à la définition et aux conditions d'exécution des services privés de transport routier non urbain de personnes.
- Décret n°85-891 du 16 août 1985 relatif aux transports urbains de personnes et aux transports routiers non urbains de personnes.

Taxis

- La formation continue des conducteurs de taxi doit notamment porter sur les évolutions législatives et réglementaires en matière de transport de personnes à mobilité réduite : article 1^{er} de l'arrêté du 3 mars 2009 relatif à la formation continue des conducteurs de taxis
- L'épreuve d'accès à la profession de conducteurs de taxi peut porter sur le transport des personnes à mobilité réduite : annexe 2 de l'arrêté du 3 mars 2009 relatif aux conditions d'organisation de l'examen du certificat de capacité professionnelle de conducteur de taxi

ANNEXE 3 : Convention des Nations Unies relative aux droits des personnes handicapées et protocole facultatif -Extrait

Cette résolution adoptée par l'Assemblée générale des Nations Unies le 13 décembre 2006, a été signée par la France le 30 mars 2007 et ratifiée le 18 février 2010.

Préambule

Les États Parties à la présente Convention,

...

c) Réaffirmant le caractère universel, indivisible, interdépendant et indissociable de tous les droits de l'homme et de toutes les libertés fondamentales et la nécessité d'en garantir la pleine jouissance aux personnes handicapées sans discrimination,

...

e) Reconnaissant que la notion de handicap évolue et que le handicap résulte de l'interaction entre des personnes présentant des incapacités et les barrières comportementales et environnementales qui font obstacle à leur pleine et effective participation à la société sur la base de l'égalité avec les autres,

...

g) Soulignant qu'il importe d'intégrer la condition des personnes handicapées dans les stratégies pertinentes de développement durable,

h) Reconnaissant également que toute discrimination fondée sur le handicap est une négation de la dignité et de la valeur inhérentes à la personne humaine,

i) Reconnaissant en outre la diversité des personnes handicapées, j) Reconnaissant la nécessité de promouvoir et protéger les droits de l'homme de toutes les personnes handicapées, y compris de celles qui nécessitent un accompagnement plus poussé,

...

k) Préoccupés par le fait qu'en dépit de ces divers instruments et engagements, les personnes handicapées continuent d'être confrontées à

des obstacles à leur participation à la société en tant que membres égaux de celle-ci et de faire l'objet de violations des droits de l'homme dans toutes les parties du monde,

l) Reconnaissant l'importance de la coopération internationale pour l'amélioration des conditions de vie des personnes handicapées dans tous les pays, en particulier dans les pays en développement,

...

n) Reconnaissant l'importance pour les personnes handicapées de leur autonomie et de leur indépendance individuelles, y compris la liberté de faire leurs propres choix,

o) Estimant que les personnes handicapées devraient avoir la possibilité de participer activement aux processus de prise de décisions concernant les politiques et programmes, en particulier ceux qui les concernent directement,

...

v) Reconnaissant qu'il importe que les personnes handicapées aient pleinement accès aux équipements physiques, sociaux, économiques et culturels, à la santé et à l'éducation ainsi qu'à l'information et à la communication pour jouir pleinement de tous les droits de l'homme et de toutes les libertés fondamentales,

...

Sont convenus de ce qui suit :

...

Article 2 -Définitions

...

On entend par « discrimination fondée sur le handicap » toute distinction, exclusion ou restriction fondée sur le handicap qui a pour objet ou pour effet de compromettre ou réduire à néant la reconnaissance, la jouissance ou l'exercice, sur la base de l'égalité avec les autres, de tous les droits de l'homme et de toutes les libertés fondamentales dans les domaines politique, économique, social, culturel, civil ou autres. **La discrimination fondée sur le handicap comprend toutes les formes de discrimination, y compris le refus d'aménagement raisonnable**

....

On entend par « aménagement raisonnable » les modifications et ajustements nécessaires et appropriés n'imposant pas de charge disproportionnée ou indue apportés, en fonction des besoins dans une situation donnée, pour assurer aux personnes handicapées la jouissance ou l'exercice, sur la base de l'égalité avec les autres, de tous les droits de l'homme et de toutes les libertés fondamentales ;

....

Article 9 -Accessibilité

1. Afin de permettre aux personnes handicapées de vivre de façon indépendante et de participer pleinement à tous les aspects de la vie, les États Parties prennent des mesures appropriées pour leur assurer, sur la base de l'égalité avec les autres, l'accès à l'environnement physique, aux transports, à l'information et à la communication, y compris aux systèmes et technologies de l'information et de la communication, et aux autres équipements et services ouverts ou fournis au public, tant dans les zones urbaines que rurales. Ces mesures, parmi lesquelles figurent l'identification et l'élimination des obstacles et barrières à l'accessibilité, s'appliquent, entre autres :

a) Aux bâtiments, à la voirie, aux transports et autres équipements intérieurs ou extérieurs, y compris les écoles, les logements, les installations médicales et les lieux de travail ;

b) Aux services d'information, de communication et autres services, y compris les services électroniques et les services d'urgence.

**ANNEXE 4 : Résolution n° 2001/3 de la CEE
(CEMT) -
CONFERENCE EUROPEENNE DES MINISTRES DES TRANSPORTS
RESOLUTION D'ENSEMBLE SUR DES TRANSPORTS
ACCESSIBLES**

Cette Résolution a été adoptée par le Conseil des Ministres réuni à Lisbonne les 29 et 30 mai 2001.

Le Conseil des Ministres de la CEMT, réuni à Lisbonne les 29 et 30 mai 2001,

CONSIDÉRANT QUE l'intégration dans la vie professionnelle et l'insertion dans la société des personnes âgées et à mobilité réduite sont très étroitement conditionnées par la possibilité d'effectuer librement et facilement tous les déplacements, qu'il s'agisse de déplacements domicile-travail ou de tout autre déplacement ;

CONSTATANT QUE :

- l'évolution démographique aura pour résultat une augmentation significative, dans les prochaines années, du nombre des personnes âgées dans les pays Membres de la CEMT et dans les pays associés ;
- la demande de déplacement des personnes âgées et à mobilité réduite est croissante ;
- des progrès notables ont été réalisés en vue de rendre certains modes de transport plus accessibles à tous ;
- malgré ces progrès, il reste beaucoup à faire.

ADMETTANT qu'afin de donner un nouvel élan à l'amélioration de la situation dans les pays, il est opportun de consolider les Résolutions Ministérielles précédentes et le travail qui s'y rapporte dans un seul document (voir Annexe) ;

RECONNAISSANT QUE :

- l'accessibilité concourt largement au confort et au bien-être offerts à l'ensemble de la population et constitue un élément important de la promotion des transports publics ainsi que de la mise en place d'un développement durable ;
- la mobilité réduite peut être due à une incapacité permanente (handicap sensoriel, moteur ou cognitif) ou temporaire (grossesse, accident) ou à des circonstances extérieures (accompagnement d'enfant en bas âge, bagages à porter, etc.) ou à l'âge ; cette Résolution concerne toutes ces catégories de population qui sont désignées dans le texte par les termes « personnes âgées et à mobilité réduite » ;
- l'accessibilité bien conçue au cadre bâti, à l'environnement, à la voirie et aux transports, publics ou privés, permet leur utilisation par les personnes à mobilité réduite librement et de manière indépendante ;
- le développement des transports accessibles augmente les possibilités d'éducation, d'emploi et de loisirs et peut réduire les coûts des services sociaux et d'assistance pour les gouvernements et les collectivités locales.
- l'accessibilité est non seulement un enjeu social mais aussi un enjeu commercial important et la clientèle concernée, notablement plus large que la stricte population des personnes à mobilité réduite, représente un potentiel commercial à considérer.

INSISTE sur les principes suivants :

- toutes les initiatives ou développements des politiques de transport ou d'aménagement du territoire devront comporter une évaluation de leur impact potentiel sur la sécurité et l'accessibilité pour les personnes âgées et à mobilité réduite ;
- tous les maillons de la chaîne de transport doivent être améliorés de façon à créer un environnement accessible de porte à porte et des efforts redoublés doivent être faits afin d'assurer des liens entre les différents moyens de transport et de créer ainsi un système de transport intégré, sûr et accessible ;

- en particulier, tous les nouveaux investissements dans le secteur des transports devront tenir compte des besoins des personnes à mobilité réduite et âgées selon la Charte déjà agréée par les Ministres à Varsovie en 1999 ;
- une étroite collaboration avec les gouvernements, les autorités publiques, les fabricants, les opérateurs et les personnes concernées est essentielle ;

**FORMULE LES RECOMMANDATIONS SUIVANTES :
Les Gouvernements devront**

De manière générale

Objectifs

- définir des objectifs clairs, concrets et mesurables afin de développer la sécurité et l'accessibilité pour les personnes âgées et à mobilité réduite, avec une programmation d'actions spécifiques ;

Formation :

- travailler avec les autorités et les entreprises de transports, les tours opérateurs, les agents de voyage et les autres personnes concernées pour informer et sensibiliser le personnel en contact avec le public aux problèmes rencontrés par les personnes âgées et à mobilité réduite dans l'usage des transports ;
- s'assurer que les concepteurs et les décideurs, dans tous les secteurs du transport, soient formés aux principes et aux exigences de l'accessibilité ;

Information et communication

- user de leur influence pour améliorer les systèmes d'information pour les personnes âgées et à mobilité réduite et veiller à consulter en la matière les personnes concernées ;
- s'efforcer de garantir que les autorités, les entreprises de transport, les voyagistes et les agents de voyage fournissent dans le cadre de leurs services, des renseignements destinés aux personnes âgées et

- à mobilité réduite sur les facilités qui leur sont offertes et y intégrer les différents maillons de la chaîne de déplacement ;
- poursuivre les efforts pour clarifier la signalisation ainsi que les systèmes signalétiques et les harmoniser au niveau international, particulièrement là où la sécurité est en jeu ;
- travailler à la mise en place d'annonces sonores et visuelles dynamiques permettant une information en temps réel ;

Recherche

- encourager le renforcement des recherches et le développement des activités en matière d'accessibilité et de sécurité pour les personnes âgées ;

Organisation des transports

- améliorer la coordination entre les instances compétentes au niveau national, régional et local pour assurer une approche cohérente de l'accessibilité et de la sécurité de la voirie, des infrastructures de transport et des zones piétonnes ;
- travailler avec les autres gouvernements et les organisations internationales à l'élaboration de principes directeurs sur les bonnes pratiques à suivre en matière d'aménagement, en incluant la conception et l'exploitation des voies aussi bien que l'éclairage des intersections et des zones piétonnes ;

Véhicules personnels

Facilités de stationnement

- permettre aux personnes lourdement handicapées se déplaçant et ne pouvant utiliser les transports publics que difficilement, de stationner leur véhicule aux endroits où le stationnement est normalement limité;
- réserver pour ces personnes, au moyen de signaux routiers appropriés et aux endroits où cela s'avère nécessaire, des emplacements de stationnement qui seront aménagés selon des critères reconnus;

- délivrer à ces personnes pouvant bénéficier de ces facilités une carte de stationnement conforme au modèle communautaire E pour les pays Membres de l'UE ou un modèle similaire pour les autres pays. La carte devra comporter au minimum le symbole international d'accessibilité ainsi que le nom de la personne à laquelle elle a été délivrée ;
- octroyer aux personnes venant d'un autre pays Membre ou associé et qui sont en possession du document prévu ci-dessus, les mêmes facilités que celles qu'ils accordent à leurs nationaux ;
- prendre les dispositions nécessaires pour que la police et les autres autorités chargées d'appliquer la réglementation du stationnement soient pleinement informées de la nature de cette disposition.

Instruments juridiques relatifs au port de la ceinture de sécurité

- reconnaître les dispenses accordées aux automobilistes étrangers dans leur pays d'origine ;

Conception des véhicules

- faciliter et encourager la prise en compte, dans la conception des véhicules, des besoins des personnes âgées ;
- travailler avec les autres gouvernements, la CEMT et l'industrie, à la mise au point d'une série de critères de conception des véhicules ;

Permis de conduire

- étudier et définir des lignes directrices en ce qui concerne les conditions d'attribution et de maintien du permis de conduire pour les conducteurs handicapés âgés et à mobilité réduite ;

Transports aériens

- améliorer l'accès aux voyages aériens par :
 - la mise en œuvre des lignes directrices de la CEAC relatives à l'accès à l'aviation et aux aéroports ; et
 - une attention plus soutenue portée à l'amélioration des liaisons de transport vers les aéroports ;

Réseaux ferrés, tramways et métros

- renouveler les efforts en vue de stimuler l'amélioration de l'accessibilité des services ferroviaires aussi bien en ce qui concerne les transports ferrés lourds que les tramways ou les métros par :
 - l'application des recommandations issues du COST 335, que ce soit pour les services urbains, suburbains ou à longue distance ;
 - le contrôle de l'accessibilité lors de la conception des nouveaux trams et métros ;

Transports publics

Pour les autobus

- continuer de faciliter et de stimuler la tendance à la mise en service d'autobus pleinement accessibles par :
 - la mise en œuvre des recommandations du COST 322 sur des autobus à plancher bas ;
 - l'assistance aux autorités compétentes afin de veiller à ce que les autobus puissent facilement accéder aux arrêts et de dégager les ressources nécessaires pour mettre en œuvre et atteindre cet objectif ;
 - poursuivre le travail avec les personnes handicapées et l'industrie en vue de développer les solutions appropriées aux besoins des personnes circulant en fauteuil roulant, de celles ayant d'autres types de handicap et des personnes âgées ;

Pour les autocars :

- inciter les constructeurs et les exploitants à développer, réaliser et à utiliser des véhicules capables de répondre aux besoins des personnes à mobilité réduite et âgées.
- s'assurer que les systèmes de classification des autocars incluent des critères concernant le niveau d'accessibilité ;

Des services de transport public plus flexibles ;

- promouvoir le développement de nouveaux types de services intermédiaires entre les transports publics et les services spécialisés, tels que des services de transport publics adaptés pouvant être utilisés par les usagers ordinaires mais conçus pour les besoins des personnes âgées et à mobilité réduite

Des services de transport spécialisés

- aider à la mise en place de systèmes de transport spécialisés porte à porte pour les personnes les plus sévèrement handicapées, éprouvant des difficultés particulières et ne pouvant pas utiliser les transports publics ;

Taxis

- mettre en œuvre les recommandations agréées par le Task Force Conjointe IRU/CEMT et en particulier :
 - encourager les autorités régionales et locales à fournir des services accessibles dans leur zone ;
 - rechercher la possibilité de subventions directes et indirectes aux niveaux national, régional et local pour permettre l'utilisation de taxis là où il n'existe aucun autre mode accessible ;
 - étudier la possibilité de créer des incitations financières ou législatives, au niveau national, régional et local pour encourager l'achat et l'exploitation de véhicules accessibles ;
 - établir, en coopération avec les gouvernements et les organisations internationales et en concertation avec les personnes âgées et à mobilité réduite, des paramètres de conception pour l'accessibilité des taxis (en se basant sur les normes dimensionnelles définies par l'ISO pour les fauteuils roulants)

- de diffuser largement cette Résolution dans leurs pays ;
- de mettre en œuvre cette Résolution ainsi que les documents auxquels elle se réfère ;
- d'établir un bilan régulier sur les progrès de la mise en place et de l'amélioration de l'accessibilité ;

.....

DEMANDE :
Aux pays Membres

**ANNEXE 5 : RÈGLEMENT (CE) No 1371/2007
sur les droits et obligations des voyageurs
ferroviaires.**

(Extrait)

**RÈGLEMENT du PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL du
23 octobre 2007**

Point (10) du « considérant »

Il convient que les services ferroviaires de transport de voyageurs profitent aux citoyens en général. Par conséquent, les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite, du fait d'un handicap, de l'âge ou de tout autre facteur, devraient accéder aux transports ferroviaires dans des conditions comparables à celles des autres citoyens. Les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite ont le même droit que tous les autres citoyens à la libre circulation, à la liberté de choix et à la non-discrimination.

(26) Les services ferroviaires urbains, suburbains et régionaux de transport de voyageurs ont un caractère différent des services à longue distance. Par conséquent, à l'exception de certaines dispositions qui devraient s'appliquer à tous les services ferroviaires de transport de voyageurs dans l'ensemble de la Communauté, les **États membres devraient pouvoir temporairement dispenser les services ferroviaires urbains, suburbains et régionaux** de transport de voyageurs de l'application des dispositions du présent règlement.

.....

Champ d'application

1. Le présent règlement s'applique dans toute la Communauté à tous les voyages et services ferroviaires assurés par une ou plusieurs entreprises

ferroviaires ayant obtenu une licence conformément à la directive 95/18/CE du Conseil du 19 juin 1995 concernant les licences des entreprises ferroviaires (2).

2. Le présent règlement ne s'applique pas aux services de transport et aux entreprises ferroviaires qui n'ont pas obtenu une licence au titre de la directive 95/18/CE.

.....

Article 3

Définitions

15) «personne handicapée» ou «personne à mobilité réduite»: toute personne dont la mobilité est réduite, lors de l'usage d'un moyen de transport, en raison de tout handicap physique (sensoriel ou moteur, permanent ou temporaire) ou de tout handicap ou déficience intellectuels, ou de toute autre cause de handicap, ou de l'âge, et dont la situation requiert une attention appropriée et l'adaptation à ses besoins particuliers du service mis à la disposition de tous les voyageurs;

.....

CHAPITRE V

PERSONNES HANDICAPÉES ET PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE

Article 19

Droit au transport

1. Les entreprises ferroviaires et les gestionnaires des gares établissent ou mettent en place des règles d'accès non discriminatoires applicables au transport de personnes handicapées et de personnes à mobilité réduite, avec la participation active d'organisations représentatives des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite.

.....

**ANNEXE 6 : RÈGLEMENT (CE) n°181/2011 du
16/2/2011**

**Droits des passagers dans le transport par autobus et
autocar.
(Extrait)**

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL du 16 février 2011
(JOUE du 27 février 2011)

.....

Article 2 : Champ d'application

1. Le présent règlement s'applique aux passagers qui voyagent en empruntant des services réguliers destinés à des catégories non déterminées de passagers lorsque la montée ou la descente du passager a lieu sur le territoire d'un État membre et **lorsque la distance prévue à parcourir dans le cadre du service est supérieure ou égale à 250 kilomètres.**

2. S'agissant des services visés au paragraphe 1, mais lorsque la distance prévue à parcourir dans le cadre du service est **inférieure à 250 kilomètres, l'article 4, paragraphe 2, l'article 9, l'article 10, paragraphe 1, l'article 16, paragraphe 1, point b), l'article 16, paragraphe 2, l'article 17, paragraphes 1 et 2, ainsi que les articles 24 à 28, sont applicables.**

Article 4

Billets et conditions contractuelles non discriminatoires

1. Les transporteurs émettent un billet au passager, à moins que ne soient prévus d'autres documents établissant le droit au transport. Un billet peut être émis sous forme électronique.

2. Sans préjudice des tarifs sociaux, les conditions contractuelles et les tarifs appliqués par les transporteurs sont proposés au public sans discrimination directe ou indirecte fondée sur la nationalité du client final ou sur le lieu d'établissement des transporteurs ou des vendeurs de billets dans l'Union.

.....

**DROITS DES PERSONNES HANDICAPÉES ET DES PERSONNES
À MOBILITÉ RÉDUITE**

Article 9

Droit au transport

1. Les transporteurs, agents de voyages et voyagistes ne peuvent refuser d'accepter une réservation, d'émettre ou fournir un billet ou de faire monter à bord une personne au motif de son handicap ou de sa mobilité réduite.

2. Aucun supplément n'est demandé aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite pour leurs réservations et leurs billets.

Article 10

Exceptions et conditions particulières

1. Nonobstant l'article 9, paragraphe 1, les transporteurs, agents de voyages et voyagistes peuvent refuser d'accepter une réservation, d'émettre ou fournir un billet ou de faire monter à bord une personne au motif de son handicap ou de sa mobilité réduite:

a) afin de respecter les exigences applicables en matière de sécurité prévues par le droit international, le droit de l'Union ou le droit national ou afin de respecter les exigences en matière de santé et de sécurité établies par les autorités compétentes;

b) **lorsque la conception du véhicule ou les infrastructures, y compris les arrêts et stations d'autobus, rendent physiquement**

impossible la montée, la descente ou le transport de la personne handicapée ou de la personne à mobilité réduite dans des conditions sûres et réalisables sur le plan opérationnel.

.....
Article 16

Formation

1. Les transporteurs et, le cas échéant, les entités gestionnaires de stations, fixent des procédures de formation au handicap, y compris des consignes, et veillent à ce que:

a) leur personnel, à l'exception des chauffeurs, y compris les personnes employées par toute autre partie exécutante, qui fournit une assistance directe aux personnes handicapées et aux personnes à mobilité réduite, reçoive une formation ou dispose de consignes, conformément à l'annexe II, points a) et b); et

b) leur personnel, y compris les chauffeurs, qui travaille en contact direct avec les voyageurs ou traitent les questions en rapport avec les voyageurs, reçoive une formation ou dispose de consignes, conformément à l'annexe II, point a).

2. Un État membre peut, pour une période maximale de cinq ans à compter du 1^{er} mars 2013, octroyer une dérogation à l'application du paragraphe 1, point b), concernant la formation des chauffeurs. FR 28.2.2011 Journal officiel de l'Union européenne L 55/7

Article 17

Indemnisation pour les fauteuils roulants et les autres équipements de mobilité

1. Les transporteurs et les entités gestionnaires de stations sont responsables lorsqu'ils ont causé la perte ou la détérioration de fauteuils roulants, de tout autre équipement de mobilité ou de dispositifs d'assistance. La perte ou la détérioration est indemnisée par le transporteur ou l'entité gestionnaire de station qui en est responsable.

2. L'indemnisation visée au paragraphe 1 équivaut au coût de remplacement ou de réparation de l'équipement ou des dispositifs perdus ou endommagés.

.....
CHAPITRE V RÈGLES GÉNÉRALES CONCERNANT L'INFORMATION ET LES PLAINTES

Article 24

Droit à l'information sur le voyage

Les transporteurs et les entités gestionnaires de stations, dans leurs domaines respectifs de compétence, fournissent aux passagers des informations adéquates tout au long du voyage. Dans la mesure du possible, ces informations sont fournies sur demande dans des formats appropriés.

Article 25

Informations sur les droits des passagers

1. Les transporteurs et entités gestionnaires de stations veillent, dans leurs domaines respectifs de compétences, à ce que les passagers reçoivent, au plus tard au moment du départ, des informations pertinentes et compréhensibles concernant leurs droits au titre du présent règlement. Ces informations sont communiquées dans les stations et, le cas échéant, sur l'Internet. À la demande d'une personne handicapée ou d'une personne à mobilité réduite, les informations sont communiquées, dans la mesure du possible, dans un format accessible. Parmi ces informations, figurent les coordonnées de l'organisme ou des organismes chargés de l'application désignés par l'État membre en vertu de l'article 28, paragraphe 1.

2. Afin de se conformer à l'obligation d'information visée au paragraphe 1, les transporteurs et les entités gestionnaires de stations peuvent utiliser un résumé des dispositions du présent règlement établi par la Commission dans toutes les langues officielles des institutions de l'Union européenne et mis à leur disposition.

Article 26

Plaintes

Les transporteurs établissent un mécanisme de traitement des plaintes concernant les droits et obligations prévus par le présent règlement, ou disposent déjà d'un tel mécanisme.

Article 27

Dépôt des plaintes

Sans préjudice des demandes d'indemnisation en vertu de l'article 7, si un passager visé par le présent règlement souhaite déposer une plainte auprès du transporteur, il l'introduit dans un délai de trois mois à compter de la date à laquelle le service régulier a été exécuté ou aurait dû être exécuté. Dans un délai d'un mois suivant la réception de la plainte, le transporteur informe le passager que sa plainte a été retenue, rejetée ou est toujours à l'examen. La réponse définitive doit lui être donnée dans un délai de trois mois maximum à compter de la date de réception de la plainte.

CHAPITRE VI : APPLICATION ET ORGANISMES NATIONAUX CHARGÉS DE L'APPLICATION

Article 28

Organismes nationaux chargés de l'application

1. Chaque État membre désigne un ou plusieurs organismes, nouveaux ou existants, chargés de l'application du présent règlement en ce qui concerne les services réguliers à partir de lieux situés sur son territoire et les services réguliers en provenance d'un pays tiers à destination de ces lieux.

Chaque organisme prend les mesures nécessaires pour assurer le respect du présent règlement. Chaque organisme est indépendant des transporteurs, voyagistes et entités gestionnaires de stations en ce qui concerne son organisation, ses décisions de financement, sa structure juridique et son processus de prise de décision.

1. Les États membres informent la Commission de l'organisme ou des organismes désignés conformément au présent article.
2. Tout passager peut déposer une plainte pour violation alléguée du présent règlement, conformément à son droit national, auprès de l'organisme compétent désigné en vertu du paragraphe 1 ou auprès de tout autre organisme compétent désigné par un État membre.

Un État membre peut décider que le passager est tenu, dans un premier temps, de déposer une plainte auprès du transporteur, auquel cas l'organisme national chargé de l'application ou tout autre organisme compétent désigné par l'État membre agit en tant qu'instance de recours pour les plaintes n'ayant pas été réglées en application de l'article 27.

ANNEXE 7 : caractéristiques (STI) des matériels ferroviaires

Par décision n°2008/164/CE du 21 décembre 2007¹⁴³, la Commission Européenne a validé la **spécification technique d'interopérabilité (STI)** relative aux «**personnes à mobilité réduite**» dans le **système ferroviaire transeuropéen conventionnel et à grande vitesse**.

.....

(2) L'annexe II de la directive 2001/16/CE prévoit que les besoins des personnes à mobilité réduite doivent être inclus dans l'élaboration du projet de STI relatif au sous-système Infrastructure (point 2.1 de l'annexe II de la directive) et au sous-système Matériel roulant (point 2.6 de l'annexe II de la directive). Dans ce contexte, un mandat a été donné à l'Association européenne pour l'interopérabilité ferroviaire (AEIF), qui a été désignée comme organisme commun représentatif afin de rédiger un projet de STI concernant «l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite», contenant des dispositions applicables tant à l'infrastructure qu'au matériel roulant.

(3) En 2001, l'AEIF a reçu le mandat de réviser la première série de STI «grande vitesse» relatives aux sous-systèmes Matériel roulant, Infrastructure, Contrôle-commande et signalisation, Énergie, Maintenance, et Exploitation. Elles ont été adoptées en 2002.

Dans le cadre de cette mission, l'AEIF était invitée à examiner, entre autres questions, l'harmonisation des STI avec les spécifications concernant l'interopérabilité du système ferroviaire conventionnel et l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite. **C'est pour cette raison que le projet de STI relatif aux personnes à mobilité réduite élaboré par l'AEIF couvre à la fois le système ferroviaire conventionnel et le système ferroviaire à grande vitesse.**

¹⁴³ Publiée au Journal officiel de l'Union européenne n° L 64 du 7 mars 2008

(4) La première STI du domaine «grande vitesse», concernant le sous-système Matériel roulant, adoptée en tant qu'annexe de la décision 2002/735/CE, est entrée en vigueur en 2002. En raison d'engagements contractuels existants, la construction de nouveaux sous-systèmes ou constituants d'interopérabilité «matériel roulant», ou leur renouvellement et leur aménagement, peuvent devoir faire l'objet d'une évaluation de la conformité par rapport à cette première STI. Étant donné que la STI annexée à la présente décision est applicable à tout le matériel roulant neuf, renouvelé et réaménagé des systèmes ferroviaires conventionnel et à grande vitesse, il est important de déterminer le champ d'applicabilité de la première STI relative au matériel roulant, qui a été adoptée en annexe à la décision 2002/735/CE. Les États membres notifient une liste exhaustive des sous-systèmes et constituants d'interopérabilité qui se trouvent à un stade avancé de mise au point et relèvent de l'article 7, point a), de la directive 96/48/CE. Ceux-ci sont notifiés à la Commission au plus tard six mois après la date d'entrée en vigueur de la présente décision.

(5) Le projet de STI a été examiné par le comité institué par la directive 96/48/CE du Conseil relative à l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse¹⁴⁴ et visé à l'article 21 de la directive 2001/16/CE.

(6) Les principales parties prenantes ont été consultées au cours de l'élaboration du projet de STI. Leurs observations et leurs préoccupations ont été prises en compte dans la mesure du possible.

(7) Dans sa proposition de règlement sur les droits et obligations des passagers ferroviaires internationaux¹⁴⁵, la Commission a inclus plusieurs dispositions pour garantir que les personnes à mobilité réduite aient droit à une assistance à bord des trains et dans les gares, afin qu'elles puissent bénéficier des services ferroviaires de voyageurs au même titre que les autres citoyens.

(8) La proposition de règlement contient aussi des dispositions exigeant des entreprises ferroviaires et des gestionnaires d'infrastructures qu'elles fournissent toutes les informations utiles sur l'accessibilité des trains et des

¹⁴⁴ JO L 235 du 17.9.1996. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2004/50/CE

¹⁴⁵ Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires internationaux

gares et les conditions d'accès à ceux-ci pour les personnes à mobilité réduite.

(9) Le principal objectif des directives de base 2001/16/CE et 96/48/CE est l'interopérabilité. La STI a pour objet d'harmoniser les dispositions à prendre en faveur des personnes à mobilité réduite qui voyagent en tant que passagers des systèmes ferroviaires conventionnels et à grande vitesse. Les trains, les gares et les éléments pertinents de l'infrastructure qui sont conformes aux mesures décrites dans la STI permettront l'interopérabilité et offriront aux personnes à mobilité réduite un niveau d'accès comparable dans l'ensemble du réseau transeuropéen. La STI n'empêche pas les États membres d'adopter des mesures complémentaires d'amélioration de l'accès, à condition qu'elles n'entravent pas l'interopérabilité ni n'imposent des coûts indus aux entreprises ferroviaires. Une meilleure accessibilité du matériel roulant et des gares pour les personnes handicapées et à mobilité réduite est susceptible d'entraîner une augmentation de la fréquentation des transports ferroviaires de la part de personnes actuellement contraintes d'utiliser d'autres modes de transport.

(10) Les directives 2001/16/CE et 96/48/CE, ainsi que les STI, s'appliquent au renouvellement mais pas à la substitution dans le cadre d'une maintenance. Toutefois, les États membres sont invités, lorsqu'ils sont en mesure de le faire et lorsque cela est justifié par l'ampleur des travaux de maintenance, à appliquer les STI aux substitutions dans le cadre d'une maintenance.

(11) Dans sa version actuelle, la STI ne traite pas intégralement toutes les exigences essentielles. Conformément à l'article 17 de la directive 2001/16/CE et à l'article 17 de la directive 96/48/CE, toutes deux modifiées par la directive 2004/50/CE, certains aspects techniques non couverts sont classés comme «points ouverts» à l'annexe L de la présente STI.

(12) Conformément à l'article 17 de la directive 2001/16/CE et à l'article 17 de la directive 96/48/CE, toutes deux modifiées par la directive 2004/50/CE, chaque État membre doit informer les autres États membres et la Commission sur les règles techniques nationales en usage pour l'application des exigences essentielles relatives à ces «points ouverts», sur les organismes qu'il désigne pour accomplir la procédure d'évaluation de

la conformité ou de l'aptitude à l'emploi, ainsi que sur la procédure appliquée pour vérifier l'interopérabilité des sous-systèmes au sens de l'article 16, paragraphe 2, de la directive 2001/16/CE et au sens de l'article 16, paragraphe 2, de la directive 96/48/CE. À cette dernière fin, les États membres doivent appliquer, dans la mesure du possible, les principes et critères énoncés dans les directives 2001/16/CE et 96/48/CE. Dans la mesure du possible, les États membres ont recours aux organismes notifiés dans le cadre de l'article 20 de la directive 2001/16/CE et de l'article 20 de la directive 96/48/CE. La Commission doit analyser les informations transmises par les États membres concernant les règles nationales, les procédures, les organismes chargés de mettre en œuvre les procédures et la durée de ces procédures et, le cas échéant, doit discuter avec le comité de la nécessité d'adopter d'autres mesures.

(13) La STI en question ne doit pas imposer l'utilisation de technologies ou de solutions techniques spécifiques, excepté lorsque cela est strictement nécessaire pour l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen conventionnel.

(14) La STI s'appuie sur les meilleures connaissances spécialisées disponibles au moment de la préparation du projet correspondant. Il est possible qu'il faille modifier ou compléter cette STI pour tenir compte de l'évolution des techniques ou des exigences sociales, de fonctionnement ou de sécurité. Le cas échéant, une procédure de révision ou de mise à jour doit être engagée conformément à l'article 6, paragraphe 3, de la directive 2001/16/CE ou à l'article 6, paragraphe 3, de la directive 96/48/CE. Les organisations représentant les intérêts des personnes à mobilité réduite sont associées à cette révision. Pour stimuler l'innovation et tenir compte de l'expérience acquise, la STI annexée doit faire l'objet d'une révision périodique.

(16) Lorsque des solutions innovantes sont proposées, le fabricant ou l'entité adjudicatrice doit indiquer les divergences par rapport au paragraphe correspondant de la STI. L'Agence ferroviaire européenne finalisera les spécifications fonctionnelles et d'interface appropriées pour la solution et élaborera les méthodes d'évaluation.

(17) Les dispositions de la présente décision sont conformes à l'avis du comité institué par l'article 21 de la directive 96/48/CE du Conseil,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

Une spécification technique d'interopérabilité («STI») relative aux «personnes à mobilité réduite» est arrêtée par la Commission conformément à l'article 6, paragraphe 1, de la directive 2001/16/CE et à l'article 6, paragraphe 1, de la directive 96/48/CE.

Cette STI figure en annexe de la présente décision.

La STI est pleinement applicable au système ferroviaire transeuropéen conventionnel, tel qu'il est défini à l'article 2 et à l'annexe I de la directive 2001/16/CE, et au système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse, tel qu'il est défini à l'article 2 et à l'annexe I de la directive 96/48/CE.

Article 2

Les États membres peuvent continuer à appliquer la décision 2002/735/CE de la Commission pour les projets qui relèvent du champ d'application de l'article 7, point a), de la directive 96/48/CE. Une liste exhaustive des sous-systèmes et constituants d'interopérabilité concernés est notifiée à la Commission au plus tard six mois après la date d'entrée en vigueur de la présente décision.

Article 3

1. En ce qui concerne les questions classées comme «points ouverts» dans l'annexe C de la STI, les conditions à respecter pour la vérification de l'interopérabilité en application de l'article 16, paragraphe 2, de la directive 2001/16/CE et de l'article 16, paragraphe 2, de la directive 96/48/CE, sont les règles techniques applicables utilisées dans l'État membre qui autorise la mise en service des sous-systèmes couverts par la présente décision.

2. Chaque État membre notifie aux autres États membres et à la Commission, dans un délai de six mois à compter de la notification de la présente décision:

- (a) la liste des règles techniques applicables mentionnées au paragraphe 1,
- (b) les procédures d'évaluation de la conformité et de vérification à utiliser en ce qui concerne l'application de ces règles,

- (c) les organismes qu'il désigne pour accomplir ces procédures d'évaluation de la conformité et de vérification.

Article 4

La présente décision s'applique à partir du 1er juillet 2008.

Article 5

Les États membres sont destinataires de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 21/XII/2007.

Par la Commission

Jacques BARROT

Vice-président de la Commission

ANNEXE 8 : Extrait de la loi de 2005 Articles 45 et 41

Ont été, pour partie, introduits dans le code des Transport

Article 45

I.-La chaîne du déplacement, qui comprend le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transport et leur intermodalité, est organisée pour permettre son accessibilité dans sa totalité aux **personnes handicapées ou à mobilité réduite**.

Dans un délai de dix ans à compter de la date de publication de la présente loi, **les services de transport collectif devront être accessibles** aux personnes handicapées et à mobilité réduite.

Les autorités compétentes pour l'organisation du transport public au sens de la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs ou le Syndicat des transports d'Ile-de-France prévu à l'article 1er de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France et, en l'absence d'autorité organisatrice, l'Etat, ainsi que les exploitants des aéroports mentionnés à l'article 1609 quatre vices A du code général des impôts et les gestionnaires de gares maritimes dont la liste est fixée par arrêté en fonction de l'importance de leur trafic élaborent un **schéma directeur d'accessibilité** des services dont ils sont responsables, dans les trois ans à compter de la publication de la présente loi.

Ce schéma fixe la programmation de la mise en accessibilité des services de transport, dans le respect du délai défini au deuxième alinéa, et définit les modalités de l'accessibilité des différents types de transport.

En cas d'impossibilité technique avérée de mise en accessibilité de réseaux existants, des moyens de transport adaptés aux besoins des personnes handicapées ou à mobilité réduite doivent être mis à leur

disposition. Ils sont organisés et financés par l'autorité organisatrice de transport normalement compétente dans un délai de trois ans. Le coût du transport de substitution pour les usagers handicapés ne doit pas être supérieur au coût du transport public existant.

Les **réseaux souterrains de transports** ferroviaires et de transports guidés existants ne sont pas soumis au délai prévu au deuxième alinéa, à condition d'élaborer un schéma directeur dans les conditions prévues au troisième alinéa et de mettre en place, dans un délai de trois ans, des transports de substitution répondant aux conditions prévues à l'alinéa précédent.

Dans un délai de trois ans à compter de la publication de la présente loi, les autorités organisatrices de transports publics mettent en place une **procédure de dépôt de plainte** en matière d'obstacles à la libre circulation des personnes à mobilité réduite.

Un **plan de mise en accessibilité de la voirie** et des aménagements des espaces publics est établi dans chaque commune à l'initiative du maire ou, le cas échéant, du président de l'établissement public de coopération intercommunale. Ce plan fixe notamment les dispositions susceptibles de rendre accessible aux personnes handicapées et à mobilité réduite l'ensemble des circulations piétonnes et des aires de stationnement d'automobiles situées sur le territoire de la commune ou de l'établissement public de coopération intercommunale. Ce plan de mise en accessibilité fait partie intégrante du plan de déplacements urbains quand il existe.

L'octroi des **aides publiques** favorisant le développement des systèmes de transport collectif est subordonné à la prise en compte de l'accessibilité.

II.-Tout **matériel roulant** acquis lors d'un renouvellement de matériel ou à l'occasion de l'extension des réseaux doit être accessible aux personnes handicapées ou à mobilité réduite. Des

décrets préciseront, pour chaque catégorie de matériel, les modalités d'application de cette disposition.

III., IV., V.- Paragraphes modificateurs d'articles de la loi no 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs

VI.-Les modalités d'application du présent article sont définies par décret.

Article 41

I. – L'article L. 111-7 du **code de la construction et de l'habitation** est remplacé par cinq articles L. 111-7 à L. 111-7-4 ainsi rédigés :

« *Art. L. 111-7.* – Les dispositions architecturales, les aménagements et équipements intérieurs et extérieurs des locaux d'habitation, qu'ils soient la propriété de personnes privées ou publiques, des **établissements recevant du public**, des installations ouvertes au public et des lieux de travail doivent être tels que ces locaux et installations soient **accessibles à tous, et notamment aux personnes handicapées**, quel que soit le type de handicap, notamment physique, sensoriel, cognitif, mental ou psychique, dans les cas et selon les conditions déterminés aux articles L. 111-7-1 à L. 111-7-3. Ces dispositions ne sont pas obligatoires pour les propriétaires construisant ou améliorant un logement pour leur propre usage.

« *Art. L. 111-7-1.* – Des décrets en Conseil d'Etat fixent les modalités relatives à l'accessibilité aux personnes handicapées prévue à l'article L. 111-7 que doivent respecter les bâtiments ou parties de bâtiments nouveaux. Ils précisent les modalités particulières applicables à la construction de maisons individuelles.

« Les mesures de mise en accessibilité des logements sont évaluées dans un délai de trois ans à compter de la publication de la loi no 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées et une

estimation de leur impact financier sur le montant des loyers est réalisée afin d'envisager, si nécessaire, les réponses à apporter à ce phénomène.

« *Art. L. 111-7-2.* – Des décrets en Conseil d'Etat fixent les modalités relatives à l'accessibilité aux personnes handicapées prévue à l'article L. 111-7 que doivent respecter les bâtiments ou parties de bâtiments d'habitation existants lorsqu'ils font l'objet de travaux, notamment en fonction de la nature des bâtiments et parties de bâtiments concernés, du type de travaux entrepris ainsi que du rapport entre le coût de ces travaux et la valeur des bâtiments au-delà duquel ces modalités s'appliquent. **Ils prévoient dans quelles conditions des dérogations motivées peuvent être autorisées en cas d'impossibilité technique ou de contraintes liées à la préservation du patrimoine architectural, ou lorsqu'il y a disproportion manifeste entre les améliorations apportées et leurs conséquences.** Ces décrets sont pris après avis du Conseil national consultatif des personnes handicapées.

« En cas de dérogation portant sur un bâtiment appartenant à un propriétaire possédant un parc de logements dont le nombre est supérieur à un seuil fixé par décret en Conseil d'Etat, les personnes handicapées affectées par cette dérogation bénéficient d'un droit à être relogées dans un bâtiment accessible au sens de l'article L. 111-7, dans des conditions fixées par le décret en Conseil d'Etat susmentionné.

« *Art. L. 111-7-3.* – **Les établissements existants recevant du public doivent être tels que toute personne handicapée puisse y accéder, y circuler et y recevoir les informations qui y sont diffusées, dans les parties ouvertes au public. L'information destinée au public doit être diffusée par des moyens adaptés aux différents handicaps.**

« Des décrets en Conseil d'Etat fixent pour ces établissements, par type et par catégorie, les exigences relatives à l'accessibilité prévues à l'article L. 111-7 et aux prestations que ceux-ci doivent fournir aux personnes handicapées. Pour faciliter l'accessibilité, il peut être fait

recours aux nouvelles technologies de la communication et à une signalétique adaptée.

« Les établissements recevant du public existants devront répondre à ces exigences dans un délai, fixé par décret en Conseil d'Etat, qui pourra varier par type et catégorie d'établissement, sans excéder dix ans à compter de la publication de la loi no 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées.

« Ces décrets, pris après avis du Conseil national consultatif des personnes handicapées, précisent les dérogations exceptionnelles qui peuvent être accordées aux établissements recevant du public après démonstration de l'impossibilité technique de procéder à la mise en accessibilité ou en raison de contraintes liées à la conservation du patrimoine architectural ou lorsqu'il y a disproportion manifeste entre les améliorations apportées et leurs conséquences.

« Ces dérogations sont accordées après avis conforme de la commission départementale consultative de la protection civile, de la sécurité et de l'accessibilité, et elles s'accompagnent obligatoirement de mesures de substitution pour les établissements recevant du public et remplissant une mission de service public.

« *Art. L. 111-7-4.* – Un décret en Conseil d'Etat définit les conditions dans lesquelles, à l'issue de l'achèvement des travaux prévus aux articles L. 111-7-1, L. 111-7-2 et L. 111-7-3 et soumis à permis de construire, le maître d'ouvrage doit fournir à l'autorité qui a délivré ce permis un document attestant de la prise en compte des règles concernant l'accessibilité. Cette attestation est établie par un contrôleur technique visé à l'article L. 111-23 ou par une personne physique ou morale satisfaisant à des critères de compétence et d'indépendance déterminés par ce même décret. Ces dispositions ne s'appliquent pas pour les propriétaires construisant ou améliorant leur logement pour leur propre usage. »

II. – Après l'article L. 111-8-3 du même code, il est inséré un article L. 111-8-3-1 ainsi rédigé :

« *Art. L. 111-8-3-1.* – L'autorité administrative peut décider la fermeture d'un établissement recevant du public qui ne répond pas aux prescriptions de l'article L. 111-7-3».

III. – L'article L. 111-26 du même code est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Dans les cas prévus au premier alinéa, le contrôle technique porte également sur le respect des règles relatives à l'accessibilité aux personnes handicapées. »

IV. – Une collectivité publique ne peut accorder une subvention pour la construction, l'extension ou la transformation du gros œuvre d'un bâtiment soumis aux dispositions des articles L. 111-7-1, L. 111-7-2 et L. 111-7-3 du code de la construction et de l'habitation que si le maître d'ouvrage a produit un dossier relatif à l'accessibilité. L'autorité ayant accordé une subvention en exige le remboursement si le maître d'ouvrage n'est pas en mesure de lui fournir l'attestation prévue à l'article L. 111-7-4 dudit code.

V. – La formation à l'accessibilité du cadre bâti aux personnes handicapées est obligatoire dans la formation initiale des architectes et des professionnels du cadre bâti. Un décret en Conseil d'Etat précise les diplômes concernés par cette obligation.

ANNEXE 9 : Directive du 13/4/2006 d'application des art. 5 et 46

Direction générale de la mer et des transports

Directive du 13 avril 2006 relative à l'application de la loi 2005-102 du 11 février 2005 pour l'accessibilité des services de transport public terrestres de personnes handicapées et à mobilité réduite

NOR : *EQUT0611470X* – BO 2006-13

Le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer à Mesdames et Messieurs les préfets de région et de département.

La loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées met en place un certain nombre d'outils et de structures destinés à favoriser la mise en accessibilité des réseaux de transport public de voyageurs.

Cette loi est d'application immédiate. Il m'a semblé, toutefois, utile de préciser pour l'ensemble des acteurs concernés les modalités d'application des articles 45 et 46. Tel est l'objet de la directive ci-jointe sur laquelle j'appelle tout spécialement votre attention.

Les prescriptions concernant le matériel roulant font, quant à elles, l'objet d'un décret qui vient d'être publié (décret n° 2006-138 du 9 février 2006 relatif à l'accessibilité du matériel roulant affecté aux services de transport public terrestre de voyageurs).

La délégation ministérielle à l'accessibilité, les directions régionales et départementales de l'équipement sont à votre disposition pour vous apporter leur concours et leur appui dans la mise en œuvre de ce grand chantier qui a été déclaré prioritaire par le Président de la République.

Je vous demande de porter la présente directive à la connaissance des autorités compétentes pour l'organisation des transports urbains ou non urbains, quel qu'en soit le mode, et de rendre compte au directeur des transports ferroviaires et collectifs (sous-direction des services de transports ferroviaires et collectifs) de toute difficulté d'application.

Pour le ministre et par délégation :
Le directeur de cabinet,
D. Lallement

Directive d'application de la loi 2005-102 du 11 février 2005 pour l'accessibilité des services de transport public terrestres de personnes handicapées et à mobilité réduite

Préambule

La présente directive a pour objet de vous apporter les éléments nécessaires pour la mise en œuvre des dispositions de l'article 45 de la loi qui sont relatives à l'accessibilité des réseaux de transports publics.

Ces dispositions sont d'application immédiate pour les autorités responsables de l'organisation des transports publics, en particulier les collectivités territoriales ou leurs groupements, sous réserve de la publication du décret relatif aux établissements recevant du public (ERP), dont font partie les gares, et de la réglementation concernant la voirie. Le décret n° 2006-138 du 9 février 2006 définit par ailleurs les dispositions relatives à l'accessibilité du matériel roulant affecté aux services de transport public terrestre de voyageurs.

Il convient de rappeler à titre préliminaire que, conformément à l'avis du Conseil d'Etat du 2 mai 1984 portant interprétation de l'article L. 1614-2 du code général des collectivités territoriales, les dispositions de la loi n° 2005-102 du 11 février 2005 applicables aux services et réseaux de transports collectifs sont des mesures de portée générale qui ne sauraient ouvrir droit à compensation. En effet, l'article 52 de la loi 75-534 du 30 juin 1975 d'orientation en faveur des personnes handicapées codifié à l'article L. 114-4 du code de l'action sociale et des familles invitait déjà les pouvoirs publics à prendre des dispositions prévoyant une adaptation des services de transport collectif ou l'aménagement progressif des normes de construction des véhicules de transport collectif et les conditions d'accès à ces véhicules ou encore pour faciliter la création et le fonctionnement de services de transport spécialisés pour les handicapés.

Le décret n° 78-1167 du 9 décembre 1978 pris pour l'application de la loi de 1975 visant à adapter les services de transport public pour faciliter le déplacement des personnes handicapées imposait déjà aux collectivités territoriales ou à leurs groupements, ainsi qu'à l'Etat, l'établissement, dans un délai de 3 ans, de programmes d'aménagement des services de transport réguliers et des installations pour les adapter aux besoins des personnes handicapées.

La loi du 13 juillet 1991 portant diverses mesures destinées à favoriser l'accessibilité aux personnes handicapées et ses textes d'application complétaient les dispositions précédentes.

La loi n° 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées a été adoptée en vue de donner une nouvelle impulsion à l'intégration dans la société des personnes handicapées.

Plusieurs éléments en constituent la nouveauté :

- la prise en compte de tous les types de handicap, non seulement moteurs, mais aussi sensoriels (atteignant la vue et l'ouïe), cognitifs et psychiques ;
- la volonté de traiter l'intégralité de la chaîne du déplacement, en liant dans une même approche urbanisme, voirie et transports, afin d'éliminer toute rupture dans les déplacements pour les personnes affectées d'une déficience ;
- enfin, le législateur a renforcé les contraintes en créant une obligation d'accessibilité complète des services de transport collectif. Cette exigence d'accessibilité institue une obligation de résultat. A cet effet, le 2^e alinéa de l'article 45-I prévoit un délai maximal de 10 ans pour la mise en accessibilité des services et réseaux de transports collectifs à compter de la publication de la loi, quel que soit le mode – ferré ou routière – de transport, y compris les infrastructures.

Ces obligations nouvelles sont appelées à bénéficier à tous les usagers, y compris les personnes âgées, les enfants et plus généralement toutes les

personnes gênées à titre temporaire ou permanent dans leurs déplacements. Elles sont d'autant plus importantes qu'elles participent à l'amélioration du confort général de la population dans son ensemble. C'est pourquoi il conviendra de veiller avec un soin particulier à leur mise en œuvre par les autorités compétentes.

Tel est l'objet de la présente directive.

I. – DISPOSITIONS D'ORDRE GÉNÉRAL

I.1. La continuité de la chaîne des déplacements

Le I de l'article 45 de la loi du 11 février 2005 pose le principe de la continuité de l'accessibilité de la chaîne du déplacement. La chaîne du déplacement est définie comme englobant le cadre bâti, la voirie, l'aménagement des espaces publics, les systèmes de transport et leur intermodalité.

La chaîne de déplacement doit être organisée pour permettre son accessibilité totale pour les personnes handicapées ou à mobilité réduite.

Les différents acteurs, co-responsables du cadre de vie doivent ainsi veiller, chacun en ce qui le concerne, à supprimer ou réduire les obstacles environnementaux à l'accessibilité.

Ce principe de continuité de la chaîne des déplacements répond à un objectif de « conception universelle » et d'accessibilité de tout par tous.

L'objectif principal reste toutefois de garantir l'accessibilité de l'ensemble des processus de déplacement pour les personnes handicapées et à mobilité réduite.

I.2. Les personnes concernées

Les personnes concernées par les dispositions de la loi relatives aux systèmes de transports comprennent les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite.

A–Les personnes handicapées

Ce sont les personnes en situation de handicap, celui-ci étant défini par l'article L. 114 du code de l'action sociale et des familles comme « toute

limitation d'activité ou restriction de participation à la vie en société subie dans son environnement par une personne en raison d'une altération substantielle, durable ou définitive d'une ou plusieurs fonctions physiques, sensorielles, mentales, cognitives ou psychiques, d'un polyhandicap ou d'un trouble de santé invalidant ».

B–Les personnes à mobilité réduite

Les personnes à mobilité réduite sont définies par la directive 2001/85/CE du Parlement et du Conseil européen du 20 novembre 2001. Il s'agit de « toutes les personnes ayant des difficultés pour utiliser les transports publics, telles que, par exemple, personnes souffrant de handicaps sensoriels et intellectuels, personnes en fauteuil roulant, personnes handicapées des membres, personnes de petite taille, personne âgées, femmes enceintes, personnes transportant des bagages lourds et personnes avec enfants (y compris enfants en poussette) ».

I.3. Le délai de mise en œuvre de l'accessibilité est fixé à 10 ans

La loi prévoit que les services de transport collectif devront être accessibles aux personnes handicapées ou à mobilité réduite dans un délai de 10 ans à compter de la publication de la loi (*JO* du 12 février 2005), soit au plus tard le 12 février 2015.

Les nouveaux réseaux devront donc être accessibles dès leur mise en service. Le matériel roulant acquis lors d'un renouvellement de matériel ou à l'occasion d'une extension de réseau devra être accessible dans des conditions qui seront définies par décrets et arrêtés. Pour les réseaux existants, et sous le respect des conditions qui sont précisées ci-après, la loi prévoit deux exceptions à cette règle commune : le cas des réseaux souterrains de transport ferroviaires et de transports guidés, et pour les autres réseaux, le cas de l'impossibilité technique avérée.

I.4.–Les autorités responsables

La mise en œuvre des dispositions législatives concerne :

L'ensemble des autorités organisatrices de transport public au sens de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs LOTI (*cf.* annexe à la présente), autorités organisatrices de transports

publics urbains (AOTU), syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF), autorités responsables de l'organisation des transports départementaux et régionaux et l'Etat pour les services de transport routier non urbains prévus à l'article 29-I de la LOTI, la SNCF pour les services nationaux en qualité de responsables de l'élaboration des schémas directeurs d'accessibilité des services de transports qu'ils organisent ;

L'établissement « Réseau ferré de France » en tant que maître d'ouvrage des opérations d'investissement sur le réseau ferré national ;

Les communes ou les établissements publics de coopération intercommunale pour l'élaboration du plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics ainsi que pour la constitution d'une commission communale ou intercommunale (*cf.* § III-4) ;

Les communes ou les établissements publics de coopération intercommunale ainsi que les syndicats mixtes compétents en matière d'organisation des transports publics urbains pour le volet « accessibilité » des plans de déplacements urbains ;

Les autorités organisatrices de transport ou, le cas échéant, les entreprises procédant à l'acquisition de matériels roulants affectés à l'exécution du service public des transports de personnes. N'entrent pas dans le champ d'application des dispositions de l'article 45 de la loi du 11 février 2005, les véhicules affectés aux services occasionnels de transport public routier de personnes, qui ne relèvent pas des activités de service public au sens de l'article 7-II de la LOTI.

II–DISPOSITIONS POUR L'ACCESSIBILITÉ DES SERVICES DE TRANSPORTS

II.1. La chaîne du déplacement

La loi définit « la chaîne du déplacement qui comprend le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transport et leur intermodalité ». Le système de transport qui est constitué de différents éléments dont font partie les gares, les quais et les matériels roulants, fait partie intégrante de la chaîne des déplacements.

La loi prévoit que la « chaîne du déplacement est organisée pour permettre son accessibilité dans sa totalité aux personnes handicapées et à mobilité réduite ».

L'organisation de la chaîne du déplacement se traduit en particulier par l'élaboration des documents de planification ou de programmation introduits par la loi que sont :

- le schéma directeur d'accessibilité des services de transports ;
- le plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics.

II.2. Les éléments constitutifs du système de transport

A- Les gares et les emplacements d'arrêt de véhicules de transport collectif

Les gares comme établissements recevant du public (ERP)

Les gares situées sur le domaine public du chemin de fer au sens de l'arrêté du 20 février 1983 portant approbation des règles de sécurité et des modalités de contrôle applicables aux locaux accessibles au public situés sur le domaine public du chemin de fer et rigoureusement indispensables à l'exploitation de celui-ci (le champ d'application de cet arrêté concerne d'une manière générale les transports ferroviaires et les transports guidés) sont des établissements recevant du public (ERP) selon les dispositions de l'arrêté du 25 juin 1980 définissant les différentes catégories d'ERP au regard des règles de sécurité contre les risques d'incendie et de panique.

La loi rappelle que les dispositions architecturales, les aménagements et équipements intérieurs et extérieurs des établissements recevant du public (ERP) et des installations ouvertes au public (IOP) doivent être tels que ces locaux et installations soient accessibles à tous, et notamment aux personnes handicapées.

Ces dispositions générales s'appliquent également aux IOP situés sur le domaine public ferroviaire au sens de l'arrêté du 20 février 1983 précité. Elles s'appliquent aux équipements spécifiques des gares notamment ceux qui intéressent la vente des titres de transports et les systèmes d'information des voyageurs...

Les quais des gares et des IOP sont considérés comme faisant partie des gares et des IOP.

Les emplacements d'arrêt de véhicule de transport collectif sur voirie

La loi n° 91-663 du 13 juillet 1991 portant diverses mesures destinées à favoriser l'accessibilité aux personnes handicapées des locaux d'habitation, des lieux de travail et des installations recevant du public et ses textes d'application (décrets 99-756 et 99-757 du 31 août 1999, arrêté du 31 août 1999 et circulaire n° 2000-51 du 23 juin 2000) définissent et précisent les mesures et dispositions à prendre en matière de voirie, dont celles qui concernent les emplacements d'arrêt des véhicules de transport en commun.

Des modifications seront prochainement apportées à la réglementation précitée pour introduire les dispositions relatives à la mise en accessibilité de la voirie issues de la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées.

B- Les matériels roulants

La loi dispose que tout matériel roulant acquis lors d'un renouvellement de matériel ou à l'occasion de l'extension des réseaux doit être accessible aux personnes handicapées ou à mobilité réduite.

C- Les autres textes d'application spécifiques

Le décret n° 2006-138 du 9 février 2006 relatif à l'accessibilité du matériel roulant affecté aux services de transport public terrestre de voyageurs précise, pour chaque catégorie de matériel, les modalités d'application des dispositions de l'article 45 de la loi. Très prochainement interviendront :

Un décret en Conseil d'Etat fixera les exigences relatives à l'accessibilité aux différents types et catégories d'ERP et précisera les spécificités des gares en cohérence avec les dispositions relatives aux systèmes de transport ;

De nouveaux textes réglementaires viendront se substituer au décret n° 78-1167 du 9 décembre 1978 et aux textes d'application de la loi du

13 juillet 1991 pour prendre en compte les dispositions de mise en accessibilité de la voirie de la loi du 11 février 2005 précitée.

Les dispositions spécifiques à ces différents décrets seront précisées par arrêtés.

III. – DISPOSITIONS RELATIVES AUX MESURES DE PLANIFICATION, DE PROGRAMMATION ET D'ÉVALUATION

Pour atteindre l'objectif d'accessibilité totale des différents maillons de la chaîne du déplacement et coordonner les mesures d'adaptation entre acteurs, plusieurs outils de planification sont prévus par le législateur ainsi qu'une instance d'évaluation, de suivi et de propositions qui sont les suivants :

1. Le schéma directeur d'accessibilité des services de transport collectif ;
2. Le plan d'accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics ;
3. L'annexe « accessibilité » des plans de déplacements urbains ;
4. La commission communale ou intercommunale pour l'accessibilité aux personnes handicapées.

III.1. Le schéma directeur d'accessibilité des services de transports publics

Dans le délai de 3 ans à compter de la publication de la loi, les autorités compétentes pour l'organisation des transports publics au sens de la LOTI ou le syndicat des transports d'Ile-de-France prévu par l'article 1^{er} de l'ordonnance 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France et en l'absence d'autorité organisatrice l'Etat, ont l'obligation d'établir un schéma directeur d'accessibilité des services de transports publics dont ils sont responsables.

Cette obligation a été élargie par amendement parlementaire aux exploitants d'aérodromes et à certains gestionnaires des gares maritimes.

L'objet du schéma directeur est d'assurer le respect de l'obligation d'accessibilité des services et réseaux de transports collectifs aux termes du délai de 10 ans imparti par le législateur, par une mise en œuvre progressive de mesures appropriées.

Il s'agit, conformément au principe de progressivité prévu par la loi, d'un document de programmation des opérations de mise en accessibilité et de définition précise des diverses modalités selon lesquelles l'obligation d'accessibilité sera remplie pour les différents types ou catégories de services de transports relevant de l'autorité compétente (transports ferrés ou routiers urbains ou non urbains, départementaux ou régionaux, services réguliers de transports scolaires, services publics à la demande, transports fluviaux réguliers, gares, lieux d'intermodalités, pôles d'échanges, interface entre infrastructure et service, etc.).

Le schéma directeur d'accessibilité est élaboré sur la base d'un état des lieux en matière d'accessibilité des services et des réseaux qui fait partie du schéma directeur.

Il comprend notamment le diagnostic des conditions d'accessibilité des ERP tel qu'il est prévu dans le projet de décret en cours d'élaboration.

Le schéma directeur d'accessibilité :

- définit les modalités de la mise en accessibilité des différents types de transport (aménagement et équipement des installations d'accès aux véhicules, dispositions concernant les matériels roulants, les mesures d'exploitation et d'organisation des services, les correspondances et les échanges entre les différentes lignes de transport public) ;
- établit les éventuels cas de dérogation visés ci-après et définit les services de substitution qui seront mis en place dans le délai de trois ans à compter de l'approbation du schéma par l'autorité organisatrice responsable et les principes d'organisation les concernant. Il précise les dispositions prises pour assurer l'intermodalité avec les réseaux de transport public des autres autorités organisatrices ;

- établit la programmation des investissements à réaliser et des mesures d'organisation à mettre en œuvre dans le délai de dix ans édicté par la loi pour la mise en accessibilité des services de transports collectifs. Il définit les objectifs en matière de fonctionnement des dispositifs de mise en accessibilité des services de transport et les conditions de maintenance qui en découlent ;
- prévoit les conditions de sa mise à jour dans les cas où des évolutions technologiques permettraient d'apporter des solutions aux impossibilités techniques avérées identifiées initialement.
- Ce schéma est élaboré par l'autorité responsable dans le cadre d'une concertation organisée avec l'ensemble des acteurs concernés et principalement les associations représentatives de personnes handicapées aux différentes phases de la démarche, qui commence par un état des lieux.
- Les différentes autorités organisatrices des transports urbains, départementaux et régionaux sont invitées à se concerter et à se coordonner lors de l'élaboration de leurs schémas respectifs.

III.2. Les plans de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics

1. Objectifs :

Le 8^e alinéa de l'article 45-I de la loi du 11 février 2005 prévoit pour toutes les communes ou, le cas échéant, pour les établissements publics de coopération intercommunale compétents en matière de voirie, quelle que soit la taille de leur population, l'obligation d'établir un plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics.

Ces dispositions reprennent en partie les dispositions de l'article 4 du décret n° 78-1167 du 9 décembre 1978 fixant les mesures destinées à rendre accessibles aux personnes handicapées à mobilité réduite les installations ouvertes au public existantes et à adapter les services de transports publics pour faciliter les déplacements des personnes handicapées. Cet article 4 est relatif à la mise en œuvre de plans d'adaptation de la voirie publique, et notamment des trottoirs, aux

personnes handicapées dans les agglomérations de 5 000 habitants et plus.

Le plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics (places, parcs, jardins, installations de mobiliers urbains, trottoirs, etc.) est élaboré à l'initiative du maire des communes concernées ou du président de l'établissement public de coopération intercommunale compétent.

Ce document dont la finalité est comparable à celle du plan d'adaptation de la voirie publique du décret du 9 décembre 1978 mais dont la portée est élargie à l'ensemble des aménagements des espaces publics, « porte notamment sur les dispositions susceptibles de rendre accessible aux personnes handicapées et à mobilité réduite l'ensemble des circulations piétonnes et des aires de stationnement automobile situées sur le territoire de la commune ou de l'établissement public de coopération intercommunale ». Ce document doit ainsi, le cas échéant, déterminer le programme des travaux de mise en accessibilité, fixer les délais de réalisation, prévoir des mesures concernant le respect des règles de stationnement, rappeler les bonnes pratiques en matière de signalisation des obstacles au déplacement.

2. Liens avec le plan de déplacements urbains (PDU) :

La loi prévoit que ce plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics fait partie intégrante du plan de déplacements urbains lorsqu'il existe.

Le législateur a ainsi souhaité éviter la juxtaposition ou la multiplication de documents différents.

Il permet ainsi d'assurer une meilleure cohérence entre ces deux documents de planification qui apparaissent complémentaires et une coordination renforcée entre les aménagements de voirie et des espaces publics et l'accessibilité des services de transport pour assurer effectivement la continuité de la chaîne du déplacement.

L'intégration du plan de mise en accessibilité de la voirie au plan de déplacements urbains renforcera également les effets juridiques du

plan sur les documents d'urbanisme voire sur les décisions des gestionnaires de voirie auxquels ils s'imposeront dans un rapport de compatibilité.

Il conviendra de recommander aux autorités compétentes pour l'élaboration du schéma directeur d'accessibilité des services de transport et aux autorités compétentes pour l'élaboration du plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics de mener autant que possible en parallèle l'établissement de ses documents et les mesures d'adaptation qu'ils comportent avec le schéma directeur de mise en accessibilité des services de transports collectifs.

Un décret d'application est en cours d'élaboration qui définira le contenu, les modalités et le délai d'élaboration des plans de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics. Il précisera la prise en compte des dispositions du plan de déplacements urbains et du plan local de déplacements.

III.3. L'annexe « accessibilité » des plans de déplacements urbains

1. Les conséquences de la loi sur le plan de déplacements urbains (PDU) :

Le chapitre III de l'article 45 de la loi du 11 février 2005 introduit plusieurs modifications dans les articles 28 et 28-2 de la loi du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs relatifs aux plans de déplacements urbains :

- l'amélioration de l'accessibilité des réseaux de transports publics aux personnes handicapées ou à mobilité réduite fait désormais partie des objectifs généraux assignés par le législateur aux plans de déplacements urbains et aux mesures d'aménagement et d'exploitation qu'ils prévoient ;
- la consultation, à leur demande, des associations de représentants de personnes handicapées ou à mobilité réduite pour l'élaboration du projet de plan apparaît essentielle afin de mieux prendre en compte leurs besoins ;

- enfin, la loi crée une annexe particulière aux plans de déplacements urbains traitant de l'accessibilité.
- Ce volet accessibilité des PDU devra indiquer les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre afin d'améliorer l'accessibilité des réseaux de transports publics ainsi qu'un calendrier de réalisation.
- Ce volet accessibilité pourra reprendre, en tant que de besoin, les éléments figurant dans les schémas directeurs d'accessibilité des services de transports collectifs.
- Il est rappelé que le plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics fera également partie intégrante du PDU. Il sera à ce titre également soumis à enquête publique avant son approbation par l'autorité compétente pour l'élaboration du PDU.
- Les mesures spécifiques à l'intégration dans le PDU régional des plans de mise accessibilité des communes ou des EPCI de la région Ile-de-France seront définies ultérieurement.

2. Les délais d'élaboration de l'annexe « accessibilité » du PDU :

Si la loi prévoit un délai de trois ans pour l'élaboration des schémas directeurs d'accessibilité des services de transport, elle ne fixe pas de délai pour l'élaboration de l'annexe « accessibilité » des PDU. Ces dispositions sont d'application immédiate.

La création de cette annexe s'impose dès lors qu'est prescrite l'élaboration d'un PDU, sa modification ou sa mise en révision.

Toutefois, il conviendra de conseiller aux autorités responsables de réaliser cette annexe lorsque le PDU est en cours d'élaboration, de modification, de révision ou de mise en conformité pour la prise en compte des dispositions de la loi SRU, en s'assurant toutefois de ne pas remettre en cause l'échéance d'approbation.

Ces dispositions concernent également les PDU établis dans des agglomérations dont la population est inférieure à 100 000 habitants. En effet, dès lors que l'autorité organisatrice des transports urbains décide de réaliser volontairement un tel plan, il convient de se conformer à l'ensemble des règles de procédure et de fond applicables.

III.4. La commission communale ou intercommunale pour l'accessibilité aux personnes handicapées

1. Création et composition de la commission :

L'article 46 de la loi du 11 février 2005 **insère un nouvel article L. 2143-3** dans le code général des collectivités territoriales prévoyant dans toutes les communes de 5000 habitants et plus une commission communale pour l'accessibilité aux personnes handicapées.

Article L2143-3

Après modification par l'article 98 de la loi 2009-526 du 12 mai 2009

Dans les communes de 5 000 habitants et plus, il est créé une commission communale pour l'accessibilité aux personnes handicapées composée notamment des représentants de la commune, d'associations d'usagers et d'associations représentant les personnes handicapées.

Cette commission dresse le constat de l'état d'accessibilité du cadre bâti existant, de la voirie, des espaces publics et des transports. Elle établit un rapport annuel présenté en conseil municipal et fait toutes propositions utiles de nature à améliorer la mise en accessibilité de l'existant.

Le rapport présenté au conseil municipal est transmis au représentant de l'Etat dans le département, au président du conseil général, au conseil départemental consultatif des personnes

handicapées, ainsi qu'à tous les responsables des bâtiments, installations et lieux de travail concernés par le rapport.

Le maire préside la commission et arrête la liste de ses membres.

Cette commission organise également un système de recensement de l'offre de logements accessibles aux personnes handicapées.

La création d'une commission intercommunale pour l'accessibilité aux personnes handicapées est obligatoire pour les établissements publics de coopération intercommunale compétents en matière de transports ou d'aménagement de l'espace, dès lors qu'ils regroupent 5 000 habitants et plus. Elle est alors présidée par le président de cet établissement. Elle exerce ses missions dans la limite des compétences transférées au groupement. Les communes membres de l'établissement peuvent également, au travers d'une convention passée avec ce groupement, confier à la commission intercommunale tout ou partie des missions d'une commission communale, même si elles ne s'inscrivent pas dans le cadre des compétences de l'établissement public de coopération intercommunale. Lorsqu'elles coexistent, les commissions communales et intercommunales veillent à la cohérence des constats qu'elles dressent, chacune dans leur domaine de compétences, concernant l'accessibilité du cadre bâti existant, de la voirie, des espaces publics et des transports.

Les établissements publics de coopération intercommunale de moins de 5 000 habitants peuvent créer une commission intercommunale pour l'accessibilité des personnes handicapées. Présidée par le président de cet établissement, elle exerce ses missions dans la limite des compétences transférées au groupement. Les communes membres de l'établissement peuvent également, au travers d'une convention passée avec ce groupement, confier à la commission intercommunale tout ou partie des missions d'une commission communale, même si elles

ne s'inscrivent pas dans le cadre des compétences de l'établissement public de coopération intercommunale.

Ces deux § ont remplacé la version initiale –ci-après-introduite par la loi de 2005 : « Des communes peuvent créer une commission intercommunale. Celle-ci exerce pour l'ensemble des communes concernées les missions d'une commission communale. Cette commission intercommunale est présidée par l'un des maires des communes, qui arrêtent conjointement la liste de ses membres. Lorsque la compétence en matière de transports ou d'aménagement du territoire est exercée au sein d'un établissement public de coopération intercommunale, la commission pour l'accessibilité aux personnes handicapées doit être créée auprès de ce groupement. Elle est alors présidée par le président de l'établissement. La création d'une commission intercommunale est obligatoire pour les établissements publics de coopération intercommunale compétents en matière de transports ou d'aménagement du territoire, dès lors qu'ils regroupent 5 000 habitants ou plus. »

Les communes peuvent créer librement une commission intercommunale pour l'accessibilité aux personnes handicapées. Celle-ci exerce, pour l'ensemble des communes volontaires, les missions d'une commission communale, dans la limite des compétences transférées, le cas échéant, par l'une ou plusieurs d'entre elles à un établissement public de coopération intercommunale. Elle est alors présidée par l'un des maires des communes concernées, ces derniers arrêtant conjointement la liste de ses membres.

Lorsque les communes adhèrent à un établissement public de coopération intercommunale, la création d'une commission

intercommunale est obligatoire pour ceux de ces établissements qui sont compétents en matière de transports ou en matière d'aménagement de l'espace lorsque la population atteint 5 000 habitants (syndicats intercommunaux, communautés de communes, communautés d'agglomération ou communautés urbaines, syndicats d'agglomération nouvelle. Il est à noter que selon une jurisprudence récente les syndicats mixtes dits « ouverts » ou « fermés » ne sont pas assimilables à un établissement public de coopération intercommunale (en ce sens : Conseil d'Etat, du 5 janvier 2005, Société des eaux du Nord, req. 265938).

Selon le cas, la commission est présidée par le maire de la commune ou le président de l'établissement public de coopération intercommunale concerné qui arrêtent la liste des membres. La commission doit au minimum être composée de représentants de la commune ou de l'EPCI compétent, d'association d'utilisateurs et d'associations représentant les personnes handicapées. Des représentants de l'Etat peuvent, en tant que de besoin, être prévus.

2. Rôle de la commission :

Cette commission s'inscrit dans une logique plus globale d'amélioration du cadre de vie. Elle couvre tout le champ de la chaîne du déplacement.

Elle a pour objet de dresser un constat de l'état de l'accessibilité du cadre bâti existant, de la voirie, des espaces publics et des transports. Elle intervient également pour organiser le recensement des logements accessibles.

Sa mission essentielle consiste à établir un rapport annuel présenté selon le cas au conseil municipal ou à l'organe délibérant de l'établissement public concerné et de faire toute proposition utile d'amélioration de mise en accessibilité de l'existant.

Ce rapport peut ainsi comporter des propositions de programmes d'action, une évaluation et un suivi des réalisations, un bilan des résultats obtenus, etc.

La commission joue un rôle consultatif et ne dispose pas elle-même de pouvoir de décision ou de coercition. Toutefois, le recours à ses connaissances et à son expertise pourra être sollicité en tant que de besoin lors de l'élaboration des schémas directeurs et des plans de mise en accessibilité.

La commission adresse son rapport annuel au préfet de département, au président du conseil général et au conseil départemental consultatif des personnes handicapées ainsi qu'à tous les responsables des bâtiments, installations et lieux de travail concernés par son rapport.

IV-LE CHAMP DES DÉROGATIONS

A - Principes généraux

1. La prise en compte de handicaps de natures différentes :

Les dispositions de la loi traitent de l'ensemble des formes de handicap (physique, visuel, auditif, cognitif, mental...). Pour leur mise en œuvre, il convient de rappeler aux autorités responsables que la mise en accessibilité vaut pour l'ensemble de ces handicaps. Cela signifie que, par exemple, si une impossibilité de mise en accessibilité d'un système de transport pour les seules personnes circulant en fauteuil roulant était avérée, l'accessibilité des autres catégories de personnes handicapées ou à mobilité réduite devrait être néanmoins assurée.

2. Une concertation préalable avec les associations :

Les autorités responsables sont encouragées à élaborer les constats concluant aux différents cas de dérogation retenus dans le schéma directeur de mise en accessibilité des services de transport public (*cf.* art. III-1 ci-avant) après une réelle concertation qu'elles organiseront avec l'ensemble des acteurs concernés et principalement avec les associations représentatives de personnes handicapées.

B.-Les systèmes de transport

Le champ des dérogations à l'obligation de mise en accessibilité des services de transport collectif est limité à deux cas :

- 1. Pour les réseaux souterrains de transports ferroviaires et de transports guidés ;
- 2. En cas d'impossibilité technique avérée de mise en accessibilité.

1. Les réseaux souterrains de transports ferroviaires et de transports guidés :

Le délai de dix ans prévu au 2^e alinéa de l'article 45-I de la loi du 11 février 2005 ne s'applique pas aux réseaux souterrains de transport ferroviaire et de transport guidé existants. Sont concernées essentiellement les gares ou stations souterraines de métro, RER, de métro léger Val ou de tramway.

Pour autant, ces réseaux souterrains ne sont pas exonérés de l'obligation de mise en accessibilité et de planification des travaux correspondants.

Ces réseaux restent soumis aux règles de droit commun, à savoir :

- l'élaboration d'un schéma directeur d'accessibilité (les réseaux souterrains doivent figurer dans les schémas directeurs élaborés par l'autorité compétente pour l'organisation des transports publics mentionnée au 3^e alinéa de l'article 45-I de la loi) ;
- la mise en place de transports de substitution de surface dans un délai de 3 ans.

2. L'impossibilité technique avérée :

Cette dérogation correspond soit à celle qui est prévue pour les ERP (*cf.* § C), soit à celle prévue pour les emplacements d'arrêt de véhicules de transport collectif (*cf.* § D). Les cas d'impossibilité technique avérée seront déterminés dans le schéma directeur de mise en accessibilité des services de transport public (*cf.* art. III-1 ci-avant).

A défaut de mise en accessibilité, au-delà des services spécialement adaptés tels que définis par le décret 78-1167 du 9 décembre 1978, la loi a créé l'obligation de mettre en œuvre des services de substitution pour les personnes handicapées ou à mobilité réduite.

Ces moyens alternatifs relèvent du service public des transports. Selon les cas, il peut s'agir de :

- « service de transport de substitution » : service de transport public accessible assurant, dans des conditions analogues, la desserte d'une ligne de transport non accessible ; cela peut être, par exemple, une ligne ou un réseau d'autobus accessible ou un service de transport public à la demande se substituant à la desserte d'une ligne de métro non accessible, ou un service par autocar accessible ou un service de transport public à la demande se substituant à la desserte d'une ligne ferroviaire non entièrement accessible ;
- « mesure de substitution » : mesure de nature humaine, organisationnelle ou technique telle que prévue dans les cas de dérogation pour une impossibilité technique avérée en matière d'accessibilité aux ERP remplissant une mission de service public.

Ces services sont organisés et financés par l'autorité organisatrice de transport normalement compétente dans un délai de 3 ans à compter de la constatation de l'impossibilité technique de mise en accessibilité.

Afin d'assurer le respect des principes de non-discrimination et de solidarité voulu par le législateur, le coût des services de substitution pour les personnes handicapées ne doit pas être supérieur au coût des services de transport public de droit commun. La loi a complété l'article 2 de la LOTI en ouvrant le bénéfice de mesures tarifaires préférentielles aux accompagnateurs des personnes à mobilité réduite. Il doit être souligné que l'organisation de services de substitution ne doit pas dispenser de l'obligation d'adapter le réseau de transport public.

Un grand nombre d'autorités organisatrices ont mis en place des services spécifiques pour le transport de personnes handicapées dont l'autonomie ne leur permet pas d'utiliser seules le réseau de transport public. Ces services de transport « spécialement adaptés » ou « spécialisés », prévus à l'article 17 du décret du 9 décembre 1978 sont

dédiés aux personnes handicapées qui ne peuvent pas bénéficier des aménagements de mise en accessibilité du réseau de transport public.

Ces services pourront, soit être maintenus indépendamment des services de transport de substitution tels que définis ci-dessus, soit être intégrés à ces services.

Il existe par ailleurs des « services d'accompagnement à la mobilité » : services d'aide humaine à la mobilité de la personne handicapée, qui peuvent, le cas échéant, donner droit à la prestation de compensation selon les dispositions de l'article L. 245-3 du code de l'action sociale et des familles.

C-Les établissements recevant du public

Les gares sont aussi concernées par les dispositions de la loi relatives aux établissements recevant du public (ERP). Elles prévoient que les ERP existants devront répondre aux exigences d'accessibilité dans un délai de 10 ans à compter de la publication de la loi.

En dehors des dérogations concernant le cas des gares des réseaux souterrains de transports ferroviaires et de transports guidés existants, des décrets d'application préciseront le régime général des dérogations exceptionnelles qui pourraient être accordées aux ERP, dont les gares. Trois cas de dérogations sont prévus :

- après démonstration de l'impossibilité technique de procéder à la mise en accessibilité ;
- en raison de contraintes liées à la conservation du patrimoine architectural ;
- lorsqu'il y a disproportion manifeste entre les améliorations à apporter et leurs conséquences. Le projet de décret ERP prévoit une possibilité de dérogation lorsque les travaux d'accessibilité « peuvent avoir un impact fort sur son activité tel que, notamment, la fermeture de l'établissement, son déménagement, une réduction importante de l'activité ou avoir un impact significatif sur l'équilibre de l'exploitation [...] ». Pour la mise en accessibilité d'une gare ou d'une halte ferroviaire, cette disposition pourra aussi

s'apprécier au regard de l'impact de la mise en accessibilité dans le délai de 10 ans de l'ensemble de la ligne ou du réseau ferroviaire par rapport à sa fréquentation, après concertation avec les associations représentatives de personnes handicapées.

Délivrance de la dérogation :

Ces dérogations seront accordées par arrêté préfectoral après avis conforme de la commission consultative départementale de la sécurité et de l'accessibilité et s'accompagneront obligatoirement de mesures de substitution pour les ERP remplissant une mission de service public, comme c'est le cas pour les gares ou stations ferroviaires ou les gares routières de voyageurs.

D – Les emplacements d'arrêts des véhicules de transport en commun

Un projet de décret en cours d'élaboration relatif à la mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics, concerne les emplacements d'arrêt de véhicules de transport collectif, et complète les dispositions techniques auxquelles devront satisfaire les aménagements destinés à assurer leur accessibilité par les personnes handicapées.

Validation de la dérogation :

Les dispositions du projet de décret sur ce point devraient reprendre celles du décret 99-756 du 31 août 1999 relatives aux emplacements d'arrêts de véhicule de transport collectif (cf. note 1) qui stipulaient qu'elles « ne sont applicables qu'autant qu'il n'existe pas d'impossibilité technique constatée par l'autorité administrative compétente, après avis de la commission départementale de sécurité et d'accessibilité ».

Dès lors que le nombre d'emplacements d'arrêts à rendre accessibles est très élevé (comme par exemple, dans le cas où il s'agit de rendre accessible l'ensemble des arrêts de car d'un territoire départemental) l'impossibilité technique pourra s'apprécier en fonction des secteurs desservis (urbains, péri-urbains ou ruraux) au regard, d'une part, de la disproportion manifeste entre les travaux à réaliser et leur impact sur le

fonctionnement normal du service de transport et sur les conditions générales de sécurité et, d'autre part, des mesures prises au titre du schéma directeur de mise en accessibilité des services de transport public élaboré par l'autorité responsable concernée, après concertation avec les associations représentatives de personnes handicapées.

E – Le matériel roulant

La loi prévoit que tout matériel roulant acquis lors d'un renouvellement de matériel ou à l'occasion d'une extension des réseaux doit être accessibles aux personnes handicapées ou à mobilité réduite. Elle ne prévoit pas de dérogation.

Le projet de décret relatif à l'accessibilité des matériels roulants fixe, dans son article 3, les dispositions relatives à la mise en service des matériels roulants accessibles.

V – DISPOSITIONS DIVERSES

V.1. La procédure de dépôt de plainte

Afin de mieux prendre en compte les besoins des personnes à mobilité réduite et d'assurer un meilleur contrôle du respect de la continuité de la chaîne du déplacement, en particulier dans le domaine des transports, le I de l'article 45 prévoit que les autorités organisatrices de transport public doivent mettre en place une procédure de dépôt de plainte en matière d'obstacle à la libre circulation des personnes à mobilité réduite.

Ces dispositions n'instituent pas une nouvelle sanction pénale mais ouvrent la possibilité aux personnes à mobilité réduite de déposer une demande ou une réclamation en vue de supprimer, réduire ou compenser des obstacles à leurs déplacements.

A cet effet, un registre devra être ouvert au siège de l'autorité organisatrice de transport ou en un autre lieu porté à la connaissance du public par les moyens de publicité appropriés, sur lequel les personnes intéressées inscriront leur demande.

Il appartiendra à l'autorité organisatrice de transport d'informer le demandeur des suites réservées à sa requête.

La possibilité d'une telle requête était déjà prévue par l'article 10 abrogé du décret n° 78-1167 du 9 décembre 1978 pour favoriser l'accessibilité des installations ouvertes au public aux personnes handicapées.

V.2.L'accessibilité des services de communication en ligne

L'article 47 de la loi du 11 février 2005 prévoit la mise en accessibilité des services de communication publique relevant de l'Etat, des collectivités territoriales et des établissements publics en dépendant, pour les personnes handicapées.

Bien que l'article 47 de la loi renvoie à un décret d'application pour son entrée en vigueur, il conviendra de souligner l'importance, pour les autorités organisatrices de transport et leurs exploitants, de la promotion de l'utilisation des nouvelles technologies de l'information et de la communication, en tenant compte des différents types de déficience, afin de faciliter l'accès des services et réseaux de transports publics, réguliers ou à la demande.

Ces dispositions sont de nature à contribuer à la mise en œuvre du droit pour l'ensemble des usagers à être informés sur l'offre de transport et les modalités de son utilisation. Il convient, à cet égard, de rappeler que le droit à l'information fait, en application de l'article 2 de la LOTI, partie intégrante du droit au transport.

V.3.Les comités des partenaires du transport public

Les différents comités des partenaires du transport public prévus par les articles 21-3, 27-2 et 30-2 de la LOTI comprennent chacun en leur sein des représentants des associations de personnes handicapées.

V.4. Les comités de lignes

Les comités de lignes mis en place en application de l'article 22 de la LOTI comprennent en leur sein des représentants des associations de personnes handicapées.

V.5.La consultation des associations de personnes handicapées sur le projet de PDU

Les associations de personnes handicapées ou à mobilité réduite sont, à leur demande, consultées sur le projet de PDU.

V.6.La prise en compte de la mise en accessibilité dans l'octroi de subventions publiques

L'octroi par l'Etat ou d'autres collectivités territoriales de subventions publiques favorisant le développement des systèmes de transport collectif est subordonné à la prise en compte de l'accessibilité.

ANNEXES

I – LES AUTORITÉS ORGANISATRICES DE TRANSPORT CONCERNÉES AU SENS DE LA LOTI

Les transports publics concernés sont ceux qui sont précisés par l'article 7-II de la LOTI qui indique que l'Etat et, dans la limite de leurs compétences, les collectivités territoriales ou leurs groupements organisent les transports publics réguliers de personnes et peuvent organiser des services de transport à la demande.

L'exécution des services occasionnels de transport public routier de personnes n'est pas concernée (activités à caractère touristique ou commercial).

La loi distingue différents niveaux territoriaux de compétences.

- les services de transports urbains organisés à l'intérieur des périmètres de transports urbains définis en application de l'article 27 de la LOTI.
- Les services de transports urbains relèvent, selon le cas, de communes, de groupements de communes ou de syndicats mixtes.
- Les transports scolaires à l'intérieur des périmètres de transports urbains relèvent également, en principe, de la responsabilité de l'autorité organisatrice urbaine sauf délégation

- au département (art. L. 213-11 et L. 213-12 du code de l'éducation).
- les services de transports non urbains d'intérêt départemental. Ils relèvent du Conseil général, hors périmètre de transports urbains.
 - o Ils comprennent des services réguliers et des services à la demande de transport routier, y compris les transports scolaires définis à l'article L. 213-11 du code de l'éducation.
 - o En font également partie les services routiers de substitution aux services ferroviaires non inscrits au plan de transport régional (art. 29 du décret n° 85-891 du 16 août 1985) et les services d'intérêt national organisés et mis en œuvre par les départements par délégation de l'Etat (art. 31 du décret du 16 août 1985).
 - o Enfin, les départements ont la faculté d'exploiter des infrastructures de transports ferrés ou de transports guidés non urbains en application de l'article 18-1 de la LOTI :
 - les services de transport d'intérêt régional.
 - o Ces services relèvent du Conseil régional et comprennent les services routiers réguliers non urbains d'intérêt régional mentionnés à l'article 29 de la LOTI et à l'article 30 du décret 85-891 du 16 août 1985 ; les services ferroviaires régionaux effectués sur le réseau ferré national dans le cadre d'une convention passée entre la région et la SNCF ; les services routiers effectués en substitution aux services ferroviaires sus-mentionnés définis à l'article 1^{er} du décret n° 2001-1116 du 27 novembre 2001 relatif aux transferts de compétences en matière de transports collectifs d'intérêt régional.

- o Il convient de signaler également les cas particuliers du réseau ferré de Corse organisé par la collectivité territoriale de Corse en lieu et place de l'Etat, en application des articles L. 4424-17 et L. 4424-24 du CGCT ainsi que des régions d'outre-mer compétentes pour créer et exploiter des infrastructures de services ferroviaires et des transports guidés, conformément à l'article L. 4433-2-1 du CGCT :
- les services d'intérêt national qui relèvent de l'Etat.
 - o Ils comprennent les services de transports routiers non urbains prévu à l'article 29 de la LOTI et les services nationaux ferroviaires non transférés aux régions.
 - o En application de l'article 6 du cahier des charges de la SNCF approuvé par décret n° 83-817 du 13 septembre 1983 modifié, l'Etat doit être regardé, en état actuel du droit, comme ayant transféré à la SNCF l'organisation et la mise en œuvre de ces services.

II – ÉCHÉANCIERS DE MISE EN ŒUVRE DES DISPOSITIONS DE LA LOI

Règle générale Les services de transports collectifs, relevant des autorités organisatrices de transport public régulier et à la demande, devront être accessibles aux personnes handicapées ou à mobilité réduite dans un délai de 10 ans à compter de la publication de la loi (la loi est parue au *JO* du 12 février 2005).

Schéma directeur de mise en accessibilité des services de transports Le schéma doit être élaboré dans un délai de 3 ans à compter de la publication de la loi (soit avant le 12 février 2008).

Mise place des services de substitution

a) Pour les réseaux souterrains de transports ferroviaires ou de transports guidés, dans un délai de 3 ans à compter de la publication de la loi ;

b) Dans les autres cas, dans un délai de 3 ans à partir de l'obtention de la dérogation.

Plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics Pas de délai imparti.

Annexe « accessibilité » du PDU

A élaborer dès la décision d'élaborer un PDU, de sa modification ou de sa mise en révision.

Mise en accessibilité du matériel roulant Application subordonnée à la publication des textes d'application : tout matériel roulant acquis lors d'un renouvellement de matériel ou à l'occasion de l'extension des réseaux de transports publics réguliers et à la demande doit être accessible aux personnes handicapées ou à mobilité réduite.

NOTE (S) :

(1) « Toute création ou aménagement d'emplacement d'arrêt d'un véhicule de transport collectif devra être conçu pour faciliter l'accès et l'embarquement des personnes handicapées à ces véhicules, notamment ceux à plancher bas ».

ANNEXE 10 : Extrait du nouveau Code des Transports

Code des transports

Version consolidée au 11 juin 2011

PARTIE LEGISLATIVE

PREMIERE PARTIE : DISPOSITIONS COMMUNES

LIVRE IER : LE DROIT AU TRANSPORT

TITRE IER : DISPOSITIONS

GENERALES

Chapitre II : L'accès des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite aux services de transport

Article L1112-1

Sans préjudice des dispositions particulières applicables au transport aérien intérieur figurant à la sixième partie, les services de transport collectif sont rendus accessibles aux personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, conformément aux dispositions du premier alinéa de l'article L. 114-4 du code de l'action sociale et des familles, avant le 13 février 2015.

Article L1112-2

I. — Un schéma directeur d'accessibilité des services fixe la programmation de la mise en accessibilité des services de transport et les modalités de l'accessibilité des différents types de transport.

II. — Il est élaboré, pour les services dont ils sont responsables :

1° Par les autorités organisatrices des transports publics compétentes et, en l'absence d'autorité organisatrice, par l'Etat ;

2° Par les exploitants des aérodromes mentionnés à l'article 1609 quater viciés A du code général des impôts et, en fonction de l'importance de leur trafic, par les gestionnaires des gares maritimes.

Article L1112-3

Tout matériel roulant acquis lors d'un renouvellement de matériel ou à l'occasion de l'extension des réseaux est accessible aux personnes handicapées ou à mobilité réduite.

Article L1112-4

Lorsque la mise en accessibilité des réseaux existants s'avère techniquement impossible, des moyens de transport adaptés aux besoins des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite sont mis à leur disposition. L'autorité organisatrice de transport compétente dispose d'un délai de trois ans pour organiser et financer ces moyens de transport.

Le coût de ces transports de substitution pour les usagers handicapés ne doit pas être supérieur au coût du transport public existant.

Article L1112-5

Le délai fixé par l'article L. 1112-1 n'est pas applicable aux réseaux souterrains de transports ferroviaires et guidés existants au 12 février 2005 si un schéma directeur d'accessibilité est élaboré conformément aux dispositions de l'article L. 1112-2 et si des transports de substitution répondant aux conditions prévues par l'article L. 1112-4 sont mis en place.

Article L1112-6

L'octroi des aides publiques favorisant le développement des systèmes de transport collectif est subordonné à la prise en compte de l'accessibilité.

Article L1112-7

L'autorité organisatrice de transport public met en place une procédure de dépôt de plainte concernant les obstacles à la libre circulation des personnes à mobilité réduite.

Article L1112-8

Les modalités d'accès prioritaire des personnes handicapées aux places assises dans les transports publics sont fixées par les articles L. 241-3 et L. 241-3-1 du code de l'action sociale et des familles.

Article L1112-9

Sans préjudice des dispositions applicables au transport aérien intérieur, les modalités d'accès aux transports collectifs des chiens accompagnant les personnes handicapées sont fixées par l'article 88 de la loi n° 87-588 du 30 juillet 1987 portant diverses mesures d'ordre social et par l'article L. 211-30 du code rural et de la pêche maritime.

Article L1112-10

Les conditions d'application des dispositions des articles L. 1112-1 à L. 1112-5, notamment les conditions d'accessibilité exigibles pour chaque catégorie de matériel roulant et les gares maritimes concernées par l'article L. 1112-2, sont fixées par voie réglementaire.

* * *

Dispositions concernant les PMR dans d'autres chapitres du Code :

Service Minimum

Article L1222-3

Pour assurer les dessertes prioritaires, l'autorité organisatrice de transports détermine différents niveaux de service en fonction de l'importance de la perturbation.

Pour chaque niveau de service, elle fixe les fréquences et les plages horaires. Le niveau minimal de service doit permettre d'éviter que soit portée une atteinte disproportionnée à la liberté d'aller et venir, à la liberté d'accès aux services publics, à la liberté du travail, à la liberté du commerce et de l'industrie et à l'organisation des transports scolaires. Il correspond à la couverture des besoins essentiels de la population. Il doit également garantir l'accès au service public de l'enseignement les jours d'examens nationaux. **Il prend en compte les besoins particuliers des personnes à mobilité réduite.** Les priorités de desserte et les différents niveaux de service sont rendus publics.

**ANNEXE 11 : Décret n°2006-138 du 9 février
2006
relatif à l'accessibilité du matériel roulant affecté
aux services de transport public terrestre de
voyageurs.
NOR: EQUT0600192D**

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer,

Vu la directive 2001/85/CE du Parlement européen et du Conseil du 20 novembre 2001 concernant des dispositions particulières applicables aux véhicules destinés au transport des passagers et **comportant, outre le siège du conducteur, plus de huit places assises**, et modifiant les directives 70/156/CEE et 97/27/CE ;

Vu le code de l'action sociale et des familles, notamment son article L. 114 ;

Vu le code de la route, notamment ses articles R. 321-1 et suivants ;

Vu l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-en-France (1) ;

Vu la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, notamment ses articles 13-1, 27 et 29 ;

Vu la loi n° 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, notamment son article 45 ;

Vu le décret n° 85-891 du 16 août 1985 modifié relatif aux transports urbains de personnes et aux transports routiers non urbains de personnes ;

Vu le décret n° 85-1509 du 31 décembre 1985 relatif aux services publics à

la demande de transports routiers de personnes ;

Vu le décret n° 2003-425 du 9 mai 2003 relatif à la sécurité des transports publics guidés ;

Vu l'avis du Conseil national consultatif des personnes handicapées du 10 janvier 2006,

Article 1

Constituent le matériel roulant mentionné au II de l'article 45 de la loi n° 2005-102 du 11 février 2005 susvisée :

a) **Les véhicules routiers acquis à l'occasion de la création ou de l'extension de services publics de transports urbains ou non urbains de voyageurs, réguliers ou à la demande, ou du renouvellement du parc utilisé pour ces services, qu'il s'agisse d'autobus, d'autocars ou de tous autres véhicules automobiles ;**

b) **Les rames des systèmes ferroviaires et de transports publics guidés acquis en vue de leur mise en exploitation commerciale en application des dispositions de l'article 13-1 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 susvisée ou faisant l'objet d'une modification substantielle au sens de ces mêmes dispositions.**

Sans préjudice du respect du délai de dix ans fixé par la loi pour la mise en accessibilité des services de transport public terrestre de voyageurs, les dispositions du présent décret ne concernent pas le matériel roulant visé au a et au b ayant fait l'objet d'une commande ferme conclue antérieurement à la date de parution de l'arrêté correspondant à la catégorie de ce matériel prévu à l'article 4 du présent décret.

De même, ces dispositions ne s'appliquent pas au matériel roulant visé au b affecté au transport ferroviaire régional ayant fait l'objet d'une commande conclue avant la publication du présent décret, et d'une tranche conditionnelle, dont la décision d'exécution a été prise un an au plus tard après la date de parution de l'arrêté prévu à l'article 4 du présent décret.

Les dispositions du présent décret ne s'appliquent pas au matériel roulant visé au b faisant l'objet d'une modification substantielle, lorsque le marché principal le concernant a été conclu au plus tard un an après la date de parution de l'arrêté prévu à l'article 4 du présent décret.

Article 2

Le matériel roulant défini à l'article 1er doit être accessible aux personnes en situation de handicap au sens de l'article L. 114 du code de l'action sociale et des familles et aux personnes à mobilité réduite visées au point 2-21 de l'annexe 7 de la directive 2001/85/CE du Parlement et du Conseil européen, dans des conditions d'accès égales à celles des autres catégories d'usagers, avec la plus grande autonomie possible et sans danger.

La conception et les équipements du matériel roulant doivent permettre aux personnes en situation de handicap et aux personnes à mobilité réduite :

1. D'effectuer les opérations de montée et de descente des véhicules routiers et des rames et d'installation à bord ;

2. De bénéficier de tous les services offerts à l'intérieur du véhicule ou de la rame, sauf cas d'impossibilité technique avérée qui donneront lieu à la mise en place de mesures de substitution ;

3. De se localiser, de s'orienter et de bénéficier en toute circonstance de l'information nécessaire à l'accomplissement du voyage.

Les dispositions et aménagements propres à assurer l'accessibilité du matériel roulant doivent satisfaire aux obligations suivantes :

1. S'il subsiste entre le véhicule ou la rame et le trottoir ou le quai des lacunes horizontales ou verticales non franchissables, elles sont comblées grâce à l'ajout d'équipements ou de dispositifs adéquats, à quai ou embarqués;

2. Au moins une porte par véhicule ou par rame permet le passage d'un fauteuil roulant ;

3. Les véhicules et les rames contiennent au moins un emplacement destiné aux personnes se déplaçant en fauteuil roulant et des sièges réservés aux passagers à mobilité réduite, à proximité des accès. L'identification de ces emplacements et sièges est clairement affichée ;

4. Toute information délivrée à bord ou nécessaire au bon déroulement du voyage est diffusée sous forme sonore et visuelle et adaptée aux capacités de perception et de compréhension des personnes handicapées et à mobilité réduite.

Article 3

Est accessible aux personnes mentionnées au premier alinéa de l'article 2 le matériel roulant qui, selon les catégories de matériel visées aux a et b de l'article 1er, a fait l'objet soit d'une réception au titre des dispositions du code de la route, soit d'une autorisation de mise en exploitation commerciale délivrée en application des dispositions de l'article 13-1 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 susvisée.

Le cas échéant, le matériel roulant visé au a de l'article 1er et réceptionné dans les conditions prévues par le code de la route doit être doté des équipements et dispositifs définis par les arrêtés mentionnés à l'article 4.

Article 4

Des arrêtés pris par le ministre chargé des transports et les ministres intéressés précisent au plus tard un an après la parution du présent décret, pour chaque catégorie de matériel roulant mentionnée à l'article 1er, les dispositions à respecter et les équipements spécifiques à mettre en place pour assurer l'accessibilité dudit matériel roulant. Ces arrêtés peuvent prévoir des dispositions adaptées à l'ancienneté de leur conception pour les

matériels roulants visés au b de l'article 1er faisant l'objet d'une modification substantielle.

Article 5

Le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur et de l'aménagement du territoire, le ministre de l'économie, des finances et de l'industrie, le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer, le ministre de la santé et des solidarités et le ministre délégué à la sécurité sociale, aux personnes âgées, aux personnes handicapées et à la famille sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

Par le Premier ministre : Dominique de Villepin.....

ANNEXE 12 : Décret accessibilité de la voirie et des espaces publics.

Décret n°2006-1657 du 21 décembre 2006 relatif à l'accessibilité de la voirie et des espaces publics.

NOR: EQUR0600943D

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer,

Vu le code général des collectivités territoriales, notamment son article L. 2143-3 ;

Vu le code de la voirie routière, notamment ses articles L. 131-2 et L. 141-7 ;

Vu la loi n° 91-663 du 13 juillet 1991 portant diverses mesures destinées à favoriser l'accessibilité aux personnes handicapées des locaux d'habitation, des lieux de travail et des installations recevant du public, notamment son article 2 ;

Vu la loi n° 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, notamment son article 45 ;

Vu le décret n° 78-1167 du 9 décembre 1978 fixant les mesures destinées à rendre accessibles aux personnes handicapées à mobilité réduite les installations ouvertes au public existantes appartenant à certaines personnes publiques et à adapter les services de transport public pour faciliter les déplacements des personnes handicapées ;

Vu l'avis du Conseil national consultatif des personnes handicapées en date du 15 février 2006 ;

Le Conseil d'Etat (section des travaux publics) entendu,

Article 1

A compter du 1er juillet 2007, l'aménagement, en agglomération, des espaces publics et de l'ensemble de la voirie ouverte à la circulation publique et, hors agglomération, des zones de stationnement, des emplacements d'arrêt des véhicules de transport en commun et des postes d'appel d'urgence est réalisé de manière à permettre l'accessibilité de ces voiries et espaces publics aux personnes handicapées ou à mobilité réduite avec la plus grande autonomie possible.

Ces dispositions sont applicables à l'occasion de la réalisation de voies nouvelles, d'aménagements ou de travaux ayant pour effet de modifier la structure des voies ou d'en changer l'assiette ou de travaux de réaménagement, de réhabilitation ou de réfection des voies, des cheminements existants ou des espaces publics, que ceux-ci soient ou non réalisés dans le cadre d'un projet de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics.

Article 2

I. - Le plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics prévu au I de l'article 45 de la loi du 11 février 2005 susvisée est établi par la commune ou l'établissement public de coopération intercommunale ayant compétence à cet effet, dans les trois ans suivant la date de publication du présent décret. Il précise les conditions et délais de réalisation des équipements et aménagements prévus. Il tient compte des dispositions du plan de déplacements urbains et du plan local de déplacements, s'ils existent.

II. - Le plan fait l'objet d'une concertation avec l'autorité compétente pour l'organisation des transports urbains. Les associations représentatives de personnes handicapées ou à mobilité réduite ainsi que les associations représentatives des commerçants implantés sur le territoire communal sont, à leur demande, associées à son élaboration. La commune ou l'établissement public de coopération intercommunale peuvent décider d'associer l'architecte des Bâtiments de France à l'élaboration du plan.

III. - La commune porte sa décision d'élaborer un plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics à la connaissance du public par affichage en mairie pendant un mois. Lorsque le plan est élaboré à l'initiative d'un établissement public de coopération intercommunale, cet affichage est réalisé au siège de l'établissement public et dans les mairies des communes membres de cet établissement.

La commune ou l'établissement public de coopération intercommunale informe de sa décision la commission communale ou intercommunale pour l'accessibilité aux personnes handicapées ou, en l'absence d'une telle commission, le président de la commission consultative départementale de sécurité et d'accessibilité ainsi que le président du conseil départemental consultatif des personnes handicapées.

IV. - Lorsque le projet de plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics comprend des dispositions qui s'appliquent à une voie dont le gestionnaire n'est pas l'autorité compétente pour élaborer le plan, celle-ci recueille, préalablement à l'adoption du plan, l'avis conforme de l'autorité gestionnaire de la voie. L'avis de l'autorité gestionnaire est réputé favorable à défaut de réponse de sa part dans un délai de quatre mois suivant sa saisine.

V. - Le plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics est approuvé par délibération du conseil municipal ou de l'organe délibérant de l'établissement public de coopération intercommunale. Son application fait l'objet d'une évaluation dont la périodicité est fixée par le plan, qui prévoit également la périodicité et les modalités de sa révision.

Article 3

A modifié les dispositions suivantes :

- Abroge Décret n°78-1167 du 9 décembre 1978 - art. 4 (Ab)

Article 4

Le décret n° 99-757 du 31 août 1999 relatif à l'accessibilité aux personnes handicapées de la voirie publique ou privée ouverte à la circulation

publique devant faire l'objet des aménagements prévus par l'article 2 de la loi n° 91-663 du 13 juillet 1991 est abrogé.

Article 5

Le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera publié au Journal officiel de la République française

Par le Premier ministre :

Dominique de Villepin

Le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer,
Dominique Perben

ANNEXE 13 : arrêté du 13 juillet 2009 - matériel « guidé » urbain

ARRETE

Arrêté du 13 juillet 2009 relatif à la mise en accessibilité des véhicules de transport public guidé urbain aux personnes handicapées et à mobilité réduite

NOR: DEVT0912618A

Version consolidée au 14 mai 2011

Le ministre d'Etat, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat, le ministre du travail, des relations sociales, de la famille, de la solidarité et de la ville, le secrétaire d'Etat chargé des transports et la secrétaire d'Etat chargée de la famille et de la solidarité,

Vu le code de l'action sociale et des familles, notamment son article L. 114 ;

Vu la loi n° 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées, notamment son article 45 ;

Vu le décret n° 2003-425 du 9 mai 2003 relatif à la sécurité des transports publics guidés ;

Vu le décret n° 2006-138 du 9 février 2006 relatif à l'accessibilité du matériel roulant affecté aux services de transport public terrestre de voyageurs ;

Vu l'avis du Conseil national consultatif des personnes handicapées du 11 décembre 2007,

Arrêtent :

Article 1

Les dispositions techniques définies à l'annexe jointe au présent arrêté sont applicables, à l'exception des tram-trains, aux rames de transport public guidé urbain, y compris celles qui circulent sur les réseaux souterrains, dans les conditions déterminées par l'article 45 de la loi du 11 février 2005 et par l'article 1er du décret du 9 février 2006 susvisés.

Article 2

Lorsque les travaux de rénovation du matériel roulant affectent des éléments qui font l'objet de dispositions de l'annexe, ces éléments sont rendus conformes aux exigences correspondantes.

Par exception aux dispositions de l'alinéa précédent, la conformité n'est pas requise en cas de modifications substantielles si les travaux indispensables pour obtenir cette conformité nécessitent des modifications structurelles aux portiques des portes (intérieures ou extérieures), aux châssis, aux montants anti-collision, aux caisses des voitures, aux dispositifs d'anti-achevalement des véhicules imposant une nouvelle validation de l'intégrité structurelle du véhicule.

Article 3

Les dispositions techniques du présent arrêté sont applicables à l'expiration d'un délai de trois mois suivant sa publication au Journal officiel de la République française.

Article 4

Le directeur général des infrastructures, des transports et de la mer, le directeur général de l'action sociale et le directeur de la sécurité et de la circulation routières sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au Journal officiel de la République française.

Article Annexe

DISPOSITIONS TECHNIQUES DESTINÉES À FACILITER L'ACCÈS DES PASSAGERS À MOBILITÉ RÉDUITE AUX VÉHICULES DE TRANSPORT PUBLIC GUIDÉ URBAIN

1. Préambule

La présente annexe définit les dispositions applicables pour permettre l'accès des véhicules de transport public guidé aux personnes en situation de handicap et aux personnes à mobilité réduite (PMR), dans des conditions d'accès égales à celles des autres catégories d'usagers, avec la plus grande autonomie possible et sans danger.

Elle définit les dispositions générales à l'ensemble des matériels roulants concernés et les dispositions particulières aux véhicules de transports guidés non soumis aux dispositions techniques du code de la route, en application de son article R. 110-3.

2. Prescriptions générales Accès

L'accès des PMR est réalisé de plain-pied.

Les lacunes horizontales et verticales entre le nez de quai et le seuil des portes accessibles identifiées par le symbole international seront au maximum de 50 mm pour la lacune verticale et de 50 mm pour la lacune horizontale, pour un matériel neuf, à vide, positionné en ligne droite, centré dans l'axe de la voie et par rapport à un nez de quai théorique défini pour le système de transport.

En aucun cas la hauteur du plancher du véhicule ne doit être en deçà du quai.

Ces valeurs sont mesurées horizontalement par rapport à l'axe de la voie et verticalement par rapport au plan de roulement.

Le seuil d'entrée de porte comporte un marquage de 50 mm de large au moins et de couleur contrastée par rapport au plancher du véhicule,

conformément au paragraphe 3.4.

Lorsque ces valeurs spécifiées ne peuvent être atteintes, et notamment dans les stations en courbe des lignes existantes, les accès desservant les espaces réservés aux utilisateurs de fauteuil roulant sont équipés de dispositifs embarqués, tels que rampes d'accès, combles-lacunes ou seuils fusibles.

Cette disposition est réputée satisfaite si le quai est lui-même équipé de dispositifs d'accès aux voitures.

Ces accès doivent être signalés par le symbole international d'accessibilité conforme au symbole 0100 de l'ISO 7000 : 2004.

Les dimensions des lacunes horizontale et verticale pourront être réduites en condition d'exploitation nominale du matériel roulant dès lors que le cahier des charges de l'infrastructure du système de transport prévoit des adaptations des quais. Ces dispositions sont prises en concertation avec l'autorité organisatrice des transports, le constructeur de matériel roulant, l'exploitant du système de transport et les associations de personnes handicapées. Elles peuvent ne concerner que les portions de quai situées au droit des portes réputées accessibles.

3. Prescriptions particulières

Les véhicules de transports guidés non soumis aux dispositions techniques du code de la route, notamment son article R. 110-3 devront en outre satisfaire aux dispositions suivantes.

3.1. Accès

a) Marchepieds extérieurs

Si le matériel dispose de portes situées en extrémité de rame équipées de marchepieds de montée et de descente, ces derniers doivent être antidérapants et avoir une largeur libre effective égale à celle de l'encadrement de la porte.

Les marchepieds internes pour accès à l'extérieur doivent avoir une hauteur maximale de 200 mm et une profondeur minimale de 240 mm. Les contremarches doivent être de hauteur égale. La première et la dernière marches doivent être indiquées par une bande de couleur contrastée conformément au paragraphe 3.4, d'une profondeur de 45 mm à 50 mm

s'étendant sur toute la largeur des marches, à la fois sur l'avant et le dessus des nez de marche. La hauteur de la première marche par rapport au quai n'est pas supérieure à 230 mm.

Un marche-pied d'accès extérieur, fixe ou amovible, doit avoir une hauteur maximale de 230 mm entre marches et une profondeur minimale de 150 mm. La hauteur de la première marche par rapport au quai n'est pas supérieure à 230 mm. Elle comporte un marquage de couleur contrastée par rapport au plancher du véhicule, de 50 mm de large au moins.

Les portes d'accès comportant une marche et plus doivent être dotées de mains courantes de chaque côté de la porte, disposées aussi près que possible de la paroi extérieure de la voiture. Ces mains courantes doivent avoir une hauteur comprise entre 800 mm et 900 mm (mesurée verticalement) au-dessus de la marche inférieure ; elles doivent être parallèles à la ligne tangente aux nez de marche et de couleur contrastée par rapport à leur environnement conformément au paragraphe 3.4.

Une main courante verticale doit également être prévue pour entrer et sortir, le plus près possible des portes.

b) Aides à l'embarquement

Si une rampe d'accès ou un comble-lacune est nécessaire, leurs caractéristiques doivent être les suivantes.

Exigences particulières pour les rampes semi-automatiques

Une commande doit garantir l'immobilisation du véhicule lorsqu'une rampe semi-automatique n'est pas arrimée.

La rampe semi-automatique doit être munie d'un dispositif permettant d'arrêter le mouvement si son rebord avant vient en contact avec un objet ou une personne.

La pente de la rampe ne doit pas dépasser 8 %.

La rampe semi-automatique doit pouvoir supporter une charge concentrée de 2 kN appliquée verticalement sur une surface de 100 mm × 200 mm en tout point de la face exposée de la rampe, sans donner lieu à une déformation permanente.

La rampe semi-automatique doit pouvoir supporter, sur sa surface exposée, une charge répartie, appliquée verticalement de 4 kN par mètre, sans donner lieu à une déformation permanente significative.

La force maximale exercée par une rampe semi-automatique doit satisfaire aux prescriptions suivantes :

— la force maximale exercée par une rampe semi-automatique, dans le sens de l'ouverture, ne doit pas dépasser une force crête de 300 N lorsqu'elle heurte un obstacle ;

— lorsqu'il est prévu que des voyageurs puissent se tenir debout sur une rampe semi-automatique ; cette dernière ne doit pas fonctionner lorsqu'une force verticale égale à 150 N est appliquée sur une surface de 80 mm de diamètre, en tout point de la rampe.

Il doit être installé un mécanisme approprié assurant la stabilité des rampes semi-automatiques en positions déployée et rentrée.

La rampe semi-automatique doit comporter un dispositif de secours permettant de la déployer et de la rétracter en cas de défaillance du système motorisé.

Exigences particulières pour les combles lacunes

Un comble-lacune est un dispositif intégré à la voiture ou au quai, entièrement automatisé et activé conjointement aux séquences d'ouverture/fermeture des portes. Il demeure en position horizontale sans appui sur le quai de la gare, ou sur la voiture respectivement.

Le comble-lacune doit pouvoir supporter une charge concentrée de 2 kN appliquée verticalement sur une surface de 100 mm × 200 mm en tout point de la face exposée de la plaque, sans donner lieu à une déformation permanente.

Le comble-lacune doit pouvoir supporter, sur sa surface exposée, une charge répartie appliquée verticalement de 4 kN par mètre, sans donner lieu à une déformation permanente significative.

La force maximale exercée par un comble-lacune doit satisfaire aux prescriptions suivantes :

— la force maximale exercée par un comble-lacune, dans le sens de l'ouverture, ne doit pas dépasser une force crête de 300 N lorsqu'il heurte un obstacle ;

— lorsqu'il est prévu que des voyageurs puissent se tenir debout sur un comble-lacune, ce dernier ne doit pas fonctionner lorsqu'une force verticale égale à 150 N est appliquée sur une surface de 80 mm de diamètre, en tout point de la plaque.

Il doit être installé un mécanisme approprié assurant la stabilité des combles lacunes en positions déployée et rentrée, ainsi que la sécurité des personnes.

La surface du comble-lacune doit être antidérapante et avoir une largeur libre effective égale à celle de l'encadrement de la porte.

c) Portes

Les portes doivent avoir une largeur effective de passage de 800 mm minimum.

Dispositif d'activation d'une aide à l'embarquement

S'il existe, le bouton de demande de mise en place doit être situé entre 800 et 1 200 mm par rapport au plancher de la plate-forme pouvant accueillir un fauteuil roulant et entre 800 et 1 200 mm par rapport au quai sur la paroi extérieure.

Il doit pouvoir être actionné par une partie du membre supérieur en exerçant une force ne dépassant pas 20 N. Le pictogramme international symbolisant le fauteuil roulant et une couleur contrastée spécifique permettent de le différencier des autres boutons de commande.

Ouverture/fermeture des portes

L'avertissement de la fermeture imminente des portes doit être fait par un signal sonore (buteur) audible à l'extérieur comme à l'intérieur de la rame et par un signal de couleur jaune ou orange visible de l'extérieur et de l'intérieur de la rame au voisinage immédiat de chaque porte.

Ils doivent être émis 2 secondes au moins avant le mouvement de porte.

Dispositif de commande d'ouverture

Si des boutons de commande existent, leurs centres doivent être situés à une hauteur comprise entre 800 mm et 1 200 mm, mesurée verticalement par rapport à tous les quais où la rame doit s'arrêter.

Ils doivent avoir un encadrement de couleur contrastée par rapport au dispositif lui-même et à la surface qui l'entoure, et comporter un pictogramme dont le relief est d'au moins 1 mm.

Ce dispositif doit pouvoir être actionné par une partie du membre supérieur en exerçant une force ne dépassant pas 20 N.

d) Espaces pour fauteuil roulant

Les rames dont la longueur totale est inférieure ou égale à 24,50 m comportent au moins un espace pour fauteuil roulant.

Les rames d'une longueur supérieure à 24,50 m comportent au moins deux espaces pour fauteuil roulant.

Ces espaces sont aménagés sur des plates-formes directement desservies par des accès de plain-pied. Ils doivent permettre le positionnement des utilisateurs de fauteuils roulants.

Ces espaces sont libres de tout obstacle et de dimensions minimales de 1 300 × 800 mm.

Un passage et une aire de manœuvre suffisamment dimensionnés doivent être laissés libres de tout obstacle entre les portes d'accès et ces espaces. Dans ces espaces, une main courante ou une barre de maintien doit pouvoir être saisie à une hauteur comprise entre 800 et 1 000 mm.

Le pictogramme international symbolisant le fauteuil roulant (dimensions minimales de 150 × 150 mm) doit être apposé dans cet espace et comporter une mention Espace réservé en priorité à une personne en fauteuil roulant.

Identification d'accessibilité

Le pictogramme international symbolisant le fauteuil roulant doit être utilisé ; ses dimensions minimales sont de 150 × 150 mm.

Les pictogrammes Oeil barré, Oreille barrée, S3A sont utilisés pour indiquer la présence des dispositifs ou dispositions de communication correspondant aux déficiences qu'ils représentent.

3.2. Aménagements et équipements intérieurs

a) Caractéristiques générales

Le contraste des couleurs du sol, des parois, du plafond et des sièges et l'éclairage doivent permettre de se repérer aisément.

Le revêtement du sol doit être non glissant, de préférence sombre, non brillant et non réfléchissant.

b) Barres de maintien

Sur les plates-formes faisant face aux portes d'accès, le positionnement des barres de maintien et du composteur éventuel doit laisser une largeur de

passage minimum de 850 mm.

Les barres de maintien vertical et/ou horizontal sont disposées de façon à pouvoir être saisies d'une main sans avoir lâché l'autre et à pouvoir être utilisées par les personnes de petite taille. Elles ont une couleur contrastée avec l'environnement. Leur diamètre est de 30 à 35 mm.

c) Eclairage

L'éclairage doit être conforme à la norme EN 13272.

L'éclairage doit être diffus et uniforme, et n'être reflété ni par le sol ni par les barres d'appui. Il ne doit pas créer de reflets sur les panneaux d'information.

Un contraste entre l'éclairage intérieur de la rame et celui de la station est nécessaire.

L'embranchement d'accès au véhicule, lorsqu'il existe, doit avoir un éclairement minimal de 75 lux, mesuré sur 80 % de la largeur de la marche. Cet embranchement doit être signalé par un repérage lumineux non éblouissant.

L'intérieur de la rame doit avoir un éclairement d'une valeur de 150 lux.

d) Marches

Si une marche intérieure ou plus est indispensable, sa hauteur doit être comprise entre 150 et 200 mm et sa profondeur minimum de 280 mm. Le nez des marches doit être d'une couleur bien contrastée par rapport au sol conformément au paragraphe 3.4, et anti-dérapant. Une main courante doit être installée au moins d'un côté, à 900 mm \pm 50 mm, parallèle à la ligne tangente aux nez de marches s'il y en a plus d'une, et doit être de couleur contrastée par rapport à son support conformément au paragraphe 3.4 et être anti-dérapant, de diamètre compris entre 30 et 40 mm et dégagée de la paroi d'au moins 45 mm.

S'il y a plus de deux marches, deux mains courantes doivent être installées de part et d'autre du cheminement.

e) Pente intérieure

S'il existe des pentes intérieures, celles-ci ne doivent pas dépasser 8 % sauf dans l'espace réservé aux fauteuils roulants où le sol doit être horizontal.

f) Sièges

10 % des sièges doivent être prioritairement affectés à l'usage des personnes handicapées et à mobilité réduite, et au moins deux sièges prioritaires doivent être situés sur chaque plate-forme d'accès.

Le règlement d'exploitation du service public de transport précise l'ordre des priorités pour l'utilisation de ces sièges.

Les sièges prioritaires doivent être identifiés par un pictogramme.

Leurs caractéristiques dimensionnelles doivent être les suivantes :

- hauteur de coussin de 450 mm à 500 mm ;
- profondeur de 350 mm minimum ;
- largeur de 450 mm minimum ;
- la distance H entre la face avant du dossier du siège et le plan

vertical passant par la partie la plus en arrière du siège de devant doit être d'au minimum 680 mm (cf. schéma).

Vous pouvez consulter le tableau dans le JO n° 169 du 24/07/2009 texte numéro 9

Une poignée d'appui doit pouvoir être saisie pour s'asseoir ou se relever. Du côté de la paroi latérale, sa hauteur n'excède pas 850 mm ; côté couloir, un accoudoir peut en faire office.

Un espace suffisant, d'une hauteur minimale de 350 mm, doit être laissé sous le siège pour les chiens guides d'aveugles ou à proximité pour les chiens d'assistance.

Un élément de couleur contrastée conformément au paragraphe 3.4 doit permettre de repérer les sièges par rapport au sol ou aux parois latérales.

Les appuis Assis-debout (ou appuis ischiatiques) doivent être situés à une hauteur comprise entre 700 et 800 mm.

g) Valideurs de titre

Lorsqu'ils existent, ils n'empiètent pas dans l'espace pour fauteuil roulant de plus de 100 mm et ne présentent pas d'arêtes vives.

La possibilité d'une validation autonome doit être offerte aux personnes handicapées utilisant l'espace pour fauteuil roulant.

Qu'il s'agisse de valideur sans contact ou de valideur pour titre magnétique, l'interface pour présenter la carte ou la fente pour introduire le

titre doit être située entre 800 et 1 000 mm du plancher et identifiable par un zone de couleur contrastée par rapport à l'environnement conformément au paragraphe 3.4.

La signalisation de fonctionnement doit être visuelle et sonore selon les dispositions suivantes : la validité du titre est donnée par un point vert ou une flèche verte. Si le titre n'est pas valable, une croix rouge s'affiche. Un signal sonore différent est entendu selon que le titre est valable ou non.

3.3. Informations aux voyageurs

a) Généralités

Toutes les informations doivent être cohérentes avec le système général de repérage et d'information, notamment en ce qui concerne les couleurs et les contrastes dans les rames, sur les quais et dans les entrées.

Les informations visuelles doivent être lisibles en toute condition d'éclairage lorsque le véhicule est à l'état opérationnel.

Les informations visuelles doivent être en contraste avec le fond conformément au paragraphe 3.4.

b) Indication de ligne et de destination

Les dispositions suivantes sont applicables aux seuls matériels roulants des lignes de métro ou tramway amenés à circuler sur une même infrastructure (tronc commun) utilisée par des services desservant des destinations différentes (exploitation en fourche, terminus provisoire...).

Sur la face avant

L'indication de ligne et de destination (ou autre message de service éventuel) doit être fournie aux usagers.

Les caractères d'identification de ligne donnant le numéro de ligne ont une hauteur de 200 mm minimum, et ceux qui précisent la destination ont une hauteur de 180 mm minimum.

Les inscriptions sont de couleur contrastée par rapport au fond conformément au paragraphe 3.4.

En cas d'affichage par équipement électronique, la girouette est éclairée en permanence, son inclinaison et son vitrage de protection doivent garantir l'absence de reflets. En cas de messages longs, il convient d'afficher deux

bandes successives sans défilement, plutôt que de réduire la hauteur des lettres.

Sur le côté

L'indication de ligne et de destination doit être fournie aux usagers sur un panneau situé entre 1 200 et 2 500 mm du quai en arrière de la porte avant, un deuxième panneau étant placé en avant de la dernière porte.

Les chiffres donnant le numéro de ligne ont une hauteur de 100 mm minimum ; les caractères indiquant la destination ont une hauteur de 80 mm.

Les inscriptions sont de couleur contrastée par rapport au fond conformément au paragraphe 3.4.

En cas d'afficheur électronique, la girouette est éclairée en permanence.

En cas de tronçon commun à deux lignes ou plus, une information sonore asservie au bruit ambiant (+ 5dB) sur la ligne et la destination du véhicule doit être délivrée soit par un haut-parleur placé à l'extérieur du véhicule, soit sur le quai de station, automatiquement ou par activation à la demande, soit par un système équivalent.

Lorsque les quais sont équipés de portes palières de pleine hauteur, l'affichage sur la face avant et le côté du matériel roulant est remplacé par un affichage en station.

c) Annonces sonores et visuelles à l'intérieur des véhicules

Nom des arrêts

L'information du nom de l'arrêt doit être faite de façon sonore et visuelle par un équipement embarqué.

L'écriture doit être de couleur contrastée par rapport au fond, conformément au paragraphe 3.4. Les caractères doivent avoir une hauteur minimum de 50 mm pour les minuscules, et 70 mm pour les majuscules. Dans le cas de panneau électronique à bord, le message doit rester fixe pendant au moins 10 secondes.

L'annonce sonore doit être concise, claire, audible, et asservie au bruit ambiant (+ 5dB) afin qu'elle puisse être entendue en toute circonstance. Elle doit être diffusée suffisamment à l'avance pour que les voyageurs aient le temps de se préparer à descendre.

S'il y a lieu, en plus de l'annonce sonore, la mention du côté de la sortie doit apparaître en clignotement sous le nom de l'arrêt ou à côté.

Messages de service

En cas de services partiels ou de perturbation, l'information doit être fournie par annonce vocale doublée d'une information visuelle.

d) Plans de ligne

Les plans de ligne doivent être de lecture aisée, avec des inscriptions contrastées conformément au paragraphe 3.4 et des caractères d'au moins 10 mm.

Ils doivent indiquer, de façon simple, les correspondances avec les autres modes de transports et éventuellement les sites remarquables.

Ils ne doivent pas être tous situés du même côté du véhicule.

Un plan de ligne doit pouvoir être lisible depuis les places assises réservées et celles où stationnent les personnes en fauteuil roulant.

e) Sécurité

Dispositifs d'appel d'urgence

Les dispositifs doivent être accessibles et toujours positionnés au même endroit dans les rames. Ils doivent comporter un interphone et un dispositif de commande de couleur rouge situés à 1 500 mm maximum de hauteur par rapport au plancher et un second interphone situé entre 800 et 1 000 mm de hauteur. Une lampe orange clignotante doit donner l'information que la demande d'aide a bien été reçue et enregistrée.

Une indication en relief d'au moins 1 mm doit permettre de les identifier.

3.4. Contraste visuel

Pour faciliter la détection de certains équipements et la lecture de la signalétique et des informations, un contraste visuel est nécessaire. Le choix des matériaux supports et des couleurs ainsi que la qualité d'éclairage contribuent au contraste en luminance et en couleur.

Un contraste de luminance est mesuré entre les quantités de lumière réfléchies par l'objet et par son support direct ou son environnement immédiat, ou entre celles réfléchies par deux éléments de l'objet. Le contraste de luminance doit être d'au moins 70 %.

Un contraste équivalent peut également être recherché d'une manière chromatique, au moyen d'une différence de couleur entre deux surfaces.

Fait à Paris, le **13 juillet 2009**.

Le ministre d'État, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat, Jean-Louis Borloo

Le ministre du travail, des relations sociales, de la famille, de la solidarité et de la ville, Xavier Darcos

Le secrétaire d'État chargé des transports, Dominique Bussereau

La secrétaire d'État chargée de la famille et de la solidarité, Nadine Morano

ANNEXE 14 : Organisation des Transports scolaires en Ile-de-France

Précision importante : les apprentis ne sont pas concernés par les dispositions qui suivent car ce ne sont pas des élèves/étudiants. Ils ont en effet un statut de travailleur salarié, même s'ils suivent des formations périodiques régulières dans des centres de formation d'apprentis (CFA).

Paragraphe 1 : **L'organisation des transports scolaires en région d'Ile-de-France.**

Article R213-20 Modifié par décret n°2005-664 du 10 juin 2005 - art 24 JORF 11 juin 2005 en vigueur le 1^{er} juillet 2005.

L'organisation des transports scolaires dans les départements de la région d'Ile-de-France est régie par les dispositions de l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France et par le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France.

Paragraphe 3 : **Financement des frais de déplacement des élèves et étudiants handicapés dans la région d'Ile-de-France.**

Article D213-22 Modifié par Ordonnance n°2010-462 du 6 mai 2010-art.1

Dans la région d'Ile-de-France, les frais de déplacement exposés par les élèves handicapés ayant leur domicile dans la région et fréquentant un des établissements d'enseignement général, agricole ou professionnel, publics et privés sous contrat conclu en application des articles L. 442-5 et L. 442-

12du présent code, ou reconnus selon les dispositions des articles R. 813-1 à 813-35 du code rural et de la pêche maritime et qui ne peuvent utiliser les moyens de transport en commun compte tenu de la gravité de leur handicap, médicalement établie, pour se rendre audit établissement et en revenir, sont remboursés par le Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Article D213-23 Modifié par décret n°2005-664 du 10 juin 2005 - art 24 JORF 11 juin 2005 en vigueur le 10 mai 2006

Les frais de transport mentionnés à l'article D. 213-22 **sont remboursés** directement aux familles ou aux intéressés s'ils sont majeurs ou, le cas échéant, à l'organisme qui en a fait

Article D213-24 Modifié par décret n°2005-664 du 10 juin 2005 - art 25 JORF 11 juin 2005 en vigueur le 10 mai 2006

Pour les déplacements effectués dans des véhicules appartenant aux élèves ou à leur famille, le remboursement des frais de transfert s'opère sur la base d'un tarif fixé par le conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France. Pour les déplacements effectués à bord des véhicules exploités par des tiers, rémunérés à ce titre, le remboursement des frais s'opère sur la base des dépenses réelles, dûment justifiées.

Article D213-26 Modifié par décret n°2005-664 du 10 juin 2005 - art 25 JORF 11 juin 2005 en vigueur le 10 mai 2006

Dans la **région d'Ile-de-France**, les frais de déplacement exposés par **les étudiants** handicapés ayant leur domicile dans la région et fréquentant un des établissements d'enseignement supérieur relevant de la tutelle du ministre chargé de l'éducation et du ministre chargé de l'enseignement supérieur ou du ministre de l'agriculture et qui ne peuvent utiliser les moyens de transport en commun, compte tenu de la gravité de leur handicap ou de l'inadaptation de ces moyens de transport pour se rendre audit établissement et en revenir, sont pris en charge par le Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Les frais de déplacement exposés par les étudiants handicapés sont pris en charge dans les conditions prévues aux articles D. 213-23 et D. 213-24.

NOTA: Décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 art. 27 : Les dispositions des articles D. 213-22 à D. 213-28 du code de l'éducation antérieurement en vigueur définissant les critères de remboursement et les conditions de versement des frais de transport individuel des élèves et étudiants handicapés vers les établissements scolaires ou universitaires rendus nécessaires du fait de leur handicap demeurent applicables jusqu'à l'entrée en vigueur de la délibération du syndicat des transports d'Ile-de-France fixant les conditions et les tarifs de remboursement et au plus tard dans un délai de six mois à compter de l'installation du conseil du syndicat dans sa composition résultant de l'article 1er du présent décret.

Circulaire n° 2007-35 du 3 mai 2007 relative à la sécurité et l'accessibilité du matériel roulant affecté aux services de transport public terrestre de voyageurs aux véhicules assurant à titre principal la desserte des établissements scolaires

Direction générale de la mer et des transports

Texte non paru au *Journal officiel* NOR : *EQU0790792C*

La sécurité et l'accessibilité des transports scolaires sont des préoccupations essentielles des pouvoirs publics. Dans ces domaines, une démarche volontariste de tous les acteurs doit être encouragée. L'équipement des autocars participe à la sécurité des transports d'enfants :

Le décret n° 2003-637 du 9 juillet 2003 a rendu obligatoire le port de la ceinture de sécurité pour les véhicules de transport en commun de personnes dont les sièges en sont équipés. Les services à titre principal scolaire (SATPS) sont concernés par cette obligation. En effet, les

ceintures permettent une protection efficace des enfants notamment en cas d'accident grave. D'ores et déjà de nombreux SATPS sont exploités avec des autocars équipés de ceintures. Je vous demande d'encourager ces progrès en mobilisant les différentes parties intéressées, notamment les autorités organisatrices des SATPS qui sont en mesure, dans le cadre des appels d'offres, d'exiger du futur exploitant l'utilisation d'autocars équipés de ceintures. Le transport des élèves handicapés constitue une priorité :

L'organisation du transport des élèves handicapés repose aujourd'hui sur deux démarches différentes mais complémentaires.

Le dispositif le plus ancien trouve son origine dans l'article 52 alinéa 1 de la loi n° 75-534 du 30 juin 1975 d'orientation en faveur des personnes handicapées. Cet alinéa, complété par l'article 95 de la loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbain, et qui n'a pas été abrogé à ce jour, dispose que « Afin de faciliter les déplacements des handicapés, des dispositions sont prises par voie réglementaire pour faciliter la création et le fonctionnement de services de transport spécialisés pour les handicapés ou, à défaut, l'utilisation des véhicules individuels ainsi que leur stationnement ».

Concernant plus particulièrement les transports scolaires, les articles R. 213-13 et R. 213-6 du code de l'éducation mettent les frais de déplacement des élèves et étudiants handicapés, qui ne peuvent utiliser les transports en commun pour se rendre dans leurs établissements scolaires, à la charge du département du domicile des intéressés.

Cette prise en charge peut prendre différentes formes. Certains élèves se déplacent par leurs propres moyens (véhicule personnel, véhicule familial...), les frais exposés étant alors remboursés sur la base d'un tarif fixé par le Conseil général. Mais de très nombreux conseils généraux ont mis en place des services de transport spécialisés à l'attention des élèves handicapés, qui assurent des services de porte à porte, et donnent entièrement satisfaction aux élèves et à leurs familles.

Plus récemment, l'article 45 de la loi n° 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées a instauré une obligation de mise en accessibilité des services de transport public dans un délai de dix ans.

Ainsi, la mise en accessibilité progressive des services de transport scolaire va permettre à de nombreux élèves handicapés de les utiliser et de ne plus recourir aux services de transport spécialisés. À terme, ces derniers ne seront utilisés que pour le transport des passagers handicapés qui se trouveront dans l'incapacité d'utiliser les services de transport public, même lorsque ces derniers auront été rendus accessibles.

Dans ce contexte, il vous appartient de veiller à ce que les élèves handicapés ne se trouvent pas sans moyen de transport adapté à leur état de santé :

La mise en accessibilité des SATPS sera très progressive. En effet, ces services sont souvent assurés par de très petites entreprises, qui ont fréquemment recours au marché de l'autocar d'occasion. Or, dans l'attente de la parution de l'arrêté qui définira les dispositions de construction et d'exploitation les concernant, les constructeurs ne sont pas en situation de produire et de commercialiser des véhicules neufs accessibles en nombre suffisant pour renouveler le parc. Par ailleurs, l'acquisition d'un matériel neuf accessible étant d'un coût plus élevé que celui d'un autocar neuf non accessible, de nombreuses entreprises peuvent aussi estimer opportun d'attendre la constitution d'un marché de l'autocar accessible d'occasion, qui prendra plusieurs années, pour procéder au remplacement de leurs véhicules.

Le maintien de transports spécialisés dédiés aux élèves handicapés est donc indispensable tant que les SATPS ne sont pas accessibles :

Il est possible que certaines entreprises procèdent au renouvellement de leur parc au moyen d'autocars non accessibles. Cette situation pourra être tolérée, à titre temporaire, dans la mesure où, d'une part,

les matériels nouvellement acquis sont équipés de ceintures de sécurité et contribuent alors à l'amélioration de la sécurité de l'ensemble des élèves et où, d'autre part, la desserte des établissements scolaires concernés continuera également à être assurée par des services de transport spécialisés pour les élèves handicapés.

En tout état de cause, je vous demande de rappeler à l'ensemble des acteurs que tous les services de transport public, dont les SATPS, devront être rendus accessibles au plus tard le 11 février 2015.

ANNEXE 15 : Définitions des termes TC, Cars et Bus

Extrait Arrêté du 2 juillet 1982 relatif aux transports en commun de personnes

Le terme : "**transport en commun de personnes**" désigne le transport de passagers au moyen d'un véhicule à moteur qui comporte **plus de neuf places** assises, y compris celle du conducteur.

Les véhicules de transport en commun de personnes **comprennent les "autobus" et les "autocars"** tels que définis à l'article R. 311-1 du code de la route.

Les "**autobus**" sont des véhicules à moteur conçus et aménagés pour être **exploités principalement en agglomération** suivant les prescriptions de l'article 71 du présent arrêté. Ces véhicules sont équipés de sièges et **comportent des espaces destinés à des passagers debout**. Ils sont agencés pour permettre les déplacements des passagers correspondant à des arrêts fréquents. Au sens des textes communautaires, ces véhicules sont de classe I.

Les "**autocars**" sont des véhicules à moteur conçus et aménagés pour le transport en commun de **personnes principalement assises**. Au sens des textes communautaires, ces véhicules sont de classe III, ou de classe II lorsqu'ils disposent de places destinées à des passagers debout.

Par "autobus - ou autocar-de **faible capacité**", on entend un autobus -ou autocar- dont le nombre de passagers ne dépasse pas vingt-deux, non compris le conducteur. Au sens des textes communautaires, ces véhicules sont de classe A (autobus) ou de classe B (autocar).

Extrait Arrêté du 2 juillet 1982 relatif aux transports en commun de personnes / Spécifications particulières –art 71- Transport des passagers debout :

La circulation des **autobus** en exploitation et des **autocars** de classe II **avec des passagers debout** n'est autorisée qu'en agglomération, telle que définie par l'article R. 110-2 du code de la route. Lorsque ces véhicules sont affectés à des services de transport public, ils sont **également autorisés à circuler** à l'intérieur d'un périmètre de transports urbains et **dans la zone de compétence de l'autorité organisatrice des transports de voyageurs en Ile-de-France**.

ANNEXE 16 : les organes consultatifs prévus par la loi

La commission communale pour l'accessibilité aux personnes handicapées

Dans les communes de 5 000 habitants et plus, il est créée, au titre de l'article L.2143-3 du code général des collectivités territoriales, une commission communale pour l'accessibilité aux personnes handicapées présidée par le maire et composée des représentants de la commune, d'association d'usagers et d'associations représentant les personnes handicapées. Cette commission dresse le constat de l'état d'accessibilité du cadre bâti existant, de la voirie, des espaces publics et des transports. Elle établit un rapport annuel présenté en conseil municipal et fait toutes propositions utiles de nature à améliorer la mise en accessibilité de l'existant. Cette commission organise également un système de recensement de l'offre de logements accessibles aux personnes handicapées.

La commission intercommunale pour l'accessibilité aux personnes handicapées

Lorsque la compétence en matière de transports ou d'aménagement de l'espace est exercée au sein d'un établissement de coopération intercommunale, la commission pour l'accessibilité aux personnes handicapées doit être créée auprès de ce groupement. Elle est alors présidée par le président de l'établissement. La création d'une commission intercommunale est obligatoire pour les établissements publics de coopération intercommunale compétents en matière de transports ou d'aménagement du territoire, dès lors qu'ils regroupent 5 000 habitants ou plus.

Les missions de la commission intercommunale sont limitées aux seules compétences institutionnelles de l'EPCI. Les communes peuvent transférer une ou plusieurs missions de la commission communale à la commission intercommunale grâce à une convention signée entre les communes et l'EPCI

La commission consultative départementale de sécurité et d'accessibilité (CCDSA).

Cette commission est consultée par le préfet de département sur la sécurité, notamment contre les risques d'incendie et de panique, et sur l'accessibilité aux personnes handicapées, des établissements recevant du public et lors des demandes de dérogation aux règles d'accessibilité relatives à la voirie, aux bâtiments d'habitation collectifs, aux lieux de travail et aux établissements recevant du public. Elle émet un avis sur les demandes d'autorisation ou de dérogation. Les associations de personnes handicapées sont représentées par quatre membres qui participent à cette commission

Le conseil départemental consultatif des personnes handicapées (CDCPH).

Le CDCPH donne un avis et formule des propositions sur les orientations de la politique du handicap dans tous les domaines de la vie sociale et sur les mesures à mettre en œuvre au plan local. Présidé conjointement par le préfet et le président du conseil général du Département, il comprend 30 membres titulaires au maximum dont un tiers de représentants des associations de personnes handicapées et de leurs familles nommés par le préfet

ANNEXE 17 : Le Conseil Consultatif Régional du handicap ex CRCCH, Une instance originale en région Ile-de-France

(Source site web CRIF)

La création d'un **Conseil régional consultatif des citoyens handicapés** a été décidée par la région Ile-de-France en novembre 2004. C'est la première assemblée consultative à exister à l'échelon régional en France.

Son objectif ? Améliorer la prise en compte des situations de handicap, en instaurant une participation active des citoyens handicapés à la vie de la Région.

Les missions de ce conseil sont :

- de réunir des données, de produire des analyses, études et recherches sur la situation des personnes en situation de handicap au niveau régional
- de favoriser des actions de diffusion des connaissances
- d'éclairer le conseil régional, ainsi que les acteurs politiques, économiques, sociaux et culturels dans leurs décisions
- de faire toutes recommandations et propositions d'évolution des délibérations de la Région sur le handicap.

Le CRCCH peut être consulté par le président du conseil régional sur toute question concernant ses missions.

Le mandat de ses membres courait jusqu'en mars 2010.

Après une interruption d'un peu plus d'un an, de nouvelles désignations de membres sont intervenues en avril 2011 et le

CRCCH -devenu CCH- s'est à nouveau réuni une première fois le 5 mai 2011

Ci-après le communiqué publié le 5 mai 2011 sur le site internet de la RIF

« La Région œuvre pour l'amélioration significative de l'autonomie des personnes en situation de handicap. Pour l'aider dans certaines de ses décisions, elle a souhaité renouveler le Conseil consultatif régional des citoyen(ne)s handicapé(e)s (CRCCH) qu'elle avait installé en 2006, en changeant quelques modalités : c'est un **Conseil consultatif du handicap (CCH)** composé de 34 membres qui s'installe pour trois ans ce 5 mai.

Une mission centrée sur les chantiers régionaux

Cette nouvelle instance est investie d'une mission consultative liée et centrée sur les grands chantiers régionaux 2011-2014. Le CCH pourrait par exemple être consulté sur la révision du Schéma régional du tourisme et des loisirs, sur le contrat de plan de développement des formations professionnelles ou de la nouvelle délibération cadre sur la politique sociale et médico-sociale. Cette consultation interviendra en amont du projet, aux stades du questionnement, du diagnostic...

Le CCH proposera aux Conseils départementaux consultatifs des personnes en situation de handicap des rencontres régulières afin de mieux connaître la situation des personnes en situation de handicap sur le territoire. Par ailleurs, comme l'a fait le CRCCH, pour faciliter la diffusion d'une image positive de la représentation du handicap, des liens pourront être tissés avec le Conseil régional des jeunes (CRJ) d'Ile-de-France.

Sa composition

Composé de 34 membres, le CCH sera présidé Laure Lechatellier, vice-présidence en charge de l'action sociale, de la santé et du handicap. Elisabeth Gourevitch en assurera la vice-présidence. Un représentant du Conseil économique, social et environnemental de la Région (Ceser) Ile-de-France ainsi que de la commission d'action sociale régionale feront également partie de la nouvelle instance. Les 30 autres membres sont des personnalités qualifiées dans le champ du handicap : 11 représentants des associations franciliennes les plus représentatives des personnes handicapées, 2 représentants de collectifs nationaux (collectif des démocrates handicapés et « Ni pauvre ni soumis ») et 17 personnalités recouvrant des thématiques par secteur (sport, logement, aidants, transports...).

ANNEXE 18 : Combien y a-t-il de personnes handicapées ?

Cette question importante n'a pas à ce jour de réponse simple, que ce soit au plan national ou au plan francilien.

Source lettre des études de l'AGEFIPH Tendances n°5 –Août 2006

« Sur 38 millions de personnes vivant à domicile et en âge de travailler (15 à 64 ans), 9,2 millions déclarent un problème de santé durable ou un handicap. Pour la moitié d'entre elles, 4,9 millions de personnes, soit 13% de la population d'âge actif, ce problème ou ce handicap limite leur capacité de travail ; parmi celles-ci 1,3 million ont obtenu une reconnaissance administrative de leur handicap. La déficience motrice est le handicap le plus fréquent avec un tiers des cas. Les autres types de déficiences représentent chacune environ un sixième des cas (déficience sensorielle, déficience viscérale ou métabolique, déficience intellectuelle ou psychique) auxquels s'ajoutent des situations composites plus difficiles à définir.

La déficience est rarement précoce : seules 15% des déficiences sont présentes à la naissance ou avant l'âge de 16 ans (âge d'entrée théorique dans la population active).

En revanche, les accidents constituent une cause de déficience plus fréquente que la maladie et le vieillissement. »

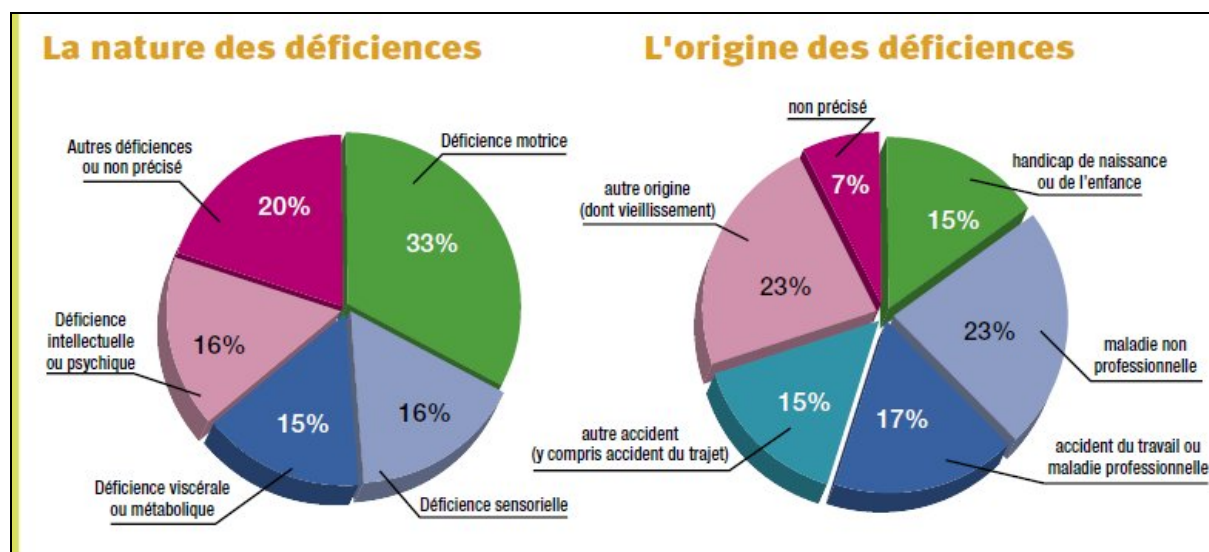


Figure 45 : Les déficiences : différentes natures et différentes origines (source AGEFIPH)

L'article L.114 du Code de l'action sociale et des familles (repris par la loi de 2005) fournit une définition assez précise des *personnes handicapées* (« les personnes qui subissent, dans leur environnement, toute limitation d'activité ou restriction de participation à la vie en société subie en raison d'une altération substantielle, durable ou définitive d'une ou plusieurs fonctions physiques, sensorielles, mentales, cognitives ou psychiques, d'un polyhandicap ou d'un trouble de santé invalidant »). Toutefois, cette définition est plus large et plus sujette à interprétation que celle utilisée pour la reconnaissance administrative du handicap.

Et, comme le rappelle le document « Le Handicap en chiffres », (février 2004)¹⁴⁶, « il n'y a pas de réponse unique à cette question, car la nature, l'origine et la gravité des atteintes peuvent être très diverses. On peut appréhender le handicap sous de multiples facettes : l'incapacité à accomplir certains actes simples de la vie quotidienne, la nécessité de recourir à une aide humaine ou technique, les limitations rencontrées dans certaines activités, le bénéfice d'une reconnaissance administrative, l'accès à une prestation sont autant d'indicateurs possibles, qui ne se recoupent pas nécessairement et délimitent donc des populations différentes ».

Cette difficulté n'est pas propre à l'Ile-de-France. Pour tenter de répondre à cette question, une grande enquête nationale a été conduite par l'INSEE en 1998/1999 puis renouvelée partiellement en 2008.

Au plan national, ce sont ainsi près de 12 millions de personnes (sur 65, soit près de 20%) qui seraient, de façon permanente, concernées par la loi de 2005.

Ainsi, si l'on extrapole les pourcentages nationaux des 7 populations de l'enquête HID à la population francilienne (avec la réserve que la proportion de personnes âgées y est plus faible qu'en province), on obtient les chiffres suivants (en jaune les handicaps qui feraient l'objet d'une reconnaissance administrative -soit environ 640 000) :

Les enquêtes Handicaps-Incapacités-Dépendances de 1998 et 1999

Source : http://www.insee.fr/fr/themes/document.asp?reg_id=0&ref_id=irsoc022

Selon la CIF (Classification Internationale du Fonctionnement, du handicap et de la santé), le **handicap**, comme son corollaire positif, le fonctionnement, comporte deux grands types de composantes :

- ✓ la composante de l'**organisme**, elle-même constituée de deux domaines (celui des fonctions organiques et celui des structures anatomiques)
- ✓ et la composante des **activités** et de la **participation** (deux façons d'envisager les tâches et actions de la vie).

La forme prise, pour un individu donné, par chacune de ces composantes est elle-même le résultat de l'interaction entre des problèmes de santé (trouble, maladie) d'une part, et des facteurs environnementaux et personnels d'autre part. Ainsi deux individus présentant le même problème de santé peuvent-ils connaître des types ou des degrés de handicaps différents selon le milieu dans lequel ils vivent et leurs caractéristiques personnelles en termes d'âge, de sexe, d'origine sociale, d'expérience de vie préalable au trouble etc.

Etudier le handicap suppose donc d'étudier les différentes composantes suivantes :

- ✓ Les **déficiences** : problèmes dans les fonctions organiques (fonctions physiologiques des systèmes organiques, y compris les fonctions psychologiques) ou les structures anatomiques (parties anatomiques du corps telles que les organes, les

¹⁴⁶ Établi sur la base de l'enquête HID par le Centre Technique National d'Études et de Recherches sur les Handicaps et les Inadaptations (CTNERHI), la Direction Générale de l'Action Sociale (DGAS) et la Direction de la Recherche, des Études, de l'Évaluation et des Statistiques (DREES)

membres et leurs composantes), tels qu'un écart ou une perte importante. La notion de déficience ne comporte pas à proprement parler de notion de gravité. Les déficiences peuvent entraîner des **incapacités**, ou conduire à des **limitations d'activités**.

✓ **Les incapacités** : ce sont les difficultés ou impossibilités de réaliser des actes élémentaires de la vie quotidienne (par exemple, s'habiller, se laver, se nourrir.... Elles résultent en général d'une ou plusieurs déficiences.

✓ **Les limitations d'activité** : difficultés qu'une personne peut éprouver dans l'exécution d'une tâche ou d'une action. Cette limitation est généralement estimée en termes de **capacité à faire**, l'environnement étant supposé normalisé. On peut ainsi étudier les limitations à fixer son attention, à conduire un véhicule ou à soulever et porter des objets.

✓ **Les restrictions de participation** : problèmes qu'une personne peut rencontrer pour s'impliquer dans la vie réelle. Ces restrictions sont le plus souvent relevées en recourant à la notion de performance au sens de réalisation concrète. Plus encore que les notions précédentes, elles sont influencées par l'environnement qui rendra plus difficile ou, au contraire, aidera à la fixation de l'attention, à la conduite du véhicule ou au port des charges, mais aussi à l'insertion scolaire ou professionnelle, au déroulement d'une vie familiale.

L'enquête HID est donc articulée autour de trois grands thèmes :

- **les déficiences** (les pertes ou les dysfonctionnements des diverses parties du corps ou du cerveau),
- **les incapacités** (les difficultés ou impossibilités de réaliser des actes, en allant des plus élémentaires jusqu'aux plus complexes)
- et **les désavantages** (les difficultés ou impossibilités que rencontre une personne à remplir les rôles sociaux auxquels elle peut aspirer ou que la société attend d'elle).

Les résultats de l'enquête HID

Parmi l'ensemble des personnes vivant en ménage ordinaire ou en institution, 61 % ne souffrent d'aucune déficience, 19 % d'une seule déficience et 10 % de plusieurs.

Les déficiences motrices, intellectuelles ou mentales et les déficiences viscérales ou métaboliques sont les plus fréquentes. Elles concernent chacune environ 15 % des personnes.

Si toutes les déficiences deviennent plus fréquentes avec l'âge, certaines en particulier les déficiences intellectuelles ou mentales atteignent très tôt des prévalences élevées. Les origines les plus répandues sont les maladies (24 %), les problèmes sociaux ou familiaux (13 %) et le vieillissement (11 %). Dans la vie quotidienne, la toilette, l'habillage et les activités demandant un déplacement extérieur sont celles qui nécessitent le plus d'aide. La mobilité, la communication ou l'alimentation posent moins de problèmes. Plus on vieillit, plus le besoin d'aide se fait sentir. Dans la plupart des activités, les hommes sont plus souvent atteints de limitations que les femmes avant 60 ans ; la situation s'inverse après cet âge. Le handicap n'est pas un facteur significatif d'isolement : 95 % des personnes handicapées entretiennent des contacts avec la famille proche et 85 % avec des amis.

Le **handicap** est abordé dans cette étude par l'état de santé fonctionnelle de la personne, c'est-à-dire en tenant compte d'une part des **déficiences** et d'autre part des **limitations fonctionnelles** que cette personne déclare. La conjonction d'au moins une déficience et d'au moins une limitation fonctionnelle de même ordre permet d'étudier une population particulièrement touchée par de graves problèmes de santé, et de caractériser les personnes selon trois types de handicap : moteur, sensoriel ou cognitif. Dans cette étude, cette notion du handicap ne fait pas appel à la limitation d'activité ou à la restriction de participation sociale que ces déficiences peuvent engendrer ou non, ce n'est donc pas une « situation » de handicap.

Type de déficience	Items proposés par le questionnaire de l'enquête
Motrice	Paralyse complète d'une ou plusieurs parties du corps Paralyse partielle d'une ou plusieurs parties du corps Amputation Gêne importante dans les articulations (douleur, raideur, limitation des mouvements) Limitation de la force musculaire Mouvements incontrôlés ou involontaires Troubles de l'équilibre Autres problèmes limitant les mouvements
Sensorielle	Aveugle (ou seulement perception de la lumière) Malvoyant (pour une déficience visuelle grave mais sans être aveugle) Un œil ne voit rien ou quasiment rien Difficulté pour voir de près ou de loin, mais ni malvoyant, ni aveugle Limitation du champ visuel (ne pas voir sur les côtés, ou dans une partie du champ visuel, ...) Autre problème visuel (trouble de la vision des couleurs, fatigue visuelle) Surdité complète (des deux oreilles) Malentendant (difficulté d'audition importante, mais pas aussi complète que la surdité) Surdité d'une seule oreille Autre difficulté à entendre mais ni malentendant, ni sourd Autre problème auditif (bourdonnements, sifflements, acouphènes, ...)
Cognitive	Mutit�� (��tre muet) Aphasie, dysphasie (difficulté pour choisir ou combiner des mots) Atteinte des cordes vocales, laryngectomie Bégaiement Autres troubles de la parole ou du langage oral Troubles d'orientation dans le temps ou dans l'espace (ne sont pas pris en compte les troubles d'orientation liés uniquement à un problème de vue) Troubles de mémoire importants (immédiat ou à long terme) Troubles de l'humeur (découragement, démotivation) Troubles anxieux Difficultés de relations avec autrui (irascibilit��, phobie sociale, sentiment d'être agressé) Difficultés d'apprentissage Difficultés de compréhension Retard intellectuel Autre trouble intellectuel Autre trouble psychique

Type de limitation fonctionnelle	Items proposés par le questionnaire de l'enquête
Motrice	<p>Une personne est limitée motrice si elle a répondu pouvoir faire avec <u>beaucoup</u> de difficulté, ou <u>pas du tout</u>, les actions suivantes :</p> <p>Pouvez-vous marcher 500 mètres sur un terrain plat sans l'aide de quelqu'un, d'une canne ou d'une aide technique ?</p> <p>Pouvez-vous monter et descendre un étage d'escalier sans l'aide de quelqu'un, d'une canne, de la rampe ou d'une aide technique ?</p> <p>Pouvez-vous lever le bras (par exemple pour attraper un objet en hauteur) ?</p> <p>Pouvez-vous vous servir de vos mains et de vos doigts sans aide technique (par exemple pour ouvrir une porte, manipuler les robinets, saisir un crayon, utiliser des ciseaux, ...) ?</p> <p>Pouvez-vous vous baisser ou vous agenouiller, sans l'aide de quelqu'un ou d'une aide technique ?</p> <p>Pouvez-vous porter un sac à provisions de 5 kilos sur une distance de 10 mètres sans l'aide de quelqu'un ou d'une aide technique ?</p>
Sensorielle	<p>Une personne est limitée sensorielle si elle a répondu pouvoir faire avec <u>beaucoup</u> de difficulté, ou <u>pas du tout</u>, même avec l'aide d'appareillage, les actions suivantes :</p> <p>Pouvez-vous voir clairement les caractères d'imprimerie d'un journal ?</p> <p>Pouvez-vous voir clairement le visage de quelqu'un à 4 mètres (de l'autre côté de la rue) ?</p> <p>Pouvez-vous entendre ce qui se dit dans une conversation avec plusieurs personnes ?</p>
Cognitive	<p>Une personne est limitée cognitive si elle a répondu pouvoir faire avec <u>beaucoup</u> de difficulté l'action suivante :</p> <p>Au quotidien, éprouvez-vous des difficultés à nouer des relations avec d'autres personnes ?</p> <p>Ou si elle a répondu avoir <u>souvent</u> des difficultés à faire les actions suivantes :</p> <p>Avez-vous des difficultés pour comprendre les autres ou vous faire comprendre des autres (en dehors des difficultés liées aux différences de langue) ?</p> <p>Vous arrive-t-il de ne plus vous souvenir à quel moment de la journée on est ?</p> <p>Au cours d'une journée, vous arrive-t-il d'avoir des « trous de mémoire » ?</p> <p>Avez-vous des difficultés pour vous concentrer plus de 10 minutes ?</p> <p>Avez-vous des difficultés pour résoudre les problèmes de la vie quotidienne (comme se repérer sur un itinéraire ou compter l'argent) ?</p> <p>Avez-vous des difficultés pour apprendre de nouveaux savoirs ou savoir-faire (par exemple avoir des problèmes importants de concentration, intégrer difficilement de nouvelles connaissances, avoir des troubles qui nuisent à un apprentissage, ...) que ce soit à l'école, en formation professionnelle, dans une activité de loisirs, ... ?</p>

Une extrapolation à l'Ile-de-France des résultats nationaux quantitatifs peut être tentée.

ENQUETE HANDICAP-INCAPACITE-DEPENDANCE 1998-1999	nombre de personnes concernées en 1999	part dans l'ensemble des Handicaps	part dans la population française 2002	estimation prorata Ile de France
	France ENTIERE			IDF
Population 1 : des incapacités isolées et mineures (5,3 millions de personnes qui ne déclarent qu'une ou plusieurs incapacité(s) sans restriction d'activité ni reconnaissance administrative)	5 300 000	45%	9,1%	1 000 000
Population 2 : des incapacités diffuses non repérées (0,8 millions de personnes qui ne déclarent qu'une limitation d'activité, sans incapacité ni reconnaissance administrative)	800 000	7%	1,4%	150 000
Population 3 : des modes de reconnaissance aux critères disparates (1,2 millions de personnes qui déclarent une reconnaissance d'un taux d'invalidité ou d' incapacité , sans incapacité ni limitation)	1 200 000	10%	2,1%	230 000
Population 4 : les personnes âgées dépendantes (2,3 millions de personnes qui déclarent une ou plusieurs incapacité(s) et une restriction de leurs activité, sans reconnaissance administrative)	2 300 000	20%	3,9%	400 000
Population 5 : le noyau dur du handicap (1,2 millions de personnes qui déclarent à la fois une ou plusieurs incapacité(s), une limitation des activités et une reconnaissance d'un taux d'incapacité ou d' invalidité)	1 200 000	10%	2,1%	230 000
Population 6 : des déficiences intellectuelles ou mentales (0,65 millions de personnes qui déclarent une ou plusieurs incapacité(s), avec reconnaissance d'un taux d'invalidité mais sans limitation)	650 000	6%	1,1%	120 000
Population 7 : des maladies limitantes (0,325 millions de personnes qui déclarent une limitation avec reconnaissance d'un taux d'invalidité ou d' incapacité , sans incapacité)	325 000	3%	0,6%	60 000
				IDF 2007
TOTAL	11 775 000	100%	20%	2 190 000
			5,84%	640 000
total POPULATION France 1999	58 518 000		100%	10 951 136

L'extrapolation des données nationales conduirait ainsi à 640 000 (recensement 1990) handicapés reconnus (jaune) en Ile-de-France soit 670 000 aujourd'hui (recensement 2007).

L'enquête HID de 1998/1999 a donné lieu à une exploitation importante et à des synthèses (cf. supra « Le Handicap en chiffres » notamment).

Cette enquête a été renouvelée en 2008 sous la dénomination « Enquête Handicap Santé » mais n'a pas donné lieu à la même exploitation globale, sauf sur quelques départements dont les Hauts de Seine (INSEE) qui ont financé un sur-échantillonnage.

Cette enquête met en évidence la très grande difficulté à identifier les personnes souffrant d'un handicap. Leur importance a été appréhendée à partir d'une segmentation fondée sur des éléments objectifs (par exemple reconnaissance administrative) soit à partir des déclarations des intéressés

Les 3 catégories de handicap : (Source INSEE / étude sur les Hauts de Seine)

« a) les personnes qui ont une reconnaissance administrative de leur situation de handicap, d'incapacité ou de dépendance. Elles ont notamment déclaré :

- ✓ percevoir une rente ou une pension ou avoir un taux d'invalidité ou d'incapacité reconnu par la Sécurité sociale, l'Armée ou les sociétés d'assurance,
- ✓ bénéficier d'une allocation ou d'une prestation comme l'Allocation adulte handicapé (AAH), la Prestation de compensation du handicap (PCH), l'Allocation compensatrice pour tierce personne (ACTP), l'Allocation d'éducation de l'enfant handicapé (AEEH) ; ou d'une carte d'invalidité, de priorité ou de stationnement,
- ✓ avoir été orientées vers un service ou un établissement pour personnes handicapées,
- ✓ bénéficier de l'Allocation personnalisée d'autonomie (APA).

Des prestations comme l'AAH sont sous condition de ressources, d'autres telles que l'AEEH ou la PCH ne le sont pas. L'APA n'est pas soumise à des conditions de ressources mais son montant dépend des revenus des bénéficiaires.

b) les personnes dont la situation de handicap est ressentie sont celles qui ont répondu oui à la question « considérez-vous avoir un handicap? ».

c) les personnes identifiées comme ayant un handicap, une dépendance ou une incapacité déclarent être dans l'impossibilité totale d'accomplir une activité (par exemple : marcher 500 mètres, attraper un objet en hauteur, se souvenir de choses importantes) ou avoir un aménagement spécifique de leur logement ou recevoir une aide humaine ou technique. »

Or ces 3 catégories se recoupent partiellement comme le montre la graphique ci-dessous : (même source INSEE / étude sur les Hauts de Seine)

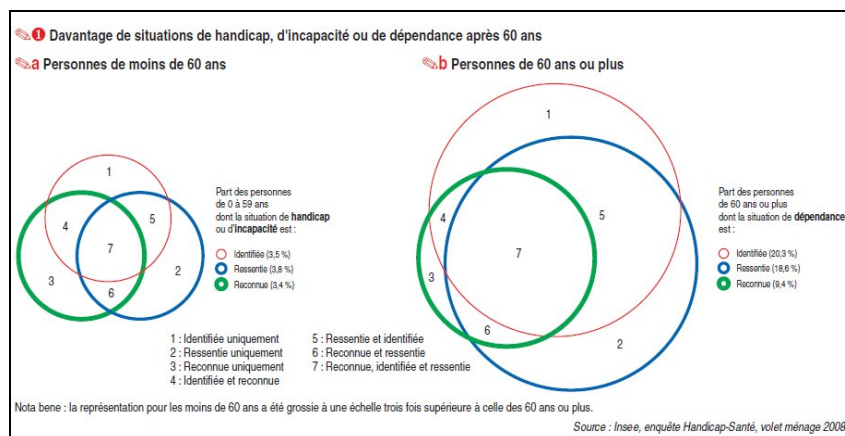


Figure 46 situations de handicap, d'incapacité ou de dépendance (enquête Handicap Santé 92)

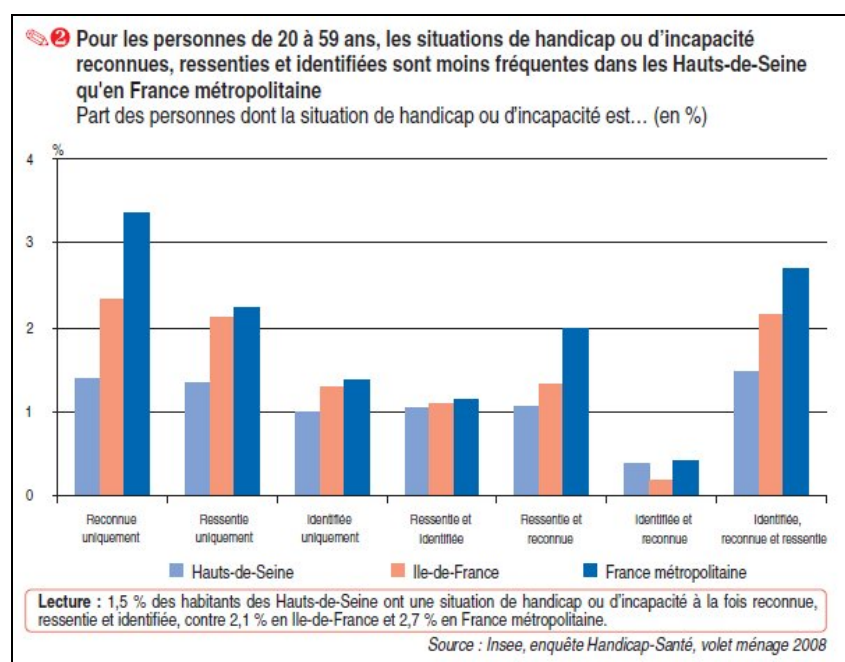


Figure 47 : enquête Handicap dans le 92 -situations reconnues, ressenties ou identifiées

On ne peut que souhaiter que la région Ile-de-France se dote d'éléments d'analyse identiques pour mieux appréhender les populations concernées et, partant, leurs besoins spécifiques.

ANNEXE 19 : illustration des aménagements nécessaires dans les TC

Le parti a été pris de détailler dans cette annexe essentiellement les aménagements qui concernent les réseaux ferrés. La raison en est double :

D'abord, parce qu'en dehors du handicap de mobilité, les solutions apportées (aveugles ou malvoyants, malentendants...) sont de même nature que l'on soit sur un réseau bus ou un réseau ferroviaire. Ce qui est indiqué pour les réseaux ferrés vaut donc également pour les réseaux bus.

Ensuite, parce que, pour les handicaps moteurs (dont les Utilisateurs de Fauteuils Roulants -UFR) l'accessibilité des réseaux bus se règle, au plan technique, de façon relativement simple : C'est le bus qui « descend » (grâce à un jeu dans la suspension) pour se mettre au niveau de la voirie et l'aménagement de celle-ci consiste à réduire les dénivellations au niveau des points d'arrêt.

Bien évidemment, les points d'arrêt des bus doivent faire l'objet d'un minimum d'aménagement de façon à permettre à un UFR d'emprunter le bus dans de bonnes conditions de sécurité.

L'accès au train reste une problématique très complexe sur le réseau ferroviaire lequel s'est construit (pour la partie SNCF/RFF plus que pour la partie RATP du RER qui est beaucoup

plus récente) depuis le milieu du 19ème siècle dans une grande diversité (voir plus loin).

Comme l'explicite de façon synthétique le rapport présenté devant le Conseil Régional le 24 juin 2011¹⁴⁷ En règle générale, les projets de mise en accessibilité des gares du réseau de référence doivent permettre d'assurer un accès aux personnes à mobilité réduite, du parvis de la gare jusqu'à la montée dans le train (**accessibilité dite « des niveaux 1 à 4 »**).

Ils doivent pour cela traiter :

1. l'aménagement des abords directs de la gare : obstacles et pentes des cheminements pour accéder à la gare (bâtiment gare, ou accès aux installations d'accès PMR aux quais...), revêtements du sol, largeur des accès, éclairage...
2. les conditions d'accès de plain-pied au bâtiment voyageur : longueur des cheminements, type de sol, pente douce, portes automatiques...et le traitement du bâtiment voyageur : lisibilité des indications, accès des guichets et automates de vente de titres, accessibilité visuelle et sonore de l'information voyageurs ...
3. les possibilités d'accès aux quais : au moins un des cheminements principaux est traité, offrant notamment un passage spécifique des lignes de contrôle billets quand elles existent, des escaliers adaptés ou ascenseurs, une

¹⁴⁷ Délibération CR 51-11 : participation régionale au financement du schéma directeur d'accessibilité du réseau ferre d'Ile-de-France / approbation de la convention cadre pour la mise en œuvre du schéma directeur d'accessibilité d'Ile-de-France

largeur de cheminement règlementaire, le guidage des personnes malvoyantes ...

4. l'aménagement des quais : largeur des cheminements, absence d'obstacle, bandes podotactiles d'éveil à la vigilance, espace d'attente avec sièges, hauteur adaptée au matériel roulant actuel répondant aux critères d'accessibilité et au matériel envisagé à terme, dispositifs adaptés d'appel d'urgence.



Figure 48 : signalétique des 4 types de handicap

Handicap de mobilité

▪ Pour les personnes en fauteuil roulant

Parvenir à monter dans un train suppose d'avoir pu accéder sans difficultés à celui-ci. Les difficultés de cheminement sont nombreuses : de la voirie au bâtiment de la gare ou de la station, du bâtiment au quai, du quai au train. Les aménagements nécessaires pour rendre le transport accessible aux personnes en fauteuil roulant concernent les points suivants

- Le passage du quai au train (et vice versa) doit se faire « à niveau ». lorsque cela n'est pas possible, on peut utiliser, avec l'assistance d'un agent de gare, une rampe amovible voire un élévateur hydraulique.
- Le franchissement des voies doit être assuré par des ascenseurs lesquels doivent être équipés de boutons à la bonne hauteur
- L'entrée/sortie du bâtiment de gare (vers la voirie ou vers les quais) doit se faire sans dénivellation et avec des portes automatiques
- les guichets de vente, comme les distributeurs automatiques de titres de transport doivent être surbaissés. La hauteur des tablettes doit permettre l'écriture d'un chèque ou le règlement par carte bancaire. Une nouvelle génération de guichet est en cours d'étude avec une façade plus creusée pour permettre un accès frontal par les personnes en fauteuil.
- les **contrôles automatiques** doivent comporter un ou des **passages élargis** Ils permettent aux personnes en fauteuil roulant, comme aux parents avec des poussettes, ou aux voyageurs chargés de bagages encombrants ou de vélos d'accéder au quai.
- Les zones de dépose-minute et les parkings doivent comporter des places de parking réservées, plus larges pour permettre à une

personne de sortir son fauteuil à côté de sa voiture et de s'y installer sans difficulté.

- La hauteur des bornes d'appel/assistance doit permettre leur utilisation depuis un fauteuil.

Handicap visuel

▪ Pour les personnes aveugles

- Un guidage peut être réalisé par une « **bande de guidage** ». Posée au sol avec un relief étudié pour être facilement détectable par une canne blanche, la bande de guidage trace un cheminement qui permet au voyageur aveugle de se diriger dans la gare
- Les dangers doivent être signalés par une « **bande d'éveil de vigilance** » : constituée de cercles en relief détectables par les pieds, elle signale un danger comme un escalier qui descend ou une voie ferrée.
- Les ascenseurs doivent être équipés d'**informations sonores** pour signaler les étages ainsi que d'inscriptions en **braille** sur les boutons d'appel
- Les rampes d'escalier sont à équiper de **lettres en relief** et en braille qui permettent de recueillir des éléments d'information donnée par la signalétique pour les voyageurs qui voient.
- Les équipements particuliers doivent être signalés par une **balise sonore de localisation** : déclenchée à distance par une télécommande universelle déjà

utilisée par un certain nombre de personnes aveugles, elle est située au-dessus d'un équipement (porte) ou d'un service (accueil, guichet,...) et donne un bref message qui permet à la personne déficiente visuelle de l'atteindre.

- Dans les grands espaces publics, un guidage peut être également réalisé par une "**Flèche sonore**" : ce système d'orientation audio combinant plusieurs balises sonores permet, sans risque de confusion, de s'orienter.
- Les trains doivent diffuser des annonces sonores doublant les systèmes de visualisation du parcours et du prochain arrêt

▪ Pour les personnes malvoyantes : en sus des dispositifs précédents

- Les portes vitrées sont spécialement « **sérigraphies** » pour éviter une rencontre brutale avec une paroi de verre.
- Les escaliers sont signalés par une **coloration contrastée** de la première et dernière contremarche qui complète le dispositif de la bande d'éveil de vigilance.
- En sortie d'escalier, les changements de niveau sont aménagés avec des **rampes prolongées** en haut et en bas permettant de garder l'équilibre.
- Le repérage et les conditions d'utilisation des **bornes d'appel/assistance** sont aménagés pour ce type de handicap.

Handicap auditif

- **Pour les personnes sourdes et malentendantes**
 - Les ascenseurs doivent être équipés d'**informations visuelles suffisamment claires** pour signaler les étages.
 - Les lieux de stationnement prolongé (attente...) peuvent être équipés de **signal lumineux d'alerte** pour permettre aux personnes handicapées auditives d'évacuer les lieux en cas d'urgence (doublage des annonces par haut parleur).
 - Les guichets de vente ou d'accueil sont équipés de « **boucle magnétique** » qui permet à la personne dont les oreilles sont appareillées de se brancher sur la seule fréquence du micro de l'agent en éliminant tous les bruits ambiants.
 - Les écrans de téléaffichage doivent pouvoir fournir un doublage des informations sonores
 - Des expérimentations doivent être développées pour généraliser la **diffusion automatique en langue des signes** sur les écrans de téléaffichage (dernière génération).
 - Les conditions d'utilisation des **bornes d'appel/assistance** doivent être aménagées (boucle magnétique).
 - Les trains doivent être équipés de système de visualisation du parcours et du prochain arrêt

Handicap cognitif

- L'importante diversité des handicaps rencontrés ne permet pas de définir des types d'aménagements pouvant répondre au besoin.

Handicap autre

- **Pour les personnes de petite taille**, la plupart des aménagements réalisés en faveur des personnes en fauteuil roulant leur sont utiles. On y ajoutera un seul élément :
 - Les escaliers doivent être équipés d'une deuxième rampe plus basse afin de permettre aux personnes de petite taille de les emprunter avec plus de sécurité.

ANNEXE 20 : l'aménagement des réseaux ferroviaires pour les UFR. (Utilisateurs de Fauteuils Roulants)

A la différence des réseaux bus ou même tramway, les réseaux dits lourds (métro, RER et trains) nécessitent la présence de quais surélevés (par rapport à la voirie) dans les points d'arrêt. Assurer l'accessibilité pour le UFR nécessite donc de permettre le franchissement d'un premier dénivelé entre la voirie et le quai d'une part puis d'un deuxième dénivelé entre le quai et la rame d'autre part.

Bien que la loi de 2005 ait dispensé les réseaux de métro souterrains de l'obligation d'accessibilité, il n'est pas sans intérêt de mesurer la nature et l'origine des difficultés que l'on rencontre dans le réseau métro francilien.

Car sur le **réseau Métro**, ce n'est pas le passage du quai à la rame qui pose des difficultés (le niveau est sensiblement le même) mais l'accès au quai. A la différence de bien des métros occidentaux, le principe retenu dans les années 1900 pour les lignes souterraines du métro parisien repose d'une part sur des quais latéraux (et non sur un quai central) et d'autre part sur de petites entrées/sorties sur la voirie qui sont rarement situées à l'aplomb des quais. Dans les stations communes à plusieurs lignes, il en résulte l'obligation de séparer les flux de piétons propres à chaque destination, lesquels circulent dans des « tubes » qui se chevauchent lorsqu'ils se croisent. D'où la multiplication de virages, petits escaliers etc. qui rendent les cheminements difficiles - voire parfois impossibles à mécaniser. Mais là encore, comme pour le tramway, lorsque l'on construit une ligne nouvelle ou un prolongement de ligne (cas de la ligne 14 par exemple), les dispositions constructives nécessaires peuvent être prises pour rendre les stations nouvelles accessibles ;

S'agissant des **RER et des trains**, la situation rencontrée est assez différente selon que l'on se situe sur le réseau RATP ou sur le Réseau RFF/SNCF.

Sur le réseau à gabarit ferroviaire (RER, Transilien), l'accès au train reste une problématique très complexe car le réseau ferroviaire s'est construit depuis le milieu du 19^{ème} siècle dans une grande diversité. Cela vaut également pour l'Ile-de-France dont, comme on le verra plus loin, une partie du réseau ferroviaire historique sera transférée (dans les années 30 puis dans les années 60 :70) à la RATP pour servir de base à la création des RER B puis A.

Lorsque l'exploitation du chemin de fer commence, dans les années 1850, les « wagons » qui transportent les voyageurs sont construits sur le modèle des diligences qu'ils vont progressivement remplacer. Mais, pour des raisons techniques (suspension), le plancher des voitures est positionné au-dessus du niveau des roues ; chaque compartiment dispose de sa porte pour monter/descendre et de son marchepied. Les premiers « débarcadères » (ancêtres des gares) sont aménagés de façon rudimentaire avec des

quais empierrés très bas sur lesquels on descend avec des identiques à ceux qui équipent les diligences.

A cette époque, la circulation des voyageurs dans les gares s'effectue « à niveau », et le passage d'un quai à l'autre s'effectue en cheminant sur des passages dits « planchiés » qui recouvrent les voies de circulation ferroviaire.

Progressivement, pour limiter les accidents liés au développement des circulations, vont apparaître, dans les gares les plus importantes, des souterrains destinés à faciliter les passages d'un quai à un autre et pour limiter les accidents à la montée et à la descente, les quais vont être mieux aménagés et légèrement relevés.

Le relèvement des quais soulève, dès l'origine une difficulté liée au « gabarit » ferroviaire. Le gabarit est une enveloppe virtuelle dans laquelle doivent s'inscrire tous les mobiles, qu'il s'agisse de trains de voyageurs ou de trains marchandises. En pratique, le gabarit a été déterminé par les transports de marchandises et plus précisément par les transports militaires lesquels sont la première priorité des pouvoirs publics et des compagnies ferroviaires (compagnies privées) en cette période de fin des années 1800, début des années 1900.

Précisions sur le gabarit ferroviaire (réseau ferré national) :

Les lignes du réseau ferré national français sont classées selon la référence UIC (Union Internationale des Chemins de Fer) en 3 catégories selon le trafic fret susceptible de les parcourir :

- Gabarit A
- Gabarit B1
- Gabarit B2

Le gabarit traduit l'enveloppe virtuelle d'un mobile qui se déplace sur deux rails. Cette enveloppe est « impénétrable » pour les éléments fixes (paroi de tunnel, poteau, quai, etc.) et infranchissable par le mobile. On garantit ainsi qu'aucune partie du train ne viendra heurter un obstacle.

Il tient compte de plusieurs éléments :

- Le profil en coupe du véhicule
- Le louvoiement possible en fonction de la vitesse
- Le déport latéral en courbe
- Le déport vertical en devers
- Les tolérances d'implantation des rails et le ripage latéral admissible

Corollaire de cette inscription dans le gabarit, aucune partie fixe (poteau, quais, etc..) ne peut empiéter sur le gabarit. Les quais se situent donc hors de l'enveloppe du gabarit ce qui crée une lacune à la fois horizontale et verticale qui ne peut être comblée que par un marchepied conçu non pas comme une échelle verticale mais comme un escalier incliné.

Au lendemain de la deuxième guerre mondiale, le « standard » d'équipement des gares françaises est celui de quais à environ 30 cm de hauteur par rapport au rail alors que le

plancher des voitures est à 95 cm environ. Dans les gares, les opérations de montée et de descente des voyageurs allongent les temps de stationnement.

La seule exception à ce modèle est la ligne de Versailles à Paris Saint Lazare qui a été équipée, dès sa construction, de quais de type « métro » à plus de 90 cm.

Dans la deuxième moitié du 20ème siècle, l'apparition de marches rétractables sur les voitures à voyageurs permet de remonter progressivement une grande partie des quais à 55 cm. Ensuite, à partir des années 1970, en Ile-de-France, les quais des gares les plus importantes seront portés à 92 cm afin de faciliter les montées /descentes, donc diminuer les temps de stationnement et ainsi augmenter le débit des lignes.

Parallèlement, le matériel roulant évolue avec la généralisation de rames à deux niveaux mais la hauteur du plancher, au niveau des portes, reste assez constante (97cm).

Toutefois il subsiste, dans tous les cas, une lacune horizontale inhérente au gabarit ferroviaire à respecter, celui-ci restant plus contraignant sur les lignes également parcourues par des trains de voyageurs à vitesse élevée (160 km/h par exemple) dont les mouvements cinétiques (lacet) sont plus importants.

Enfin, les gares en courbe posent un problème particulier.

Avec une courbe convexe, le respect du gabarit aux extrémités de chaque voiture augmente la lacune au milieu de la voiture.

Avec une courbe concave, la lacune se trouve augmentée aux extrémités.

Et si la ligne est parcourue par des trains à vitesse élevée, la voie doit être inclinée (devers) pour limiter les efforts centrifuges exercés sur les rails extérieurs et qui pourraient conduire à un écartement dangereux. En pareil cas, le plancher d'un train arrêté dans une gare en courbe et en devers se situe sur un plan non parallèle à celui du quai ce qui induit une difficulté supplémentaire pour les passagers qui montent ou descendent et se traduit par un accroissement de la lacune verticale.

Bien évidemment, toutes les modifications de hauteurs de quais ont été faites (ou sont faites) sur un réseau en exploitation. Il en résulte que, sur une même ligne, on trouve des gares avec des quais de hauteur différente, desservis -éventuellement- par des matériels également différents. La compatibilité avec les différentes hauteurs de quais, est assurée par des emmarchements mais c'est le voyageur qui généralement réalise l'ajustement nécessaire.

Le franchissement du dénivelé voirie/quai sur les réseaux à gabarit ferroviaire

Qu'il s'agisse des gares RER de la RATP ou des Gares RFF/SNCF (RER et Transilien) les solutions techniques (plans inclinés mais surtout ascenseurs) existent et permettent d'assurer un échange quai/voirie dans des conditions satisfaisantes (sous réserve que la maintenance des installations soit correctement réalisée ce qui n'est pas toujours le cas). La seule contrainte est financière.

Le franchissement du dénivelé quai / rame sur les réseaux à gabarit ferroviaire

Comme le précise le décret du 9 février 2006 (voir texte intégral en annexe 4) :

« Les dispositions et aménagements propres à assurer l'accessibilité du matériel roulant doivent satisfaire aux obligations suivantes :

1. *S'il subsiste entre le véhicule ou la rame et le trottoir ou le quai des lacunes horizontales ou verticales non franchissables, elles sont comblées grâce à l'ajout d'équipements ou de dispositifs adéquats, à quai ou embarqués ; »*

On a vu plus haut que les planchers des RER et Trains ne sont jamais à l'exact niveau de celui des quais. Quel est la lacune (horizontale et ou verticale) admissible au-delà de laquelle un dispositif complémentaire d'assistance est nécessaire.

Par décision n°2008/164/CE du 21 décembre 2007 (publiée au Journal officiel de l'Union européenne n° L 64 du 7 mars 2008), la Commission Européenne a validé la spécification technique d'interopérabilité (STI) relative aux personnes à mobilité réduite (PMR) « dans le système ferroviaire transeuropéen conventionnel et à grande vitesse ». Cette STI PMR avait été élaborée sous l'égide de l'Agence Européenne d'Interopérabilité Ferroviaire (AEIF). Cette décision a été rendue applicable sur le territoire français (réseau ferré national) par l'arrêté du 30 juin 2008 avec la double précision que :

- on entend par « gare » tout point d'arrêt d'un train destiné à la montée ou la descente de passagers.
- La dispense (prévue par la STI) de l'obligation de se conformer à la STI lors d'un réaménagement ou d'un renouvellement concerne exclusivement le matériel roulant à vocation uniquement touristique ou historique, conformément au décret de 2006 qui ne prévoit aucune exception pour les matériels affectés aux transports collectifs.

C'est cette STI PMR qui détermine la lacune maximale admissible dans son point : 4.2.2.12.3.2. « *Disponibilité de dispositifs d'aide à l'embarquement et au débarquement pour les utilisateurs de fauteuils roulants : Lorsqu'une porte de train compatible avec le passage d'un fauteuil roulant est destinée à être ouverte, en exploitation normale, sur le quai d'une gare comportant des cheminements libres d'obstacles conformément au paragraphe 4.1.2.3.1, un dispositif d'aide à l'embarquement et au débarquement doit être prévu pour permettre l'embarquement ou le débarquement d'un voyageur en fauteuil roulant via cette porte, sauf s'il est démontré que le vide entre le seuil de cette porte et le bord du quai ne dépasse pas 75 mm horizontalement et 50 mm verticalement.* »

Bien que le réseau RER RATP n'appartienne pas au Réseau Ferré National (RFN) et ne soit donc pas directement concerné par cette STI, c'est cette définition de la lacune admissible qui s'applique, et ce d'autant que les 2 lignes RER de la RATP ont des prolongements sur le RFN (branches Cergy et Poissy pour la Ligne RER A, branches Mitry et Roissy pour la ligne RER B).

Sur les réseaux Ile-de-France, c'est donc le principe d'une « palette comble lacune rétractable » qui a été retenu pour l'équipement des trains et RER, ce qui suppose que les quais soient suffisamment rehaussés pour permettre un accès en totale autonomie, de préférence à l'utilisation d'un élévateur depuis les quais.

Ci- le détail hauteur de plancher des matériel retenues dans le SDMR et reprises pour les chiffrages SDA

	Hauteur de plancher des futurs matériels	Échéance renouvellement matériel	Hauteur des quais retenues dans le SDA
Ligne H	970	2015	920
Ligne J	970	2015	920
Ligne K	970	2015	920
Ligne L	970	2016	920
Ligne N	600	2015	550
Ligne P hors Provins	970	2015	920
Ligne P axe Provins	600	2015	550
Ligne R	600	2023	550
Ligne U	970	2027	920
RER A	1200	2018	1150
RER B	1200	2024	1150
RER C	600 ou 970	2023	550 ou 920
RER D	970	2035	920
RER E	970	2015	920

/SDA Ile-de-France 39

Figure 49 : Hauteurs (mm) des planchers et quais et échéance de renouvellement des matériels SNCF

ANNEXE 21 : Lignes de bus « accessibles » au 1/5/2011 en IDF

Source >INFOMOBI

Nota : les lignes déclarées « accessibles » ne sont parcourues que par des bus accessibles (palettes amovibles) mais certains arrêts (maximum 30%) peuvent ne pas être encore aménagés pour l'accessibilité

D75	Département	Transporteur	n° de ligne	itinéraire
Total 68	75 - Paris	RATP	N11	Pont de Neuilly / Château de Vincennes
	75 - Paris	RATP	N15	Gabriel Péri-Asnières- Gennevilliers / Villejuif- Louis Aragon
	75 - Paris	RATP	N16	Pont de Levallois / Mairie de Montreuil
	75 - Paris	RATP	20	Gare Saint-Lazare / Gare de Lyon
	75 - Paris	RATP	21	Gare Saint-Lazare/Stade Charléty
	75 - Paris	RATP	22	Porte de Saint-Cloud/ Opéra
	75 - Paris	RATP	24	Gare Saint-Lazare/École Vétérinaire de Maisons- Alfort
	75 - Paris	RATP	26	Gare Saint-Lazare/Nation - Place des Antilles
	75 - Paris	RATP	27	Gare Saint-Lazare-Porte d'Ivry - Claude Regaud
	75 - Paris	RATP	28	Gare Saint-Lazare / Porte d'Orléans
	75 - Paris	RATP	29	Gare Saint-Lazare/Porte de Montempoivre
	75 - Paris	RATP	30	Trocadéro/Gare de l'Est
	75 - Paris	RATP	31	Charles de Gaulle -

				Étoile/Gare de l'Est
	75 - Paris	RATP	32	Porte d'Auteuil / Gare de l'Est
	75 - Paris	RATP	38	Porte d'Orléans/Gare du Nord
	75 - Paris	RATP	39	Issy - Val de Seine/Gare du Nord
	75 - Paris	RATP	42	Hôpital Européen G.Pompidou / Gare du Nord
	75 - Paris	RATP	43	Neuilly - Bagatelle / Gare du Nord
	75 - Paris	RATP	46	Gare du Nord / Château de Vincennes
	75 - Paris	RATP	47	Gare de l'Est / Fort du Kremlin-Bicêtre
	75 - Paris	RATP	48	Palais Royal Musée du Louvre / Porte des Lilas
	75 - Paris	RATP	52	Parc de Saint-Cloud / Opéra
	75 - Paris	RATP	53	Pont de Levallois/Opéra
	75 - Paris	RATP	54	Gabriel Péri Asnières- Gennevilliers/Porte d'Aubervilliers
	75 - Paris	RATP	56	Porte de Clignancourt / Château de Vincennes
	75 - Paris	RATP	57	Arcueil-Laplace RER / Porte de Bagnolet-

				L.Ganne
	75 - Paris	RATP	58	Châtelet / Vanves-Lycée Michelet
	75 - Paris	RATP	60	Porte de Montmartre/Gambetta
	75 - Paris	RATP	61	Gare d'Austerlitz / Eglise de Pantin
	75 - Paris	RATP	62	Porte de Saint-Cloud/Bibliothèque François Mitterrand
	75 - Paris	RATP	63	Porte de la Muette/Gare de Lyon
	75 - Paris	RATP	64	Gambetta/Place d'Italie
	75 - Paris	RATP	65	Gare de Lyon / Mairie d'Aubervilliers
	75 - Paris	RATP	66	Clichy-Victor Hugo - Opéra
	75 - Paris	RATP	67	Pigalle / Stade Charlety
	75 - Paris	RATP	68	Place de Clichy / Châtillon-Montrouge Métro
	75 - Paris	RATP	69	Champ de Mars / Gambetta
	75 - Paris	RATP	70	Radio France / Hôtel de Ville
	75 - Paris	RATP	72	Parc de Saint-Cloud / Hôtel de Ville
	75 - Paris	RATP	73	La Garenne Colombes-Place de Belgique / Musée d'Orsay
	75 - Paris	RATP	74	Clichy- Berges de Seine / Hôtel de Ville
	75 - Paris	RATP	75	Pont Neuf / Porte de la Villette
	75 - Paris	RATP	76	Louvre-Rivoli / Bagnolet-Louise Michel
	75 - Paris	RATP	80	Porte de Versailles/Mairie du 18e - Jules Joffrin
	75 - Paris	RATP	81	Porte de Saint-

				Ouen/Châtelet
	75 - Paris	RATP	82	Neuilly-Hôpital Américain / Luxembourg
	75 - Paris	RATP	83	Friedland-Haussmann / Porte d'Ivry-Claude Regaud
	75 - Paris	RATP	84	Porte de Champerret / Panthéon
	75 - Paris	RATP	85	Mairie de Saint-Ouen / Luxembourg
	75 - Paris	RATP	86	Saint-Germain-des-Prés / Saint-Mandé Parc Zoologique
	75 - Paris	RATP	87	Champ de Mars/ Porte de Reuilly
	75 - Paris	RATP	88	Hôpital Européen Georges Pompidou/Montsouris - Tombe Issoire
	75 - Paris	RATP	89	Gare de Vanves Malakoff/ Bibliothèque F.Mitterrand
	75 - Paris	RATP	91	Montparnasse 2 - Gare TGV/Bastille
	75 - Paris	RATP	92	Porte de Champerret/Gare Montparnasse
	75 - Paris	RATP	93	Suresnes-De Gaulle /Invalides
	75 - Paris	RATP	94	Levallois - Louison Bobet/Gare Montparnasse
	75 - Paris	RATP	95	Porte de Vanves/Porte de Montmartre
	75 - Paris	RATP	96	Gare Montparnasse/Porte des Lilas
	75 - Paris	RATP	PC1	Porte de Champerret/Pont du Garigliano

	75 - Paris	RATP	PC2	Porte d'Ivry/Porte de la Villette
	75 - Paris	RATP	PC3	Porte Maillot - Pershing/Porte des Lilas
	75 - Paris	RATP	283	Orlybus Paris-Denfert-Rochereau / Aéroport d'Orly
	75 - Paris	RATP	La Traverse de Charonne	Ligne Circulaire
	75 - Paris	RATP	La Traverse Bièvre - Montsouris	Ligne Circulaire
	75 - Paris	RATP	La Traverse Ney - Flandre	Ligne Circulaire
	75 - Paris	RATP	N01	Noctilien Circulaire Intérieure
	75 - Paris	RATP	N02	Noctilien Circulaire Extérieure
D77	Département	Transporteur	n° de ligne	itinéraire
Total 1	77 - Seine et Marne	Marne & Morin	M 8	Gare de Meaux (Circulaire)
D78	Département	Transporteur	n° de ligne	itinéraire
Total 8	78 - Yvelines	PHEBUS	F	Versailles Gare Rive Gauche / Vaucresson Gare SNCF
	78 - Yvelines	PHEBUS	S	Versailles Gare Rive Droite - Hôpital André Mignot / Vaucresson Gare
	78 - Yvelines	PHEBUS	T	Versailles Gare des Chantiers / Parly 2 / Louveciennes Villevert
	78 - Yvelines	PHEBUS	U	Le Chesnay Parly 2 / Place Laboulaye Viroflay Gare Rive Gauche
	78 - Yvelines	SQYBUS	415	Le Mesnil Saint-Denis / Trappes / Bois d'Arcy -

	78 - Yvelines	SQYBUS	465	Montigny-le-Bretonneux / Guyancourt
	78 - Yvelines	SQYBUS	467	Montigny-le-Bretonneux - Guyancourt
	78 - Yvelines	SQYBUS	468	Montigny-le-Bretonneux / Guyancourt
D91	Département	Transporteur	n° de ligne	itinéraire
Total 1	91 - Essonne	Cars d'Orsay	619	Gare de Lozère/Gare de Palaiseau - Villebon
D92	Département	Transporteur	n° de ligne	itinéraire
Total 27	92 - Hauts de Seine	PHEBUS	I	Gare de Vaucresson - Collège Y. du Manoir/ Gare de Garches
	92 - Hauts de Seine	RATP	124	Château de Vincennes / Val de Fontenay RER
	92 - Hauts de Seine	RATP	140	Gare d'Argenteuil / Gabriel Péri-Asnières-Gennevilliers
	92 - Hauts de Seine	RATP	144	Rueil-Malmaison RER/La Défense
	92 - Hauts de Seine	RATP	157	Nanterre – Boulevard de la Seine/Pont de Neuilly
	92 - Hauts de Seine	RATP	158	Rueil-Malmaison RER / Pont de Neuilly
	92 - Hauts de Seine	RATP	160	Pont de Sèvres / Nanterre-Préfecture RER
	92 - Hauts de Seine	RATP	167	Nanterre - Ville RER/Pont de Levallois
	92 - Hauts de Seine	RATP	171	Château de Versailles/Pont de Sèvres
	92 - Hauts de Seine	RATP	174	La Défense/ Gare de Saint-Ouen RER
	92 - Hauts de Seine	RATP	176	Colombes- Petit Gennevilliers / Pont de Neuilly
	92 - Hauts de Seine	RATP	177	Gabriel Péri Asnières - Gennevilliers/Saint-Denis - Porte de Paris
	92 - Hauts de Seine	RATP	191	Clamart - Place du Garde / Porte de Vanves

	92 - Hauts de Seine	RATP	196	Massy-Palaiseau RER / Antony RER
	92 - Hauts de Seine	RATP	244	Rueil-Malmaison RER/Porte Maillot
	92 - Hauts de Seine	RATP	267	Nanterre-Université RER
	92 - Hauts de Seine	RATP	278	La Défense/Courbevoie - Europe
	92 - Hauts de Seine	RATP	340	Clichy Berges-de-Seine/Gennevilliers-les-Louvresses
	92 - Hauts de Seine	RATP	360	Hôpital de Garches/La Défense
	92 - Hauts de Seine	RATP	367	Rueil-Malmaison RER/Gare de Colombes
	92 - Hauts de Seine	RATP	394	Issy-Val de Seine RER / Bourg-la-Reine RER
	92 - Hauts de Seine	RATP	559	Urbain Nanterre Circuit a (Nanterre-Ville RER - Cimetière Parc du Mont Valérien)
	92 - Hauts de Seine	RATP	571	Urbain de Boulogne-Billancourt (Hôtel de Ville - circuits Sud et Nord)
	92 - Hauts de Seine	RATP	TUC	Transport Urbain de Clichy-la-Garenne
	92 - Hauts de Seine	RATP	L'Hirondelle	Circuits Hôtel de Ville - Marché/et Cimetière de Clamart
D93	Département	Transporteur	n° de ligne	itinéraire
Total 18	93 - Seine Saint-Denis	RATP	102	Gambetta - Rosny-Bois-Perrier RER / Rosny 2
	93 - Seine Saint-Denis	RATP	115	Porte des Lilas/Château de Vincennes
	93 - Seine Saint-Denis	RATP	121	Mairie de Montreuil - Château de Villemomble
	93 - Seine Saint-Denis	RATP	122	Gallieni/Val-de-Fontanay RER
	93 - Seine Saint-Denis	RATP	127	Montreuil - Croix de Chavaux / Neuilly-sur-

	Seine			/ Gare d'Argenteuil
	92 - Hauts de Seine	RATP	275	La Défense/Pont de Levallois
	92 - Hauts de Seine	RATP	276	La Défense-Gabriel Péri Asnières - Gennevilliers
	Seine			/ Gare d'Argenteuil
	93 - Seine Saint-Denis	RATP	129	Porte des Lilas / Mairie de Montreuil
	93 - Seine Saint-Denis	RATP	134	Fort d'Aubervilliers / Bondy-Jouhaux-Blum
	93 - Seine Saint-Denis	RATP	139	Saint-Ouen RER / Porte de la Villette
	93 - Seine Saint-Denis	RATP	153	Porte de la Chapelle / Saint-Denis-Cité Floréal
	93 - Seine Saint-Denis	RATP	170	Saint-Denis RER/Porte des Lilas
	93 - Seine Saint-Denis	RATP	215	Porte de Montreuil / Vincennes RER - République
	93 - Seine Saint-Denis	RATP	239	Porte de la Chapelle / St-Denis Médiathèque
	93 - Seine Saint-Denis	RATP	249	Porte des Lilas / Dugny-Centre Ville
	93 - Seine Saint-Denis	RATP	253	Mairie de Stains / La Plaine-Stade de France RER
	93 - Seine Saint-Denis	RATP	318	Bobigny/Pantin-Raymond Queneau / Château de Vincennes
	93 - Seine Saint-Denis	RATP	320	Noisy-le-Grand - Mont d'Est RER/(Circulaire)
	93 - Seine Saint-Denis	RATP	322	Mairie de Montreuil / Bobigny - Pablo Picasso
	93 - Seine Saint-Denis	RATP	330	Fort d'Aubervilliers/Raymond Queneau - Anatole France
D94	Département	Transporteur	n° de ligne	itinéraire
Total 27	94 - Val de Marne	RATP	N71	Noctilien Rungis Marché International - Saint-

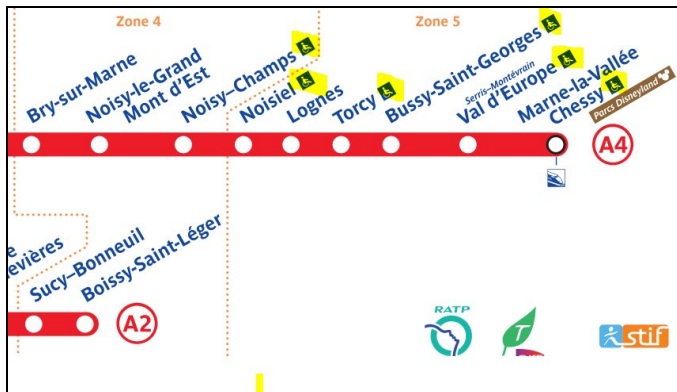
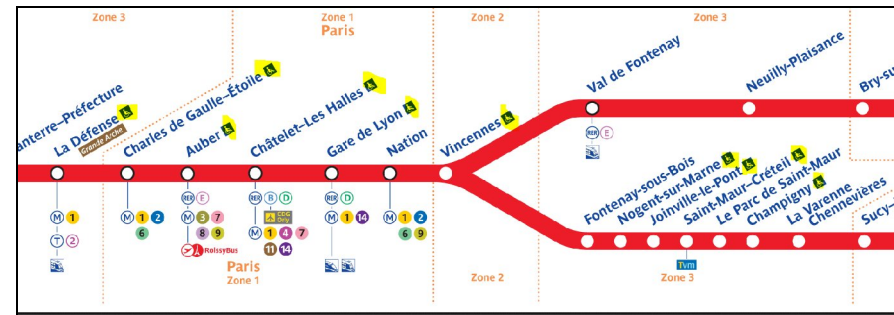
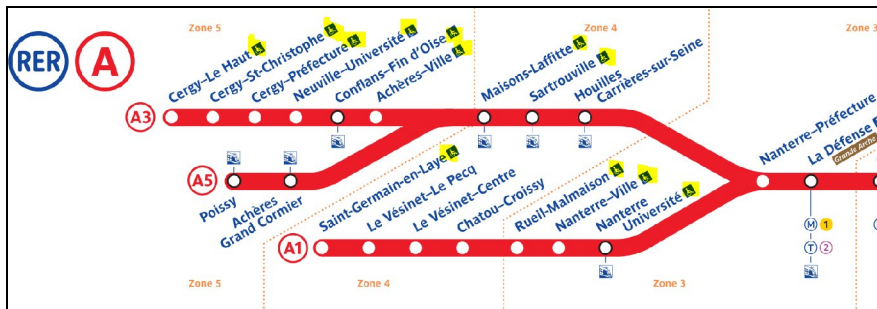
				Maur - Créteil RER
	94 - Val de Marne	RATP	TVM	Rungis Marché International/Saint-Maur - Créteil RER
	94 - Val de Marne	RATP	104	Ecole Vétérinaire Maisons Alfort/Gare St Lazare
	94 - Val de Marne	RATP	106	Joinville-le-Pont RER / Villiers-sur-Marne RER
	94 - Val de Marne	RATP	109	Terroirs de France/Pont Nelson Mandela - Rives de Bercy
	94 - Val de Marne	RATP	110	Joinville-le-Pont RER / Villiers-sur-Marne RER
	94 - Val de Marne	RATP	111	Terroirs de France / Champigny-Saint-Maur RER
	94 - Val de Marne	RATP	116	Rosny-Bois-Perrier RER / Rosny 2 / Champigny / Saint-Maur RER
	94 - Val de Marne	RATP	117	Créteil Préfecture/Champigny RER
	94 - Val de Marne	RATP	125	Porte d'Orléans /Ecole Vétérinaire de Maisons-Alfort
	94 - Val de Marne	RATP	132	Bibliothèque François Mitterrand / Vitry-sur-Seine Cité du Moulin Vert
	94 - Val de Marne	RATP	181	Ecole Vétérinaire Maisons Alfort/Créteil La Gaité
	94 - Val de Marne	RATP	182	Mairie d'Ivry / Villeneuve Triage RER
	94 - Val de Marne	RATP	184	Porte d'Italie / Fresnes-Pasteur
	94 - Val de Marne	RATP	201	Joinville-le-Pont RER/Champigny - Diderot - La Plage

	94 - Val de Marne	RATP	210	Château de Vincennes / Villiers-sur-Marne - Le Plessis-Trévise RER
	94 - Val de Marne	RATP	234	Fort d'Aubervilliers / Mairie de Livry-Gargan
	94 - Val de Marne	RATP	286	Antony RER / Villejuif-Louis Aragon
	94 - Val de Marne	RATP	323	Issy-Val de Seine RER/ Ivry-sur-Seine RER
	94 - Val de Marne	RATP	393	Villejuif-Louis Aragon / Sucy-Bonneuil RER
	94 - Val de Marne	RATP	542	v1 Kremlin-Bicêtre-Leclerc-Thomas / Mairie L'Haÿ-les-Roses
	94 - Val de Marne	RATP	562	v4 Circulaire Hôtel-de-Ville
	94 - Val de Marne	RATP	581	v3 Circulaire Centre-Ville
	94 - Val de Marne	RATP	583	v2 L'Haÿ-les-Roses - Rue Paul Hochart Fresnes Pasteur
	94 - Val de Marne	RATP	584	v5 Circulaires A et B : G.Péri - Soleil Levant
	94 - Val de Marne	RATP	585	v7 Circulaire Villejuif - L.Aragon
	94 - Val de Marne	RATP	593	v6 Circulaire Leclerc - Thomas
D95	Département	Transporteur	n° de ligne	itinéraire
Total 3	95 - Val d'Oise	Cars Lacroix	95-20	Cergy - Préfecture RER/Cormeilles-en-Parisis - Bataille
	95 - Val d'Oise	Cars Lacroix	95-21	Gare d'Herblay/Gare de Montigny - Beauchamp
	95 - Val d'Oise	Véolia Transport Conflans	95-18	Cergy - Préfecture RER/Aéroport Charles de Gaulle - Gare TGV


ANNEXE 22 : accessibilité actuelle des RER A et B

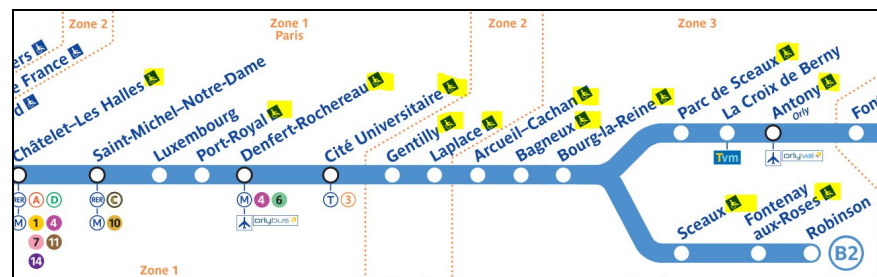
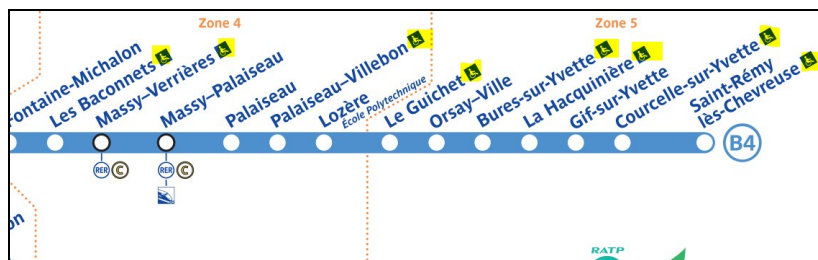
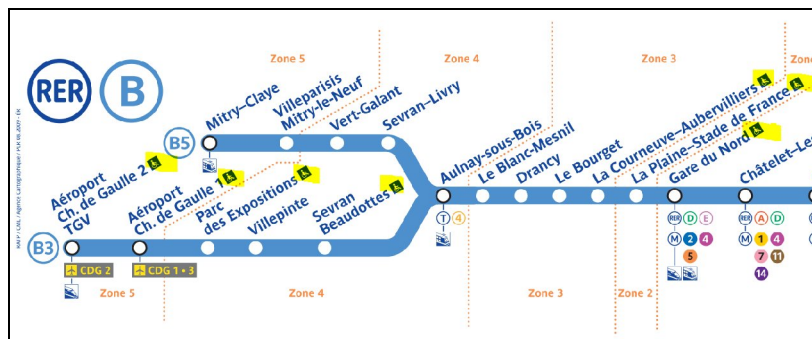
Situation au 1^{er} mai 2011 -source ratp.fr- A noter que le site transilien.com ne fournit pas le même type de graphiques pour les lignes C, D et E (ligne exclusivement SNCF).


Ligne A : 20 gares accessibles en secteur RATP et 8 en secteur SNCF : total 28 (pictogramme )



Légende : en surligné jaune, les pictogrammes  des stations accessibles aux UFR.

LIGNE B : 21 gares accessibles sur la partie RATP et 7 sur la partie SNCF : total 28 (pictogramme )



Légende : en surligné jaune, les pictogrammes  des stations accessibles aux UFR.

ANNEXE 24 : modèle officiel de « dépôt de plainte »

Modèle proposé par le site du Secrétariat d'État en date du 9 juin 2011

NOM – LOGO
et coordonnées de l'AOT

PROPOSITION DE FICHE
A DISPOSITION DE L'USAGER

FICHE DE SIGNALEMENT

Obstacle à l'accessibilité des personnes à mobilité réduite aux systèmes de transports

En tant que personne à mobilité réduite, vous avez rencontré des obstacles pour accéder aux transports publics. Dans ce cadre, (nom de l'AOT) met à votre disposition cette fiche pour recueillir vos réclamations et en assurer le suivi.

Ces réclamations peuvent concerner les dysfonctionnements que vous avez rencontrés dans les véhicules, aux arrêts, dans les gares ou les stations.

Elles peuvent porter également sur l'information, la vente des titres de transport, l'assistance...

DESCRIPTIF DE VOTRE SIGNALEMENT

Date et heure

Lieu, nom de l'arrêt

Commune

Le service en question est exploité par

(nom de l'entreprise) vous ne savez pas

Nom ou n° de la ligne

Explications en quelques lignes du défaut d'accessibilité constaté :

Avez-vous rencontré l'obstacle ou la gêne lors de :

- la préparation du voyage l'accès à l'arrêt la montée à bord du véhicule
 l'achat du titre l'attente durant le voyage
 la descente du véhicule

○ **L'obstacle à votre déplacement concerne :**

→ Les dispositifs d'accès en gare, stations, points d'arrêt :

- Ascenseurs Escaliers mécaniques Rampes d'accès
 Hauteur des quais Hauteur des trottoirs Autre : _____

→ Les dispositifs d'aide à l'embarquement dans les véhicules de type

- Train Métro Tramway Bus Autre _____

→ Les dispositifs de signalisation

- Visuelle Sonore Autre _____
→ L'acceptation de votre chien d'assistance ou chien-guide : _____
→ Autre : _____

**Vous pouvez également nous suggérer des propositions
d'amélioration**

○ **Vous êtes une personne (facultatif) :**

- handicapée ou à mobilité réduite : préciser votre handicap si vous le souhaitez

Autre : _____

○ **Vos coordonnées (facultatif, mais nécessaire si vous souhaitez une réponse personnelle)¹⁴⁸**

<input type="checkbox"/> Monsieur	<input type="checkbox"/> Madame	<input type="checkbox"/> Mademoiselle
Nom _____	Prénom _____	Age _____
Adresse _____		
Code postal _____		Ville _____
Téléphone _____	Courriel _____	

Je souhaite être informé (e) des suites réservées à mon signalement :

- oui non

Par : téléphone : courriel courrier

○ **Le formulaire de signalement est disponible :**

- sur le site internet, à l'adresse : (à compléter)
- au point de vente (à compléter)
- autre (à compléter)

○ **le formulaire peut être transmis :**

- par mél à : (à compléter)
- par courrier à : (à compléter)
- au point de vente, à l'accueil (à compléter)
- autre..... (à compléter)

¹⁴⁸ Confidentialité des données : conformément à la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 modifiée en 2004, relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés, vous bénéficiez d'un droit d'accès et de rectification aux informations qui vous concernent. Vous pouvez également, vous opposer au traitement des données vous concernant.

ANNEXE 25 : Extrait des nouveaux contrats d'exploitation de type 2 STIF / Entreprises routières adhérentes d'OPTILE

Article 14 - Accessibilité aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR).

L'accessibilité des PMR constitue une priorité du STIF, renforcée par les nouvelles obligations fixées par la loi n°2005-102 du 11 février 2005 pour « l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées ». Il est prévu un délai de 10 ans pour rendre accessibles les services de transport public. En partenariat avec le STIF et les autres collectivités publiques, l'Entreprise met en œuvre les moyens pour que l'objectif d'accessibilité soit atteint dans les délais impartis.

Conformément à la loi précitée, un Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA) est en cours de préparation par le STIF. Dans le cadre de sa programmation, ce schéma définit notamment des lignes dont la mise en accessibilité est prioritaire.

Les conditions et modalités de déclaration d'accessibilité d'une ligne sont définies par le STIF après discussion avec les entreprises, et pourra en modifier les critères.

1. Le niveau attendu par le STIF et l'engagement de l'Entreprise.

- Les véhicules accessibles aux Usagers en Fauteuil Roulant sont affectés aux lignes dont la mise en accessibilité est déclarée prioritaire dans le Schéma Directeur d'Accessibilité.
 - o Dès déclaration d'accessibilité d'une ligne aux Usagers en Fauteuil Roulant (UFR), l'Entreprise dispose d'un délai de 2 mois pour :
 - dispenser à l'ensemble des personnels concernés une formation adéquate au bon fonctionnement des équipements d'accessibilité ;
 - mettre à jour et transmettre les documents d'information contractuels concernant l'accessibilité des lignes ;
 - apposer des stickers accessibles UFR sur les véhicules et les poteaux des arrêts accessibles ;
 - renseigner l'accessibilité UFR des points d'arrêts sur les plans et/ou fiches horaires de la ligne affichés aux points d'arrêt, sur internet, dans les véhicules ou distribués aux usagers.

- Lors d'un retraitage postérieur à la déclaration d'accessibilité aux Usagers en Fauteuil Roulant de la ligne, l'entreprise s'engage à indiquer sur les plans de réseaux affichés aux points d'arrêt, sur internet, dans les véhicules ou distribués aux usagers, les lignes accessibles ;
- Les équipements d'information sonore et visuelle déployés à bord des véhicules le cas échéant sont maintenus en bon état de fonctionnement ;
- Les équipements permettant l'accessibilité des véhicules aux Usagers en Fauteuil Roulant sont testés régulièrement afin de garantir leur effectivité ;
- Tout équipement bénéficiant d'un financement du STIF est conforme avec les prescriptions du cahier de Référence du STIF.

2. Les partenariats à mettre en œuvre.

L'Entreprise s'engage à participer aux réunions pilotées par la collectivité locale gestionnaire de la voirie et à être force de proposition en collaboration avec les associations représentatives pour :

- o examiner les lignes à équiper et les arrêts à aménager ;
- o faire un diagnostic terrain (en présence des associations et du gestionnaire de voirie) de l'accessibilité des points d'arrêt, afin de déterminer précisément les aménagements nécessaires (participation au diagnostic de l'état d'accessibilité du point d'arrêt et propositions d'aménagements) ;

L'Entreprise participe aux études initiées par le STIF ou les collectivités locales de diffusion sonore aux arrêts sous une forme adaptée aux non-voyants et mal-voyants pour les points

les plus fréquentés ou les plus pertinents, particulièrement pour les perturbations prévues ou imprévues.

3. Informations à communiquer au STIF.

- Bilan annuel :
 - o du nombre de véhicules équipés de dispositif d'aide à l'embarquement ;
 - o du nombre de points d'arrêts accessibles et du nombre de points d'arrêt restant à rendre accessibles ;
 - o du nombre de points d'arrêt dotés d'un système d'information dynamique adapté aux personnes à mobilité réduite ;
 - o Estimation du nombre d'UFR empruntant les lignes équipées de véhicules adaptés (par ligne) ;
 - o Statistique et analytique des demandes et réclamations en matière d'accessibilité ;
 - o de la formation aux conducteurs à l'accueil/prise en charge des PMR en particulier des UFR (type de formation donnée, associations représentatives impliquées, durée de la formation, fréquence de la formation).

4. Indicateurs suivis dans le cadre du système qualité

- Disponibilité des Equipements (palettes).

ANNEXE 26 : tarification applicable aux personnes handicapées

TABLEAU DES AVANTAGES TARIFAIRES ACCORDES AUX PERSONNES HANDICAPEES Sur le réseau SNCF

Source « *transilien.com* »

Taux d'invalidité	Justificatifs demandés		Avantages accordés		Comment obtenir la carte
	<i>personne handicapée</i>	<i>accompagnateur</i>	<i>personne handicapée</i>	<i>accompagnateur</i>	
Réformés et Pensionnés de guerre					
25 à 45% d'invalidité	Carte d'invalidité avec cadre bleu et barre bleue en diagonale		50% de réduction sur les billets et carnets		Délivrée par les offices départementaux des anciens combattants et victimes de guerre
50% d'invalidité ou plus	Carte d'invalidité avec cadre rouge et barre rouge en diagonale		75% de réduction sur les billets et carnets SNCF et 50% sur les lignes RATP		Délivrée par les offices départementaux des anciens combattants et victimes de guerre
	Coupon "titulaire de la carte ONAC" (Office National des Anciens Combattants)		Gratuité des billets et carnets		Délivré à la demande des intéressés, dans un point déterminé pour chaque commune, sur présentation de la carte d'invalidité et d'un justificatif de domicile attestant de sa résidence en Ile-de-France
100% d'invalidité	Carte d'invalidité avec cadre bleu et double barre bleue en croix		75% de réduction sur les billets et carnets SNCF et 50% sur les lignes RATP	Gratuité	Délivrée par les offices départementaux des anciens combattants et victimes de guerre
	Coupon "titulaire de la carte ONAC"		Gratuité des billets et carnets	Gratuité	Délivré à la demande des intéressés, dans un point déterminé pour chaque commune, sur présentation de la carte d'invalidité et d'un justificatif de domicile attestant de sa résidence en Ile-de-France

Taux d'invalidité	Justificatifs demandés		Avantages accordés		Comment obtenir la carte
	personne handicapée	accompagnateur	personne handicapée	accompagnateur	
Réformés et Pensionnés de guerre (suite)					
85% d'invalidité ou plus	Carte d'invalidité avec cadre rouge et double barre rouge en croix		75% de réduction sur les billets et carnets SNCF et 50% sur les lignes RATP	75% sur le réseau SNCF et 50% sur les lignes RATP	Délivrée par les offices départementaux des anciens combattants et victimes de guerre
	Coupon "titulaire de la carte ONAC"	Coupon "guide du titulaire de la carte ONAC"	Gratuité des billets et carnets	Gratuité	Délivré à la demande des intéressés, dans un point déterminé pour chaque commune, sur présentation de la carte d'invalidité et d'un justificatif de domicile attestant de sa résidence en Ile-de-France
moins de 25% d'invalidité	Carte de Priorité		50% de réduction sur les billets et carnets		Délivrée par la Préfecture de Police de Paris
Aveugles & Handicapés Civils					
80% d'invalidité ou plus	Carte d'invalidité portant la mention " cécité "	Coupon "guide du titulaire de la carte cécité"	50% de réduction sur les billets et carnets	Gratuité (personne ou chien guide)	Délivrée par la Maison Départementale des Personnes Handicapées
	Carte Améthyste " demi-tarif "		50% de réduction sur les billets et carnets		Délivrée par les services sociaux de certaines collectivités territoriales de la région Ile-de-France
	Carte Améthyste " Gratuité "		Gratuité des billets et carnets		Délivrée par les conseils généraux
	Carte Emeraude		Gratuité, dans Paris intra-muros, des billets et carnets		Délivrée par le Centre d'Action Sociale de la ville de Paris
La mention " tierce personne " donne la priorité d'accès aux places réservées					

Les conditions à remplir (handicap, âge, ressources...) pour obtenir les cartes **améthyste** et **émeraude** sont fixées par les **départements**.

Si les cartes Améthyste permettent d'emprunter les bus de la RATP, il existe une carte **Rubis**, de nature voisine qui donne droit à une libre circulation sur les bus OPTILE de grande couronne

ANNEXE 27 : les décisions récentes : le CNH du 14 juin 2011

Conférence Nationale du Handicap : le ministère du développement durable se mobilise pour l'accessibilité de la Cité

14 juin 2011 – communiqué source site ministère

A l'occasion de la Conférence Nationale du handicap, Benoist APPARU, secrétaire d'Etat au Logement, et Thierry MARIANI, secrétaire d'Etat aux Transports ont annoncé leur volonté de faire avancer l'accessibilité de la Cité, pilier essentiel de la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées.

Ils ont respectivement annoncé :

- la **création d'un label d'application volontaire** qualifiant l'accessibilité et la qualité d'usage des bâtiments d'habitation dans leur environnement, pour établir leur niveau de performance accessibilité/fonctionnalité ;
- un **plan de formation des membres des Commissions Consultatives Départementales de Sécurité et d'Accessibilité** pour créer une culture partagée au profit de la qualité d'analyse des dossiers de permis de construire ;
- la mise en place d'un **groupe de travail** qui devra formuler des propositions sur **l'accessibilité de la voirie à tous les types de handicap afin d'accroître la sécurité des déplacements.**

Après avoir resitué l'accessibilité au cœur des problématiques de la ville durable, Benoist APPARU a souligné l'importance des expérimentations et de la capitalisation des bonnes pratiques.

Thierry MARIANI a invité les exploitants et les gestionnaires de transport à répondre très largement à la collecte de « belles pratiques et des bons usages » en matière d'accessibilité initiée par le ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement. Il a également :

- mandaté le réseau scientifique et technique du ministère à poursuivre la production de documents méthodologiques destinés aux maîtres d'ouvrages chargés de la mise en accessibilité de la chaîne de déplacement.
- encouragé le Groupement des autorités responsables des transports (Gart) à travailler en lien avec les associations de personnes handicapées ou à mobilité réduite sur la question des services de transports spécialisés.

Bibliographie

- IAU -février 2005- l'information destinée aux personnes à mobilité réduite dans les TC.
- IAU- mai 2005- les services de transport à la demande.
- IAU - juillet 2008 -Les services de transport spécialisé.
- IAU cahier n°150 « vers une mobilité durable en Europe » extrait p114-115.
- IAU - Mars 2010 -Les usages et les usagers des services PAM.
- INSEE Première -octobre 2000 n°742-le Handicap se conjugue au pluriel.
- INSEE Première -août 2009 n°1254- Enquête vie quotidienne et santé.
- INSEE IDF/ CG92- Alapage n°328 février 2010-Handicap, incapacité et dépendance dans les Hauts-de-Seine : une mosaïque de situations.
- INSEE IDF/ CG92- Alapage n°349 janvier 2011-Handicap ou incapacité des 20-59 ans dans les Hauts-de-Seine.
- INSEE Première -juillet 2010 n°1308- les discriminations liées au handicap et à la santé.
- Centre Technique National d'Études et de Recherches sur les Handicaps et les Inadaptations (CTNERHI), Direction Générale de l'Action Sociale (DGAS) et Direction de la Recherche, des Études, de l'Évaluation et des Statistiques (DREES) : l'enquête Handicap, Incapacités, Dépendances de 1998-1999 (HID).
- DREES Études et Résultats n°306 -avril 2004-Difficultés à se déplacer et problèmes d'accessibilité - Une approche à partir de l'enquête HID.
- DRASS/IAURIF/ORS -septembre 2005 - Atlas de la Santé en Ile-de-France.
- ARENE IDF-juillet 2007- État des lieux et perspectives de développement du transport à la demande en Ile-de-France.
- DIPH (Délégation Interministérielle aux Personnes Handicapées) -août 2007- Bilan de l'application de la loi de 2005- rapport de M. Patrick GOHET au Ministre du Travail, des Relations Sociales et de la Solidarité.
- DMA (Délégation Ministérielle à l'accessibilité) - Bilan 2008 -L'accessibilité dans les domaines, des transports, de la voirie, des espaces publics et du cadre bâti.

- DMA (Délégation Ministérielle à l'accessibilité) -Point sur la mise en accessibilité des transports au 31 décembre 2010.
- DMA (Délégation Ministérielle à l'accessibilité) -octobre 2010 - rapport national sur les Journées Techniques d'Accessibilité (JTA) de 2010.
- DMA (Délégation Ministérielle à l'accessibilité)- Novembre 2007 -n°25- Lettre d'information sur l'accessibilité.
- CNCH (Conseil National Consultatif des Personnes Handicapées) Rapport 2010.
- CNT-COLIAC -octobre 2003- Recommandations du COLIAC « accessibilité des réseaux d'autobus ».
- CNT-COLIAC -octobre 2003- Recommandations du COLIAC « accessibilité des réseaux de transport ferroviaire ».
- Rapport du Gouvernement au Parlement -février 2009- relatif au bilan et aux orientations de la politique du handicap.
- Rapport de l'Observatoire interministériel de l'accessibilité et de la conception universelle remis au Premier ministre le 16 mai 2011.
- ONFRIRH (Observatoire national sur la formation, la recherche et l'innovation sur le handicap)- Mai 2011 -Rapport triennal.
- Senat - juillet 2007- rapport d'information n°359 sur l'application de la loi n° 2005-102 du 11 février 2005 par M. Paul BLANC.
- Assemblée Nationale -janvier 2008 - rapport de mission de M. Jacques Domergue (député de l'Hérault) sur la mise en œuvre de la loi de 2005.
- CES (Conseil économique et social) -13 septembre 2000 - Avis sur « situations de handicap et cadre de vie »- Vincent Assante.
- CESR IDF Rapport de Raoul Moreau et avis n° 85-14 du 5 décembre 1985 : « L'aide au transport des personnes handicapés », sur saisine du Conseil régional,
- CESR IDF Rapport de Michel Hermelin et avis n°91-08 du 18 avril 1991 : « Le transport des personnes à mobilité réduite ».
- CESR IDF Rapport de Daniel Rabardel et avis n°96-09 du 11 septembre 1996 : « La qualité dans les transports collectifs régionaux en Ile-de-France », article 4.
- CESR IDF Rapport de Michel Hermelin et avis n°98-10 du 10 décembre 1998 : « Les déplacements des personnes à mobilité réduite en Ile-de-France ».
- CESR IDF Communication de Pascal Martin du 11 décembre 2003 : « L'emploi des personnes handicapés dans les entreprises en Ile-de-France ».
- CESR IDF Rapport de Jean Michel Paumier et avis du 22 septembre 2010 « comment financer les investissements en Ile-de-France ».

- CESR IDF Rapport de Jean Michel Paumier et avis du 22 septembre 2010 « comment financer les investissements en Ile-de-France ».
- CESR IDF Rapport de Jean Michel Paumier et Daniel Rabardel et avis du 17 octobre 2007 « perspectives d'évolution du rôle et des compétences du STIF ».
- CESER IDF Rapport de Daniel Rabardel et avis du 13 octobre 2011 « La révision du Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France : avis préalable à l'arrêt du projet par le Conseil régional ».

- STIF - site Internet et notamment Observatoire de la mobilité (OMNIL)
- STIF - « Les Transports en Commun en chiffres édition 2011 ».
- STIF- lettre Hors-série Avril 2007.
- STIF -Schéma Directeur des Gares Routières et STIF et - mai 2009-Cahier de références pour la conception, la réalisation et l'exploitation des gares routières d'Ile-de-France.
- STIF Communiqué de presse Conseil du 1 er juin 2011 sur le financement de la mise en accessibilité des 266 gares.
- STIF -dossier de presse accessibilité - février 2010.
- STIF - Lettre mars 2005- Les transports et les Jeux Olympiques et Paralympiques de 2012 à Paris.
- AGEFIPH -Août 2006 -lettre des études « Tendances n°5 ».
- ADCF (Assemblée des Communautés de France)- mars 2008-La prise en compte par l'intercommunalité de l'accessibilité aux personnes handicapées.
- AMIF (Association des Maires d'Ile-de-France) - décembre 2009- Compte-rendu de la Commission "accessibilité" du 16 décembre 2009.
- APF (Association des paralysés de France) & l'Express -février 2011-baromètre APF de l'accessibilité 2010.
- La documentation Française -juin 2011 -Regards sur l'actualité -n°372 -- Handicap, où en sommes-nous ?

- « Loi Handicap, le guide de la loi » - Ministère de la Santé et de la solidarité (non daté).
- " les besoins des personnes déficientes visuelles accès aux transports » guide élaboré par CFPSAA -RATP-SNCF- Octobre 2010.
- "guide pratique de l'accessibilité" -UNAPEI - janvier 2010-

- *Accessibilité des services de transport collectif- recommandations sur les transports de substitution- Secrétariat d'État aux Transports-juin 2011-*
- *« personnes handicapées ou à mobilité réduite : le stationnement réservé » - brochure éditée par le Secrétariat d'État aux Transports -mai 2010.*
- *« dépliant-taxi » diffusé par la Ville de Paris.*
- *CERTU « Élaborer un plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics - Expérimentation à Valenciennes » -mars 2007*
- *CERTU -Ville Accessible à tous : Comment aborder tous les handicaps ? Actes de la journée d'échanges du 20 juin 2006 -Lyon*
- *" autocar info »- Journal de la FNTV- février 2008*

Liste des sigles et abréviations

AAH	Allocation Adultes Handicapés
AEEH	allocation d'éducation de l'enfant handicapé
AEIF	Association Européenne pour l'Interopérabilité Ferroviaire
AGEFIPH	Association de Gestion du Fonds pour l'Insertion Professionnelle des Personnes Handicapées
ALLOBUS	Ancêtre de FILEO Réseau de transport bus à la demande sur le site de Roissy
AMÉTHYSTE	Tarification (carte) avec réduction pour handicapés (voir annexe 24)
AOT	Autorité Organisatrice des Transports
AOTU	Autorité Organisatrice des Transports Urbains
APAM	Association pour Personnes Aveugles ou Malvoyantes
APF	Association des Paralysés de France
APPT	Association des Personnes de petite taille
B+U	Tarif permettant l'emprunt du réseau ferré banlieue et du métro parisien en correspondance
BALABUS	Liaison touristique bus dans Paris
BLUE-EYES	Expérimentation de guidage sur site RATP pour non-voyants
BUSEOLIEN	Réseau bus local de Puteaux
CA	Conseil d'Administration
CAT	Centre d'aide par le travail ancienne appellation des ESAT
CCAPH	Commission Communales d'Accessibilité pour les Personnes Handicapées
CCDSA	Commission Consultative Départementale Sécurité Accessibilité
CDCPH	conseil départemental consultatif des personnes handicapées
CE	Sigle des documents du Conseil de l'Europe ou de la Communauté Européenne (ex CEE)
CEE	Sigle utilisé dans les documents de la Commission Économique Européenne
CEMT	Conférence Européenne des Ministres des Transports
CERTU	Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques
CES	Carte Européenne de stationnement
CESER	Conseil Économique, Social et Environnemental Régional
CESR	Conseil Économique et Social Régional devenu CESER en 2010
CFPSAA	
CGCT	Code Général des Collectivités Territoriales
CIF (définition 1)	classification internationale du fonctionnement, du handicap et de la santé
CIF (définition 2)	Courrier Ile-de-France
CIH	Comité interministériel du handicap- a remplacé la DIPH en 2009
CIH	classification internationale du handicap (ex CIF)

CNCPH	Conseil national consultatif des personnes handicapées
CNH	Conférence Nationale du Handicap
COLIAC	Comité de Liaison pour l'Accessibilité des transports et du Cadre Bâti (ex Colitrah)
COLITRAH	Comité de liaison pour le Transport des Handicapés
COTOREP	Commission technique d'orientation et de reclassement professionnel
COST 335	Norme Européenne d'accessibilité des réseaux ferroviaires aux passagers.
CP + n°	Sigle d'une délibération de la <i>commission permanente</i> du Conseil Régional
CR + n°	Sigle d'une délibération de l' <i>assemblée plénière</i> du Conseil Régional
« CSP+ »	Catégorie socio professionnelle des prof-intermédiaires, cadres +prof-indépendantes
CTNERHI	Centre Technique National d'Études et de Recherches sur les Handicaps et les Inadaptations
CRCCH	Conseil régional consultatif des citoyens handicapés devenu CCH en 2011
DGAS	Direction Générale de l'Action Sociale
DIPH	Délégation Interministérielle aux Personnes Handicapées remplacée par le CIPH
DMA	Délégation Ministérielle à l'Accessibilité (Ministère EDDTL)
DREES	Direction de la Recherche, des Études, de l'Évaluation et des Statistiques
MEDDTL	ministère de l'Écologie du Développement Durable des Transports et du Logement
EGT	Enquête globale Transport coordonnée par le STIF
EHPAD	établissement d'hébergement pour personnes âgées dépendantes
ÉMERAUDE	Tarifcation (carte) avec réduction pour handicapés (voir annexe 24)
EOLE	Ligne E du RER exploitée (>1999) par la SNCF (Hausmann-St Lazare <->banlieue EST)
EPCI	établissement public de coopération intercommunale
ERP	établissement recevant du public
ESAT	Établissements et services d'aide par le travail (ont remplacé les CAT)
FILEO	Réseau de transport bus à la demande sur le site de Roissy (anciennement « Allobus »)
FNTV	Fédération Nationale des Transports de Voyageur (routiers)
G7	Compagnie de Taxi parisienne
GART	groupement des autorités responsables de transport
GIC	Grand Invalide Civil sigle qualifiant une carte de stationnement remplacée par la CES
GPS	Système de guidage par satellite ("Global Positioning system")

HID	sigle de l'enquête « handicaps-incapacités-dépendance »
HS	Hors service
HT	Hors taxe sur la valeur ajoutée (TVA)
IAU	Institut d'Aménagement et d'Urbanisme (a succédé à l'IAU)
IAURIF	Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Ile-de-France (renommé IAU)
IFSTTAR	Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux (a succédé à l'INRETS en janvier 2011)
IMC	Indice de masse corporelle (définit l'obésité lorsqu'il est supérieur à 30)
INFOMOBI	service d'information sur transports pour personnes handicapées en Ile-de-France
INRETS	Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité ; A été remplacé par l'IFSTTAR en janvier 2011
INSEE	Institut National de la Statistique et des Études Économiques
INTERCITÉ	Catégorie à caractère interrégional de « trains d'équilibre du territoire
IOP	installations ouvertes au public
IRU-CEMT	enquête taxi pour la CEMT réalisée par l'International Road Transport Union
ISO	Système de normalisation de l'International <i>Organization for Standardization</i>
ITA	Intermodal Transportation Association
JO 2012	Jeux Olympiques de 2012
JO OU JORF	Journal Officiel de la République Française
JOCE	Journal Officiel des Communautés Européennes
JO-UE	Journal officiel de l'Union européenne (ex JOCE)
JTA	Journées Techniques de l'Accessibilité organisées par les pouvoirs publics en 2010
LOTI	Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (30/12/1982)
LOW ENTRY	désigne les cars à planchers bas et/ou à hauteur d'embarquement réduite
MDPH	Maisons Départementales du Handicap
METEOR	Ligne 14 du métro (première ligne automatisée mise en service en 1998)
MI (+n°)	désigne le type de trains RER d'interconnexion RATP/SNCF (ligne A et B)
MOBILIEN	Réseau francilien de lignes de bus ou cars structurantes (environ 150)
MOBI'VAL	transport collectif à la demande sur la Communauté de Communes de Val d'Essonne
MONTMATROBUS	Liaison touristique bus dans le 18 ^{ème} arrondissement de Paris
NAVIGO	Forfait de transport zonal en Ile-de-France (ex carte orange)

NOCTILIEN	Réseau de bus de nuit exploité par la RATP et la SNCF
OBEPI	Enquête épidémiologique nationale sur le surpoids et l'obésité pilotée par l'INSERM
OMNIL	observatoire de la mobilité (Site statistique du STIF)
OMS	Organisation mondiale de la Santé
ONAC	Office National des Anciens Combattants
ONU	Organisation des Nations Unies
OPTILE	Organisation Professionnelle des Transports (<i>routiers hors RATP</i>) d'Ile-de-France
PAM	« pour aider à la mobilité » - Service spécialisé handicapés de transport à la demande
PAVE	Plan de Mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (ou PMAVE)
PCH	prestation de compensation du handicap
PDUIF	Plan de Déplacement Urbain d'Ile-de-France
PLD	Plan Local de Déplacements
PLR	Dénomination (précédant le numéro) de plans de ligne de la RATP
PMAVE	Plan de Mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (ou PAVE)
PMR	Personne à Mobilité Réduite voir annexe 1 « définitions »
PPP	Partenariat public-privé
R&D	Recherche et Développement
RATP	Régie Autonome des Transports Parisiens
RER	Réseau Express Régional francilien
RFF	Réseau Ferré de France (propriétaire/gestionnaire des infrastructures ferroviaires du RFN)
RFN	Réseau ferré national (défini par la LOTI)
RIF	Région Ile-de-France
RTE	Réseau (ferré) Transeuropéen
RUBIS	Tarification (carte) avec réduction pour handicapés sur bus hors RATP
SATPS	Services (routiers) à titre principal scolaire
SDA	Schéma directeur d'Accessibilité
SDGR	Schéma Directeur des Gares Routières
SNCF	Société nationale des chemins de fer français
STI (PMR)	Spécifications Techniques d'Interopérabilité sur l'accessibilité ferroviaire PMR
STIF	Syndicat des Transports d'Ile-de-France (a succédé en 2005 au STP)
STP	Syndicat des Transports Parisien (ancêtre du STIF)
T +n°	désigne une ligne de tramway en Ile-de-France
TAD	Transport (collectif) A la Demande
TC	Transport collectif
TEQ	Train dits « Intercités » devenus « trains d'équilibre du

	territoire
TER	Transport Express Régional
TGV	Train à Grande Vitesse
TICE	réseau de transport public routier du Centre Essonne
TICKET T+	Titre qui a remplacé le « ticket de métro »
TRAINS-KM	Somme des km parcourus par chaque train d'un transporteur (mesure de l'offre pondérée).
TRAM-TRAIN	Système hybride de tram circulant aussi sur le réseau SNCF (Bondy-Aulnay)
TRANSILIEN	Service des trains de Banlieue de la SNCF en Ile-de-France
TTC	Toutes Taxes Comprises (incluant taxe sur la valeur ajoutée)
TVM	Trans Val de Marne
TZEN	Système de bus en site propre (fonctionnalités analogues au tramway)
UFR	Utilisateur de Fauteuil Roulant
URAPEI	Union Régionale des Associations de Parents et Amis de Personnes Handicapées Mentales
VAL	Metro automatique de petite capacité exploité notamment à Orly et Roissy
VL (PERMIS)	Véhicule Léger permettant de transporter jusqu'à 9 passagers maximum
VOGUEO	Système de navettes fluviales sur la Seine
VOYAGEURS-KM	somme des km parcourus par chacun des voyageurs transportés (mesure du trafic pondéré)
VP	Véhicule Particulier (ne peut être un transport en commun)

Table des illustrations

Figure 1 : Origine des déficiences selon l'AGEFIPH Tendances n°5 –Août 2006.....	8
Figure 2 : comparaison situations de Handicap ou incapacités reconnues, ressenties et identifiées.....	25
Figure 3 : consistance des réseaux, des offres et des trafics pour chaque exploitant (source OMNIL).....	30
Figure 4 : exemple de situation d'accessibilité partielle sur la ligne RATP bus 28 (d'après plan RATP).....	37
Figure 5 : Montant global des investissements du SDA par réseau (source STIF).....	46
Figure 6 : proportion des Investissements du SDA entre RATP, SNCF et RFF – source STIF.....	47
Figure 7 : extrait du plan de Mobilisation (Protocole État-Région de février 2011).....	51
Figure 8 : Participation STIF, RIF, RFF et SNCF au financement du SDA (source RIF).....	51
Figure 9 : Consistance des Réseaux ferrés et tramways exploités (RATP et SNCF source Omnil).....	54
Figure 10 : trafic annuel par mode (RER et trains, métro tramway,) – source Omnil.....	55
Figure 11 : types et caractéristiques du matériel roulant RATP sur le réseau Metro (Omnil).....	56
Figure 12 Carte du Réseau RER (source STIF).....	59
Figure 13 : Carte du réseau Trains du Transilien (hors RER SNCF) (source STIF).....	60
Figure 14 : graphique de répartition de l'âge du parc des RER et trains franciliens (d'après Omnil).....	61
Figure 15 : par lignes RER et Trains, nombre de gares du SDA accessibles à l'horizon 2018 (source SDA).....	63
Figure 16 : Par ligne, % de gares accessibles (en cumul) d'ici 2018.....	64
Figure 17 : liste des gares RFF/SNCF faisant l'objet d'une demande de dérogation (source SDA).....	68
Figure 18 : comparaison des hauteurs (mm) de quai et de plancher des trains et RER (source SDA).....	70
Figure 19 : composition du parc de trains et RER de la SNCF (Omnil).....	71
Figure 20 : nombre de gares RER et trains accessibles en 2007, 2008, 2009 et 2010 (Omnil).....	72
Figure 21 : Caractéristiques du tramway en Ile-de-France (Omnil).....	74
Figure 22 : État des lieux de l'accessibilité des réseaux ferrés et routiers en 2007 (source SDA).....	76
Figure 23 : Cartes du Réseau MOBILIEN (source STIF).....	78
Figure 24 : Cartes du Réseau NOCTILIEN (source STIF).....	79
Figure 25 : photo minibus Mobi'Val (source site internet de la CC du Val d'Essonne).....	81
Figure 26 : répartition du parc de bus et car par type de véhicule (Omnil).....	84
Figure 27 : caractéristiques du matériel roulant routier RATP (Omnil).....	85
Figure 28 : caractéristiques du parc de bus et cars des réseaux OPTILE (Omnil).....	87
Figure 29 : nombre de points d'arrêt bus subventionnés par le STIF en 2009 par département (STIF).....	89
Figure 30 : Caractéristiques du réseau routier Noctilien.....	91
Figure 31 : signalétique VOGUEO à proximité d'un point d'arrêt (source STIF).....	91
Figure 32 : carte du futur réseau VOGUEO (2013).....	92
Figure 33 : trafic assuré (nombre de courses) par les services PAM en 2009 (Omnil).....	96
Figure 34 : manchette de la carte sur l'accessibilité des gares (Site INFOMOBI).....	99

Figure 35 : Légende de la carte sur l'accessibilité des gares (Site INFOMOBI).....	99
Figure 36 : rampe manuelle d'accès avec assistance « Accès Plus Transilien » (photo source SNCF).....	105
Figure 37 : assistance manuelle sur le réseau RATP (crédit Photo RATP -Bruno Marguerite).	105
Figure 38 : sigle des « compagnons du voyage ».....	106
Figure 39 : dessin de la « Chaîne de Déplacement » (source Annexe accessibilité du PDUIF).	108
Figure 40 : carte de l'avancement des mises en place des CCAPH (dessinée sur VISIAU IAU).	109
Figure 41 : photo d'un stationnement abusif d'un deux roues sur un accès UFR.....	113
Figure 42 : panneau de stationnement réservé aux handicapés.....	114
Figure 43 : nouvelle signalétique lumineuse des taxis parisiens (source site internet paris.fr).	116
Figure 44 : deux fauteuils roulants à 50 ans d'intervalle.	120
Figure 45 : Les déficiences : différentes natures et différentes origines (source AGEFIPH)	184
Figure 46 situations de handicap, d'incapacité ou de dépendance (enquête Handicap Santé 92).....	191
Figure 47 : enquête Handicap dans le 92 -situations reconnues, ressenties ou identifiées	191
Figure 48 : signalétique des 4 types de handicap	193
Figure 49 : Hauteurs (mm) des planchers et quais et échéance de renouvellement des matériels SNCF	200

Liste des personnes et organismes rencontrés

Rappel important : ce rapport avait pour seul objectif d'évaluer l'application de la mise en œuvre de la loi du 11 février 2005. Il n'avait pas pour objectif de faire des propositions sur les mesures à prendre pour assurer les déplacements des personnes à mobilité réduite (PMR) ni de porter une appréciation sur les contenus même du SDA ou de l'annexe accessibilité du PDUIF en cours de validation et aux travaux desquels la commission transport a été largement associée. La commission a donc orienté prioritairement ses recherches auprès des concepteurs du SDA et surtout auprès des acteurs chargés de le mettre en œuvre.

Le rapporteur et les membres de la commission des transports adressent leurs très vifs remerciements aux personnalités et organismes qui ont bien voulu apporter leur contribution à la préparation du présent rapport au cours d'auditions, d'entretiens ou encore de visite de terrain :

Lors d'auditions

Monsieur François-Régis Orizet, Directeur Régional de RFF	Réseau Ferré de France
Monsieur Thierry Guimbaud, Directeur de l'exploitation Monsieur Christian Nathhorst, chargé de mission	Syndicat des Transports d'Ile-de-France
Madame Betty Chappe, Responsable Monsieur Laurent Mazille, Chef de cabinet du PDG Madame Alice Avenel, Monsieur Jacques Drouet	Mission Accessibilité RATP
Monsieur Alain Méyère, Directeur Monsieur Jérôme Bertrand,	Département Mobilité et Transports IAU

Lors de visites de terrain

Monsieur Michel Mercardier, Mesdames Martine Bercot et Laëtitia Monrond.	SNCF - TRANSILIEN
Madame Nadia Smondel, Directrice, Monsieur Pascal Rouault, Responsable de l'exploitation, Madame Amandine Paret, Adjointe au responsable de l'exploitation, Madame Aurélie Féton, chargée d'études.	PAM 75
Mesdames Betty Chappe et Alice Avenel, Monsieur Jacques Drouet.	RATP
Noël Dussac, Directeur commercial et marketing, Société PHEBUS Alain Riou, Directeur du développement -OPTILE	Réseau de transport de Versailles

Table des matières

Préambule	6
Une évolution historique dans un contexte supranational.....	6
La continuité de la démarche par rapport aux derniers travaux du CESER.....	9
Quelques définitions	10
1 Que dit la loi de 2005 en matière de déplacements et de Transports Collectifs ?	12
1.1 Les articles 45 et 41 de la loi de 2005.....	13
1.2 La « philosophie » de la loi et les conditions d'adaptation des Transports Collectifs (TC)	14
1.3 Quelles sont les principales dispositions de la loi pour les ERP, les Transports Collectifs et la Voirie?.....	16
1.3.1 Etablissements recevant du public (ERP) :	16
1.3.2 Les Transports Collectifs :	17
1.3.3 La Voirie et les espaces publics :	20
2 L'application de la loi de 2005 en Ile-de-France	23
2.1 La population concernée en Ile-de-France	23
2.2 Les réseaux et systèmes de transports concernés par la loi.....	28
2.3 Illustration des aménagements nécessaires :	31
2.4 Quelques points de compréhension sur la façon d'appréhender le dossier en Ile-de-France	32
2.4.1 En matière de transports collectifs, que signifie « matériel roulant accessible » ?.....	32
2.4.2 La définition d'une ligne de TC accessible	34
2.4.3 Les contraintes techniques.....	37
2.4.4 Les contraintes organisationnelles : la multiplicité des intervenants.....	40
3 Les grandes lignes du SDA de l'Ile-de-France	43
Rappel : la loi de 2005 fixe dans son article 45 un délai :	43
3.1 Calendrier d'adoption du SDA	43
3.2 Contenu du SDA	43
3.3 Le financement du SDA.....	45
3.3.1 Les règles de financement	46
3.3.2 La recherche du financement complémentaire (50% du SDA).....	47
3.3.3 Le bouclage du financement.....	50
4 L'état d'avancement du Schéma de mise en accessibilité (SDA) au 1^{er} janvier 2011	53
4.1 L'avancement du SDA sur les réseaux ferrés	53
4.1.1 Le cas particulier du réseau Métro	55
4.1.2 Rappel de la consistance des réseaux RER et Transilien	58
4.1.3 Les aménagements prévus sur les réseaux RER et Transilien.....	61
4.1.4 Avancement du SDA et perspectives sur les réseaux RER RATP	65
4.1.5 Situation actuelle et perspective sur les RER et Trains SNCF/RFF	67
4.2 L'avancement du SDA sur les Tramways et assimilés	73
4.3 L'avancement du SDA sur les réseaux de bus/cars	76
4.3.1 Rappel de la consistance des réseaux de Bus/cars.....	76
4.3.2 Les dispositions prévues par le SDA pour les réseaux Bus/cars	81
4.3.3 Situation actuelle et perspectives sur le réseau BUS RATP.....	84
4.3.4 Situation actuelle et perspectives sur le réseau BUS OPTILE	86
4.3.5 Situation actuelle et perspectives pour le réseau Bus SNCF	90
4.3.6 Situation actuelle et perspectives pour le réseau Bus Noctilien	90
4.4 Vogueo.....	91
4.5 L'avancement du SDA pour les autres Transports particuliers.....	93
4.5.1 Les TAD (transports à la demande) autres que PAM.....	93
4.5.2 Les réseaux PAM,	94
4.6 L'avancement du SDA en matière d'information voyageurs	96
4.7 Autres dispositions de la loi	100
4.7.1 Le dépôt de plainte	100

4.7.2	Le Service Minimum.....	102
4.8	Autres mesures pour faciliter l'application de la loi.....	102
4.8.1	Les services de rabattement pour les gares ferroviaires.....	104
4.8.2	Les services d'assistance en gare.....	104
4.8.3	Les services d'accompagnement PMR sur le réseau.....	106
4.8.4	Les Mesures tarifaires.....	106
5	L'accessibilité des Transports collectifs hors SDA.....	108
5.1	L'importance de la notion de « cheminement ».....	108
5.2	La mise en place des CCAPH (Commission Communales d'Accessibilité pour les Personnes Handicapées).....	109
5.3	Les PAVE- Plans de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics.....	111
5.4	Le stationnement.....	114
5.5	Les taxis.....	115
6	La gouvernance.....	117
6.1	Les parties prenantes.....	117
6.2	Comité de suivi du SDA, communication et concertation.....	118
6.3	Recherche & Développement sur les interfaces.....	118
6.4	Pour une instance de gouvernance spécifique.....	121
7	Conclusion générale et recommandations.....	122
	ANNEXES.....	125
	ANNEXE 1 : Définitions officielles sur le Handicap.....	126
	ANNEXE 2 : Base réglementaire officielle.....	129
	ANNEXE 3 : Convention des Nations Unies.....	133
	ANNEXE 4 : Résolution n° 2001/3 de la CEE (CEMT) –.....	135
	ANNEXE 5 : RÈGLEMENT (CE) No 1371/2007.....	139
	ANNEXE 6 : RÈGLEMENT (CE) n°181/2011 du 16/2/2011.....	140
	ANNEXE 7 : caractéristiques (STI) des matériels ferroviaires.....	143
	ANNEXE 8 : Extrait de la loi de 2005 Articles 45 et 41.....	146
	ANNEXE 9 : Directive du 13/4/2006 d'application des art. 5 et 46.....	149
	ANNEXE 10 : Extrait du nouveau Code des Transports.....	164
	ANNEXE 11 : Décret n°2006-138 du 9 février 2006.....	166
	ANNEXE 12 : Décret accessibilité de la voirie et des espaces publics.....	169
	ANNEXE 13 : arrêté du 13 juillet 2009 - matériel « guidé » urbain.....	171
	ANNEXE 14 : Organisation des Transports scolaires en Ile-de-France.....	178
	ANNEXE 15 : Définitions des termes TC, Cars et Bus.....	181
	ANNEXE 16 : les organes consultatifs prévus par la loi.....	182
	ANNEXE 17 : Le Conseil Consultatif Régional du handicap ex CRCCH.....	183
	ANNEXE 18 : Combien y a-t-il de personnes handicapées ?.....	184
	ANNEXE 19 : illustration des aménagements nécessaires dans les TC.....	192
	ANNEXE 20 : l'aménagement des réseaux ferroviaires pour les UFR.....	196
	ANNEXE 21 : Lignes de bus « accessibles » au 1/5/2011 en IDF.....	201
	ANNEXE 22 : accessibilité actuelle des RER A et B.....	206
	ANNEXE 25 : Extrait des nouveaux contrats d'exploitation de type 2.....	210
	ANNEXE 26 : tarification applicable aux personnes handicapées.....	211
	ANNEXE 27 : les décisions récentes : le CNH du 14 juin 2011.....	213
	Bibliographie.....	214
	Liste des sigles et abréviations.....	218
	Établissements et services d'aide par le travail (ont remplacé les CAT).....	219
	Table des illustrations.....	223
	Liste des personnes et organismes rencontrés.....	225