



10 décembre 1998

LES DEPLACEMENTS DES PERSONNES

A MOBILITE REDUITE (PMR) EN ILE-DE-FRANCE

Propositions pour un réseau de transports collectifs accessible et
une stratégie de mise en oeuvre

M. Michel HERMELIN

**RAPPORT PRÉSENTÉ PAR LA COMMISSION DE
LA CIRCULATION ET DES TRANSPORTS**

SOMMAIRE

INTRODUCTION	3
CHAPITRE I: LES FRANCILIENS A MOBILITE REDUITE : ANALYSE DE LA DEMANDE	7
CHAPITRE II: L'ETAT DES LIEUX	8
I. LES RÉSEAUX FERRÉS, SITUATION ACTUELLE ET PERSPECTIVES	8
A. <i>MÉTRO</i> :	9
B. <i>RER-RATP</i>	11
C. <i>LE RESEAU SNCF FRANCILIEN (RER-SNCF ET AUTRES LIGNES DE BANLIEUE)</i>	12
D. <i>DISPONIBILITE DES EQUIPEMENTS (ascenseurs, escaliers mécaniques)</i>	13
II. LES RÉSEAUX D'AUTOBUS.....	14
III. LES TRAMWAYS.....	16
IV. LES TRANSPORTS SPÉCIALISÉS	16
V. LES TAXIS.....	18
VI. ACCUEIL ET INFORMATION.....	19
CHAPITRE III: COMMENT AMENAGER LES RESEAUX?	21
I. LES ÉTUDES « RÉSEAU NOYAU ».....	21
II. COMMENT AMÉNAGER LES RÉSEAUX RER (SNCF-RATP) ET SNCF BANLIEUE?.....	35
III. COMMENT AMÉNAGER LE RÉSEAU DE MÉTRO?	35
IV. COMMENT AMÉNAGER LES RÉSEAUX D'AUTOBUS ?.....	36
V. QUE FAIRE POUR LES TRANSPORTS SPÉCIALISÉS?	37
VI. QUE FAIRE POUR LES TAXIS?.....	38
VII. COMMENT AMÉLIORER L'INFORMATION ET L'ACCUEIL?	38
CHAPITRE IV.: UNE STRATEGIE A DIX ANS	41
I. LES OBJECTIFS.....	41
II. LES PROBLÈMES DE FINANCEMENT.....	42
ANNEXES	45

INTRODUCTION

Depuis le rapport du CESR de Avril 1991 sur le « transport des personnes à mobilité réduite », de nombreuses modifications sont intervenues, que ce soit au niveau législatif et réglementaire ou au niveau des évolutions techniques, des connaissances sur les populations concernées et leurs attentes,...

° sur le plan législatif et réglementaire¹:

L'accessibilité des transports pour les personnes handicapées est régie par les articles 49 et 52 de la loi d'orientation en faveur des personnes handicapées du 30 juin 1975. L'article 52 de cette loi dispose que:

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

Cette législation a été complétée et précisée par la loi n° 91-663 du 13 juillet 1991, son décret d'application n° 94-86 du 26 janvier 1994, ainsi que par l'arrêté du 31 mai 1994 et la circulaire du 7 juillet 1994.

Une partie de ces textes législatifs et réglementaires concerne l'obligation de mise en accessibilité des établissements et installations recevant du public (nouvelles installations et rénovations importantes) ; l'autorisation d'ouverture de ces établissements ou installations est désormais conditionnée par le respect des réglementations en matière d'accessibilité. L'ensemble de cette législation concerne non seulement les établissements et installations nouvelles mais également les travaux de transformation de ceux qui existent, dès lors que les circulations verticales sont concernées (c'est par exemple le cas pour une gare ou une station de réseaux ferrés dans lesquelles on souhaiterait installer un escalier mécanique).

Le décret n° 95-260 du 8 mars 1995, et la circulaire du 22 juin 1995, définissent l'obligation et les conditions de consultation, sur ces projets, des commissions départementales de sécurité et d'accessibilité, tant au niveau de la demande de permis de construire que sur la réception en vue de l'autorisation d'ouverture. Ces textes réorganisent ces commissions afin qu'elles puissent remplir leur mission tant en matière de sécurité qu'en matière d'accessibilité.

° Sur la concertation :

¹ Extrait de: *Transport des personnes handicapées : législation, réglementation et normes - COLITRAH - Septembre 1996*

Dans son avis de 1991, le CESRIF insistait sur la création d'une « structure régionale de concertation ». Suite à ce souhait, exprimé aussi par le COLITRAH², et avec l'appui du Préfet de Région, deux groupes de concertation, travaillant en étroite liaison, ont été mis en place en Ile-de-France entre le Syndicat des Transports Parisiens (STP), les services du Conseil Régional, le COLITRAH et les associations franciliennes représentatives des personnes à mobilité réduite (l'annexe 2 décrit la constitution et les missions de ces deux groupes).

° **Sur l'étude de la population francilienne à mobilité réduite et ses problèmes :**

L'IAURIF, à la demande du Conseil régional, a réalisé en 96-97 une étude approfondie à ce sujet, dont les chapitres 1 et 2 du présent rapport rendent compte.

° **Sur l'engagement du STP et de la Région d'Ile-de-France pour la planification des investissements :**

Le STP, en liaison avec les services de la Région d'Ile-de-France, le COLITRAH et les transporteurs, a défini un projet de « **réseau noyau** » (RATP et SNCF) accessible à tous, comportant trois scénarios pour les réseaux ferrés à « grand gabarit » et quatre pour le métro (voir infra). Il constitue une base de réflexion pour la planification des investissements en vue de la mise en accessibilité des gares et stations des réseaux ferrés franciliens existantes. Une partie de ce réseau a été inscrite dans une annexe du contrat de plan 1994-98/99 pour un montant de 400 MF.

° **Sur la commercialisation de nouveaux autobus urbains à plancher surbaissé,**

notamment « l'Agora » de Renault Véhicules Industriels :

Depuis 1997, le renouvellement des parcs se fait presque totalement avec des véhicules à plancher surbaissé.

° **Certains des aspects** concernant les difficultés rencontrées par les franciliens à mobilité réduite ont été pris en compte dans le rapport sur la « qualité de service dans les transports » du CESRIF. (1996)

Ces problèmes sont également pris en compte comme une des composantes de la qualité de service dans la préparation, en cours, du Plan de Déplacements Urbains (PDU) de l'Ile-de-France.

° Enfin, **l'environnement national et international** connaît des évolutions importantes en la matière, que ce soit

⇒ en France, où des villes comme LILLE, LYON, TOULOUSE ont largement pris en compte l'accessibilité des transports aux PMR, notamment dans leur réseau de métro ;

⇒ ou à l'étranger; c'est ainsi qu'un renforcement des législations aux USA , en Grande Bretagne et dans beaucoup de pays européens rend obligatoire la mise en accessibilité des réseaux de transports collectifs urbains; ceci se traduit par une mise en oeuvre du développement de l'accessibilité des différents réseaux de transport, comme à VANCOUVER, WASHINGTON, NEW-YORK, les villes d'Europe du Nord,...

² COLITRAH: Comité de Liaison pour le TRansport des personnes Handicapées (voir annexe 1)

D'autre part, au niveau de l'Union Européenne, des recommandations ou des directives sont en cours d'élaboration, notamment pour les réseaux d'autobus urbains.

Compte-tenu des perspectives ouvertes par ces modifications et par l'amélioration des connaissances, il était nécessaire que le CESR reprenne les réflexions amorcées dans son rapport de 1991 afin de proposer à la Région et à l'Etat une stratégie d'amélioration de l'accessibilité pour tous dans les transports collectifs franciliens.

CHAPITRE I.: LES FRANCILIENS A MOBILITE REDUITE : ANALYSE DE LA DEMANDE

L'IAURIF a publié, en décembre 1997, une étude concernant les franciliens à mobilité réduite: « Les déplacements des personnes à mobilité réduite et/ou en situation de handicap en Ile-de-France : rapport de synthèse ». Ce rapport, établi à la demande du Conseil Régional, analyse et quantifie la population concernée. Ce chiffrage est ventilé selon les difficultés que peuvent rencontrer ces personnes au cours de déplacements sur les réseaux de transports collectifs. Une partie de ce document est consacrée à une analyse de l'accessibilité actuelle des différents réseaux.

Ces réflexions de l'IAURIF font ressortir que plus du tiers de la population francilienne 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.

Ces personnes à mobilité réduite représentent (en % de la population francilienne totale) :

- ° 11% pour les personnes âgées de plus de 60 ans ;
- ° parmi les Franciliens de moins de 60 ans :
 - un peu plus de 5% sont des personnes handicapées, au sens médical du terme,
 - 13,5% sont en situation de handicap pour des raisons diverses, notamment pour des difficultés physiques provisoires (femmes enceintes, séquelles d'opération,...), ou pour les conditions dans lesquelles elles effectuent un déplacement donné (par ex : accompagnements d'enfants).
- ° A ceux-ci, s'ajoutent 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 concerne en fait, à un moment ou à un autre, l'ensemble de la population francilienne.

Plus précisément, les problèmes d'accessibilité physique³ **des réseaux ferrés (métro, RER, train)**, les plus difficiles à résoudre compte tenu de l'importance des investissements qu'ils

³ On entend par « accessibilité physique » la possibilité ou non de parcourir les différents cheminements entre la voirie et les quais et la montée dans les trains, rames ou autobus et ceci de manière autonome. Globalement la notion d'accessibilité est plus étendue, outre les aspects physiques, elles s'étend aux problèmes d'information et aux possibilités d'utiliser les différents services existants dans les espaces de transport. Outre l'accessibilité physique, l'IAURIF retient trois autres types d'accessibilité: accès à l'information, accessibilité temporelle et d'usage.

nécessiteraient, concernent un pourcentage de la population d'Ile-de-France que l'on peut évaluer, selon le type de problèmes, de la manière suivante (dans ces pourcentages, on n'a pas tenu compte des personnes se déplaçant avec des paquets ou bagages):

- 14% rencontrent des difficultés pour monter et/ou descendre un escalier,
- 9% pour utiliser un escalier mécanique,
- 9% sont limitées pour les distances qu'elles peuvent parcourir à pied,
- 4,5% ont besoin d'un cheminement sans aucune marche,
- 10% ont des problèmes pour franchir les barrières de contrôle (souvent pour des questions de largeur).

Nota : Une même personne peut, soit être concernée par une seule de ces difficultés, soit en accumuler plusieurs.

Sur les réseaux **d'autobus**, la part de la population francilienne concernée selon le type de problèmes peut être évaluée de la manière suivante (en dehors des franciliens se déplaçant avec des bagages ou des paquets) :

- 7,5% ont besoin d'un accès à l'autobus sans marche,
- 18% ont des difficultés pour monter et descendre d'un autobus (lacune verticale et horizontale⁴); le rapport du CESR de 1991 précise que, d'après l'INRETS, près de la moitié de la population avait des difficultés pour descendre une marche de 35 cm, ce qui correspond à la situation d'un autobus ne s'arrêtant pas en bordure d'un trottoir,
- 12% sont limitées dans leur possibilité de marche à pied (problème de correspondance autobus avec un autre mode notamment),
- 10% ont des problèmes de stabilité dans un véhicule en marche, s'ils sont debout ou se déplacent,
- 11% ont des difficultés pour faire face à une situation perturbée (beaucoup plus fréquent dans les réseaux d'autobus que dans les réseaux ferrés).

CHAPITRE II.: L'ETAT DES LIEUX

I. LES RESEAUX FERRES, SITUATION ACTUELLE ET PERSPECTIVES

⁴ *LACUNE VERTICALE*: espace vertical à franchir pour monter dans le véhicule ou le train (écart, en hauteur, entre le quai ou le trottoir et le plancher du matériel)

LACUNE HORIZONTALE: espace horizontal séparant le quai ou le trottoir du bord du véhicule (pas à franchir)

Le COLITRAH recommande que, pour assurer l'accessibilité aux personnes en fauteuil roulant, la lacune verticale n'excède pas 55mm(5,5 cm) et la lacune horizontale 100mm (10 cm).

Le rapport de l'IAURIF, déjà cité, présente un état des lieux des réseaux ferrés franciliens en terme d'accessibilité. Ce diagnostic porte sur la totalité des gares et stations à l'exception des principaux complexes de transports (Auber, Charles de Gaulle-Etoile, Châtelet, La Défense-Grande Arche, gare d'Austerlitz, gare de l'Est, gare de Lyon, gare du Nord, gare Montparnasse, gare St Lazare, Nation, République, St Michel) pour lesquels le diagnostic, trop complexe, n'a pu être établi. C'est à partir de ce rapport que sont développées les analyses suivantes.

Depuis plusieurs années, les efforts conjoints du STP, de la Région d'Ile-de-France et des entreprises de transport se sont traduits par des améliorations relatives à la prise en compte des problèmes rencontrés par les personnes à mobilité réduite sur l'ensemble des réseaux ferrés franciliens. Les progrès les plus importants concernent les personnes handicapées sur le plan sensoriel. On peut citer notamment :

- les « bandes d'éveil de vigilance », destinées à améliorer la sécurité pour les personnes aveugles ou malvoyantes, qui ont été implantées sur la totalité des quais du métro et du RER-RATP et en partie sur ceux du réseau SNCF et qui sont très appréciées par l'ensemble des voyageurs ;
- l'équipement de l'ensemble des guichets RATP, et plus de 50% de ceux de la SNCF, pour faciliter la communication des personnes sourdes et malentendantes (interphonie et boucles magnétiques) ;
- la réalisation de nouveaux automates (par exemple: distributeurs de billets), mieux adaptés aux PMR, mis en place dans les gares et stations les plus récentes.

A. METRO :

Les cheminements dans le réseau de métro sont généralement courts, les parcours à pied sont ainsi limités:

- près de 90% ont moins de 100 mètres ;
- aucun cheminement n'est supérieur à 300 mètres, à l'exception de quelques liaisons de correspondance.

Par contre, les dénivelées à franchir sont souvent importantes : dans plus de 50% des cas, il y a plus de 50 marches à franchir au long du cheminement entre la rue et le quai.

° Les aides au franchissement des dénivelés :

Depuis 30 ans, la RATP a engagé une politique d'équipement facilitant l'usage du métro pour l'ensemble des usagers, que ce soit en retraitant les stations et les quais, en améliorant la signalétique à l'intérieur des réseaux, en implantant des escaliers mécaniques pour les stations les plus profondes et les plus fréquentées.

Toutefois, cela se traduit par des équipements encore insuffisants. C'est ainsi que, sur 317 stations enquêtées par l'IAURIF (sur 330):

- dix seulement sont équipées en escaliers mécaniques dans le sens de la montée et de la descente compensant la plus grande partie des dénivelées à franchir. Dans certains cas, comme à Place des Fêtes, le dispositif pose des problèmes d'utilisation, en descente, pour les personnes sujettes au vertige,
- une soixantaine d'autres sont équipées partiellement en escaliers mécaniques montants mais qui dans la plupart des cas n'assurent pas la compensation totale des dénivelées et l'accès de la chaussée à tous les quais.

A propos des ascenseurs:

- trois stations sont totalement accessibles (Esplanade de la Défense, St Denis-Université et St Denis-Porte-de-Paris), ainsi que l'ensemble des stations de la nouvelle ligne 14 (METEOR)
- trois seront accessibles à très court terme (Grande Arche de la Défense, Barbès Rochechouart-ligne 2, Quai de la Gare),
- neuf stations ont des ascenseurs facilitant l'accès à tous les quais mais demandant le franchissement de quelques marches (en général de la rue à la salle des billets).

Pour les correspondances, les équipements sont encore plus limités, alors que la longueur des cheminements est souvent plus importante et que, dans 63% des cas, ils nécessitent le franchissement de plus de 53 marches (plus de 100 marches dans 13% des cas).

° Le passage des barrières de contrôle :

En dehors des stations récemment aménagées (METEOR, St Denis-Université, St Denis-Porte-de-Paris), aucune ligne de contrôle n'est utilisable de manière autonome par les voyageurs qui sont gênés par l'insuffisance de largeur des passages ou pour des questions de manutention. Il n'existe sur le réseau de métro aucune prévision en la matière, excepté l'utilisation éventuelle des portillons de service sous le contrôle des personnels de station.

° Les accès aux rames :

Le cahier des charges de la RATP prescrit des hauteurs de quai entraînant une lacune verticale de 19-20 cm (-5 cm en cas de surcharge ou d'usure des matériels) ; c'est encore le cas pour la station récemment ouverte de « Saint Denis Université ». Par contre, la nouvelle ligne METEOR a des lacunes verticales particulièrement faibles (0 à 3 cm).

Toutefois, ce problème de lacune verticale dans le réseau de métro ne devrait pas constituer un préalable pour sa mise en accessibilité ; en effet :

- en ce qui concerne les personnes en fauteuil roulant, ils se trouveront devant une réelle difficulté ; toutefois l'aide d'autres voyageurs est toujours possible et peut permettre de pallier ces situations, dans l'attente de travaux de relèvement des quais ;
- pour les autres personnes à mobilité réduite ayant des problèmes moteurs, le COLITRAH⁵ précise « que la différence de niveau (lacune) entre le quai et la marche la plus basse, de même que la hauteur de chaque marche de l'embranchement, si elles existent, ne doivent pas être supérieures à 200 mm »; en souhaitant toutefois que, quand cela est possible, cette hauteur soit réduite à 100 mm (10 cm).

Tout ceci rend le réseau de métro plus ou moins difficile à utiliser par au moins 20% de la population francilienne quant à l'accessibilité physique. Et pour une partie de ces 20%, que l'on peut estimer à environ 5 à 7% de la population, l'importance des difficultés rencontrées, ou leur accumulation, rend l'utilisation du métro pratiquement impossible.

° **Météor :**

La ligne METEOR, récemment mise en service, est particulièrement accessible pour tous les voyageurs. L'adaptation de la hauteur des quais par rapport au plancher des rames est à souligner.

B. RER-RATP

° **Les huit principaux noeuds de correspondances (La Défense, Etoile, Chatelet, Auber, Gare de Lyon, Nation, Gare du Nord, St Michel) :**

Ils sont bien équipés en escaliers mécaniques dans les deux sens et, pour la plupart, des réaménagements sont en cours ou prévus à court terme, notamment pour l'équipement en ascenseurs utilisables par tous les usagers.

° **Les aides au franchissement des dénivelés :**

Sur les 56 autres gares du réseau RATP, près de la moitié des gares est équipée d'ascenseurs ou de monte-charges permettant un accès sans marches de la voirie à chaque quai. Cependant, une proportion importante de ces équipements, constitués de monte-charges qui étaient prévus pour un autre usage, n'est utilisable qu'avec l'accompagnement d'un agent de la RATP. Ceci entraîne souvent des temps d'attente importants et rend l'utilisation pratiquement impossible pour les usagers autres que ceux en fauteuil roulant : il s'agit des personnes qui ont besoin de cheminement sans

⁵ Prescriptions pour une meilleure accessibilité à tous des réseaux de transport ferrés - COLITRAH - 3 octobre 1997

aucune marche, soit 5 à 7% de la population, pour lesquels une telle offre apparaît comme indispensable.

En ce qui concerne la mécanisation des escaliers, un peu moins de 20% des gares ont un équipement concernant tous les quais et moins de 10% sont mécanisées en descente.

° **Le passage des barrières de contrôle :**

Les difficultés de franchissement des barrières de contrôle sont identiques à celles du réseau de métro. Cependant quelques dispositifs, dits « passages confort », commencent à apparaître (par ex: à Vincennes) et sont appelés à se développer sur le réseau, mais ils nécessitent l'intervention à distance d'un agent d'où des risques d'allongement du temps d'attente et de refus d'ouverture dans certain cas.

° **Les accès aux trains :**

Pour l'accès aux rames à partir des quais, d'une manière générale, les lacunes verticales sur l'ensemble des réseaux RER-RATP n'excèdent pas 10 cm environ. Toutefois, il faut souligner le problème de la ligne B (RATP) où beaucoup de gares sont en courbe, ce qui entraîne des lacunes horizontales, parfois importantes, difficiles à franchir, sans parler des problèmes de sécurité.

C. LE RESEAU SNCF FRANCILIEN (RER-SNCF ET AUTRES LIGNES DE BANLIEUE)

Comme pour le RER-RATP, les principaux noeuds de correspondance (gares d'Austerlitz, Lyon, St Lazare, Montparnasse, Nord, Est, St Michel et La Défense) n'ont pas fait l'objet d'un diagnostic dans l'étude IAURIF compte tenu de leur complexité. Elles sont, d'une manière générale, bien équipées en escaliers mécaniques dans les deux sens et, pour la plupart, des réaménagements sont en cours ou prévus, notamment pour l'équipement en ascenseurs utilisables par tous les usagers.

Parmi les 368 autres gares enquêtées par l'IAURIF (sur 378), moins de 20% ont des cheminements nécessitant le franchissement de plus de 50 marches; dans 40% des cas, le cheminement est pratiquement de plein-pied. Cependant, il subsiste des difficultés de passage d'un quai à l'autre d'autant plus que l'on généralise la suppression de l'utilisation des « passages planchés » pour des questions de sécurité.

° **Les aides au franchissement des dénivelés :**

Seulement 7% des gares sont équipées d'ascenseurs permettant un accès à tous les quais (15% en équipement partiel). Dans la plupart des cas, leur utilisation se fait en autonomie ; elles sont ainsi accessibles pour tous les voyageurs. Pour les escaliers mécaniques, l'équipement est du même ordre de grandeur que pour les ascenseurs.

° **Le passage des barrières de contrôle :**

La situation actuelle est la même que pour la RATP. Mais les dispositifs élargis (SAS) prévus par la SNCF, selon le modèle en expérimentation à Gare du Nord, seront utilisables en autonomie totale. Toutefois, le coût élevé de ces équipements risque de freiner leur développement.

° 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.

D. DISPONIBILITE DES EQUIPEMENTS (ascenseurs, escaliers mécaniques)

Investir dans des équipements ne sert à rien si ceux-ci ne sont pas disponibles et si l'information sur leur existence et leur fonctionnement n'est pas aisément connue des voyageurs.

On constate souvent l'indisponibilité des escaliers mécaniques et des ascenseurs dans les réseaux ferrés, leur immobilisation est souvent longue et accompagnée d'une insuffisance d'information

« L'aventure » du groupe de résidents du foyer de l'Association des Paralysés de France de Combs la Ville survenue le 22 Octobre 1997, est une bonne illustration de ces difficultés et de l'insuffisance de sensibilisation des personnels RATP et SNCF en relation avec les voyageurs :

Arrivant de Combs la Ville, ils désirent changer à Gare de Lyon pour prendre le RER A afin de se rendre à La Défense. Ce n'est qu'au bout de 1 H 15 d'attente (après plusieurs contacts avec le personnel par l'interphone) qu'ils apprendront que l'ascenseur ne fonctionne pas et donc que la correspondance est impossible. Ils repartent donc vers CHATELET par le RER C (même quai). Là, deux agents viennent les aider et leur signalent que l'ascenseur étant en panne, ils ne peuvent changer à CHATELET et doivent continuer jusqu'à la GARE DU NORD. Avant de poursuivre leur chemin, ils demandent aux agents RATP de s'assurer qu'il n'y aura pas de problèmes à la GARE DU NORD. Assurance leur est donnée, et ils poursuivent leur périple. Arrivée GARE DU NORD, constat du non fonctionnement des ascenseurs, en accord avec le directeur de la gare du Nord, ils poursuivent leur chemin jusqu'à SAINT DENIS afin de pouvoir reprendre un train qui les ramènerait à COMBS LA VILLE. Aucun train n'existant à ce moment, ils bénéficient d'un arrêt exceptionnel pour pouvoir revenir à leur point d'origine CONSTAT : 6 heures de trajet sans avoir pu mener aucune activité !

Les deux entreprises, interrogées par le COLITRAH sur les raisons de ces dysfonctionnements, ont donné des explications pour certains d'entre eux, mais l'accumulation des pannes et des défauts d'information qu'un tel parcours révèle montre tout le chemin qui reste à faire pour que les équipements réalisés remplissent leur mission.

II. LES RESEAUX D'AUTOBUS

Le réseau d'autobus fait des progrès importants en matière d'accessibilité, d'information et de confort des voyageurs ; il s'agit notamment:

- des annonces sonores dans les véhicules répondant aux problèmes des malvoyants ; elles sont en voie de généralisation; elles équipent actuellement 34 lignes RATP, mais elles ne fonctionnent pas toujours ;
- des annonces visuelles, par affichage sur des bandeaux lumineux au plafond de l'autobus qui ont commencé à être mis en place sur certaines lignes (lignes RATP 20, 21 et 47),
- des informations sur les temps d'attente dans les arrêts, (expérimentation du système Altair lignes RATP 62 et 47), qui comportent un affichage lumineux aux points d'arrêt .

Le progrès le plus important a été la commercialisation de nouveaux matériels à planchers surbaissés (modèle AGORA de RVI par exemple). L'année 1997 peut être considérée comme le début de la généralisation du plancher surbaissé en Ile-de-France.

	Nombre d'autobus anciens				Nombre d'autobus à plancher bas				Nombre	
	standards	articulés	standards	articulés	standards	articulés	standards	articulés	« autocars »	« autocars »
	au 1.1.95		au 1.7.98		au 1.1.95		au 1.7.98		au 1.1.95	au 1.7.98
RATP	3 523	327	2 852	310	1	0	672	17	0	0
APTR	762	143	758	133	9	0	114	3	644	720
ADATRIF	856	138	1059		6	0	141	8	415	521
Total	5 141	608	5 112		16	0	927	28	1 059	1 241

La RATP a décidé de renouveler son parc par des véhicules de ce type et, pour les matériels urbains de l'APTR et l'ADATRIF, le Conseil Régional n'apporte son financement que pour ce type de véhicules. Par contre, les matériels interurbains (type « autocars ») ne bénéficient pas d'une telle évolution et restent difficiles d'accès.

L'autobus à plancher surbaissé, grâce à son absence totale de marche, est accessible pour l'ensemble des usagers et particulièrement pour les personnes à mobilité réduite. Il apporte en outre, du fait des facilités de montée et de descente, une accélération des échanges et donc une amélioration de l'exploitation des lignes.

Sans accélération particulière du rythme de renouvellement du parc, dans les dix ans qui viennent, près de 80% du parc d'autobus francilien devrait être à plancher surbaissé et donc être utilisé facilement par tous les franciliens.

Cependant, l'accessibilité aux véhicules est limitée, voire impossible, dans un certain nombre de cas, étant donné que:

- les personnes en fauteuil roulant ont besoin, dans la majorité des cas, que l'autobus soit équipé d'un dispositif d'agenouillement et d'une palette comble-lacune pour pouvoir monter sans aide ;
- l'accès aux arrêts pour les PMR est souvent difficile du fait de l'encombrement des cheminements piétons: présence d'obstacles (mobiliers urbains, arbres,...) qui gênent l'accès à l'autobus ;
- l'autobus ne se positionne pas le long du trottoir et parallèlement à celui-ci, ce qui rend l'accès très difficile voire impossible pour beaucoup. Ceci est dû à trois types de raisons :

- **stationnement ou arrêt illicite de véhicules** à l'emplacement et au voisinage immédiat de l'arrêt: cette situation est courante, insuffisamment réprimée et très rarement avec enlèvement du véhicule. Ce problème est accentué par la présence de commerces à proximité d'un arrêt d'autobus (tabac, fleuriste, marchand de journaux,..) qui entraîne des arrêts-minute très préjudiciables à l'exploitation des lignes et à l'accessibilité des autobus. Il y a une grave insuffisance de sensibilisation de la population et des personnels de police sur la nécessité du respect de l'interdiction d'arrêt,

- **arrêt de l'autobus en amont du point d'arrêt**, ce qui est pratiquement systématique quand plusieurs autobus se suivent,

- **insuffisance de formation et de sensibilisation des machinistes** sur la nécessité de l'arrêt de l'autobus parallèlement et à proximité du trottoir et sur les manoeuvres facilitant ce type d'approche.

Par ailleurs, les voyageurs à mobilité réduite sont particulièrement sensibles aux différentes perturbations de l'exploitation (interruption de service, modification d'itinéraires, suppression provisoire d'arrêt,...) qui pénalisent aussi l'ensemble des voyageurs :

- perturbation des services dues à des travaux de voirie ou à des manifestations commerciales: déplacement ou suppression provisoire d'un arrêt, détournement partiel de la ligne,
- manifestation sur la voie publique entraînant des suppressions ou des détournements d'itinéraires, très souvent sans que les usagers en soient informés. D'après la RATP, il y a en moyenne dans Paris deux manifestations par jour entraînant l'arrêt de certaines lignes d'autobus.

Un dernier élément perturbant porte sur l'inconfort de l'attente sans pouvoir percevoir la durée de celle-ci (surtout en dehors de Paris).

Malgré ce constat de difficultés importantes dans l'utilisation du réseau d'autobus, qui constitue un obstacle pour beaucoup, il ressort des différentes enquêtes que ce mode de déplacement est utilisé de manière préférentielle par beaucoup de personnes âgées.

III. LES TRAMWAYS

Les deux lignes de tramway exploitées par la RATP en Seine Saint Denis et dans les Hauts de Seine, constituent l'offre de transport la mieux adaptée aux besoins des personnes à mobilité réduite. Les choix fait par la RATP, différents de ceux des autres villes françaises, pour traiter les interfaces « quais-rames » (les quais sont à la hauteur des planchers des rames), en font l'un des modes de transport les plus accessibles que ce soit en France ou en Europe. L'information en station et dans les rames prend en compte la plupart des besoins des usagers et particulièrement ceux des personnes à mobilité réduite

IV. LES TRANSPORTS SPECIALISES

Les services de transports spécialisés sont destinés aux personnes à mobilité réduite ne pouvant utiliser les réseaux de transports collectifs du fait de l'importance de leur handicap physique, sensoriel ou mental. Ils leur permettent ainsi de se déplacer aussi bien pour des motifs de travail que de santé ou de loisirs. Il s'agit, en général, de « services à la demande » exploités par des petits véhicules spécialement aménagés. Des progrès importants en matière d'accessibilité des réseaux de transports collectifs franciliens entraîneront une diminution progressive et sensible des besoins pour ce type de transport, mais la nécessité en subsistera.

L'enquête et l'analyse de ces services menées par l'IAURIF⁶ font ressortir les points suivants :

° 285 véhicules financés par le Conseil Régional depuis 10 ans

Depuis 10 ans, le Conseil Régional a accordé des subventions à différentes associations ou collectivités désirant acquérir des véhicules destinés aux transports de personnes handicapés:

- 218 nouveaux véhicules ont été subventionnés à 50 % de leur coût d'achat, plafonné à 350 000 francs par véhicule,
- 67 renouvellement de véhicules subventionnés à 25 %.

⁶ Les déplacements des personnes à mobilité réduite et/ou en situation de handicap en Ile-de-France : les transports spécialisés, état des lieux - Danièle HENGORT, Michel HERMELIN - IAURIF - Septembre 1998.

Ces véhicules se répartissent entre deux catégories d'associations ou collectivités:

- des sociétés ou associations qui sont spécialisées dans les transports et qui assurent l'exploitation de services de transports spécialisés. Il s'agit de treize organismes qui reçoivent 73% des subventions régionales et assurent 93% des déplacements annuels des personnes à mobilité réduite pour ce type de service ;
- des établissements, associations ou collectivités, qui n'assurent, en général, que des déplacements internes aux établissements pour enfants ou adultes handicapés, pour les besoins propres de la vie de ces établissements. Ils n'assurent en fait aucun service se rapprochant des systèmes de transports publics. Il s'agit de 41 associations, établissements ou collectivités, qui reçoivent 23% des subventions régionales.

Il ressort de cette analyse que plus des deux tiers de l'intervention du Conseil Régional concerne des services de transports assurés par onze associations spécialisées dans ce type d'activité: AMHAP, ASA, TADY, CITY, ATHP, ATAGH, AIHROP, TRANSAD 92, GIHP, SERVAL, ADIPH 95. Les autres interventions de la Région correspondent, en majorité, à l'équipement en moyens de transport d'organismes accueillant des personnes handicapées (par exemple: plus de 20 foyers ou maisons d'accueil spécialisées accueillant des adultes handicapés ont bénéficié de ce type de subvention).

° **Le fonctionnement de ces services est assuré par une compensation tarifaire apportée par le STP, complétée à plus de 80% dans le cadre de l'aide sociale communale et/ou départementale :**

Ces différents services facilitent le déplacement de personnes lourdement handicapées. Pour répondre à leurs besoins, très souvent, il faut aller les chercher à l'intérieur de leur domicile et les acheminer en leur lieu de destination. Le service de transport est ainsi couplé à une aide à la personne. Ce type de fonctionnement entraîne des temps et des coûts de déplacement importants (comprenant un temps d'immobilisation du véhicule). Le coût de revient par déplacement se situe entre

72 francs et 190 francs. La part supportée par l'utilisateur, tout en restant souvent importante par rapport au revenu des personnes concernées (de la quasi gratuité à Rueil à 315 francs pour certains trajets de l'AMHAP, 50F dans Paris), ne peut compenser les frais de fonctionnement de ces services. Les collectivités locales interviennent largement, dans le cadre de l'aide sociale, pour assurer ces frais. Les compensations tarifaires du STP viennent atténuer ce nécessaire apport des collectivités locales. Elles ne portent en principe que sur les déplacements domicile-travail, la compensation maximum par véhicule correspondant à 1500 voyages annuels de ce type.

° **On peut situer entre 0,5 et 1 % la part de la population francilienne concernée par ces services :**

Actuellement, d'après l'enquête effectuée par l'IAURIF, l'ensemble des déplacements annuels assurés par ces différents services serait inférieur à 500 000. Ce

chiffre est à rapprocher du nombre de franciliens qui pourraient être concernés par ce type de service : entre 40 000 et 80 000 personnes souffrant d'un handicap lourd en matière de mobilité . Ceci ne représenterait, en moyenne que 6 à 12 déplacements par an et par personne!

° **Des services nécessaires; mais complémentaires des réseaux de transports collectifs accessibles :**

Le principe des aides apportées par le STP est basé sur les déplacements domicile-travail assurés par les transports spécialisés. Pour 50 000 à 100 000 personnes, les besoins en déplacements domicile-travail devraient être de l'ordre de 20 000 000 déplacements annuels.

Plusieurs villes d'Amérique du Nord ou d'Europe du Nord avaient basé leur politique en faveur du déplacement des personnes handicapées sur le transport spécialisé. Toutes ont relevé une montée en puissance de la demande. Le constat fait actuellement par ces villes montre une impossibilité de continuer le développement de tels services (problèmes d'organisation et de coût). Elles s'orientent désormais vers une mise en accessibilité des réseaux de transports collectifs, afin de limiter l'importance des services de transports spécialisés.

V. LES TAXIS

L'organisation des services de taxis est un élément important de l'offre en matière de transport. Les visiteurs français et étrangers sont particulièrement intéressés par ces services. Comme les autres usagers, franciliens ou visiteurs, les personnes à mobilité réduite utilisent les taxis pour certains de leurs déplacements. Ce type de moyen est d'autant plus important pour elles que les autres systèmes de transport sont peu adaptés à leurs difficultés. Le recours aux taxis est cependant limité pour plusieurs raisons :

- les coûts élevés d'utilisation, qui sont certes justifiés pour des déplacements occasionnels mais non adaptés lorsqu'il s'agit de la seule offre permettant à certaines personnes à mobilité réduite de se déplacer ;

- la non accessibilité du parc francilien de taxis, sauf de rares exceptions, à la différence de ce qui se passe dans une ville comme Londres où la totalité du parc est accessible ; pour aider à cette adaptation des taxis, le Conseil Régional a prévu une aide spécifique, mais pratiquement aucune demande de recours à ces aides n'a été faite depuis que le principe en existe ;

Les raisons de cette non-utilisation de l'aide régionale n'ont pas été particulièrement étudiées mais elle peut être due, notamment, à la situation différente des taxis à Londres et à Paris :

à Londres, y compris dans le Grand Londres, le parc de taxis est constitué de véhicules spécifiques conçus spécialement, à longue durée de vie, (600 000 km). Au delà de la création d'une image forte, cette spécificité a facilité le

développement de l'accessibilité de ce parc pour les PMR, par ailleurs rendue obligatoire par une législation récente (disability discrimination act de 1995) ;

à Paris, et en Ile-de-France, la situation est complètement différente : le parc est constitué de taxis banalisés, c'est à dire de véhicules ordinaires, à durée de vie normale, donc plus courte qu'à Londres. Les artisans, qui constituent près de 40 % de la profession, propriétaires de leurs véhicules, les utilisent également pour leurs déplacements familiaux et les revendent sur le marché du véhicule particulier d'occasion ; ce système ne permet donc pas à un artisan-taxi d'utiliser un véhicule spécifique. Le problème mériterait, sans doute, d'être examiné de plus près ;

- l'insuffisance de l'offre (environ la moitié de celle de Londres où les « voitures de petite remise » assure un service très proche de celui des taxis parisiens et viennent donc compléter l'offre disponible), qui est ressentie par l'ensemble des utilisateurs.

VI. ACCUEIL ET INFORMATION

Le STP et les différentes entreprises de transport ont développé depuis quelques années leurs réflexions en matière d'accueil, d'information et de signalétique afin d'obtenir une meilleure prise en compte des besoins des usagers, ce qui a permis d'améliorer de façon significative l'offre en la matière. Il faut souligner les traitements des points d'échange multimodaux (information et signalétique) initiés par le STP, pour lesquels les besoins des personnes à mobilité réduite ont été pris en compte avec l'aide du COLITRAH, qui a participé aux groupes de réflexion constitués pour chaque point d'échange. Les lieux d'application (POISSY, JUVISY, BOISSY etc...) ont permis l'élaboration, par le STP, d'un cahier de recommandations pour le traitement de ces espaces d'échange.

L'accessibilité des PMR aux réseaux de transports requiert tout spécialement une bonne information leur permettant de préparer leur voyage, notamment de savoir si le déplacement par transport en commun est possible..., de se retrouver au cours de leur déplacement..., éventuellement de pouvoir être informé, guidé..., de faire face aux problèmes posés par des perturbations de service... tout ceci en limitant les contraintes et les difficultés.

On peut souligner les points suivants :

° Préparation du voyage:

Le candidat au voyage doit pouvoir disposer d'une information permettant l'organisation du déplacement, accessible pour tous les usagers (entendant-malentendant, voyant-aveugle) :

- possibilités de correspondances intermodales,
- difficultés en matière d'accessibilité (escaliers, longueur de marche à pied...),
- existence et fonctionnement des équipements,
- perturbations éventuelles de service, etc...

Actuellement, les seules informations disponibles portent sur l'accessibilité de certaines gares ou stations pour les personnes en fauteuil roulant sans préciser si l'utilisation de ces espaces peut se faire en autonomie totale ou bien s'il faut faire appel à un accompagnement par un agent en station.

Par ailleurs, aucune précision n'est apportée quand aux catégories de personnes pouvant utiliser les équipements facilitant l'accès (ascenseurs, monte-charge,...).

° **Pendant le voyage :**

D'une manière générale, une amélioration importante de la signalétique a été réalisée ces dernières années. Toutefois les informations en matière de fonctionnement ou perturbations des services sont souvent inexistantes, ce qui entraîne des difficultés souvent importantes :

- temps d'attente (autobus, métro en soirée,...) inconnu, souvent long, inconfortable et quelquefois insécuritaire,
- perturbations sur les réseaux (services ou équipements): comment réorganiser son déplacement?.. Dans certains cas: sortie impossible avec obligation de continuer vers l'inconnu... (cf. la description de « l'aventure » des résidents du foyer de Combs la Ville, p.12 ci-dessus).

° **Accueil :**

Comme les autres voyageurs, les personnes à mobilité réduite sont particulièrement sensibles à l'accueil, élément essentiel de la qualité de service. Elles ont souvent besoin de trouver auprès des agents de l'entreprise de transport les informations qui faciliteront leurs déplacements et, pour certaines d'entre elles, l'aide nécessaire pour accéder aux quais et aux rames.

L'absence ou l'insuffisance de personnel, le manque de formation à l'accueil, la fermeture de certains points d'accueil pendant les week-end rendent l'accès aux services difficile voire, dans beaucoup de cas, impossible. D'après l'IAURIF, 28% des gares SNCF sont sans guichets de vente et 64% ne sont ouvertes qu'entre 6 h 30 et 20 h 30, ce qui pose le problème d'utilisation des gares SNCF en soirée.

° **Accompagnement :**

Pour un certain nombre de personnes handicapées, un accompagnement tout au long de leur trajet leur permettrait d'utiliser les systèmes de transport franciliens. Des essais de réponse à ces besoins ont été apportés, de manière très limitée, par des associations, dont les « Compagnons du Voyage » créée à l'initiative de la RATP et de la SNCF.

CHAPITRE III.: COMMENT AMENAGER LES RESEAUX?

I. LES ETUDES « RESEAU NOYAU »

Dans son avis du 18 Avril 1991 (article 2) le CESRIF avait souhaité que soit rapidement défini un "réseau noyau" minimal accessible notamment aux personnes en fauteuils roulants, constitué en totalité des gares du RER, d'une partie des autres gares SNCF et d'une partie des stations de métro.

Les réflexions initiées depuis par le STP correspondent à cette demande. Elles avaient pour but de "dresser le bilan des actions entreprises et d'envisager la poursuite et le développement de ces actions de manière plus cohérente et coordonnée en définissant un « réseau noyau » à rendre accessible en priorité aux personnes à mobilité réduite, sous-ensemble des réseaux ferrés de la SNCF et de la RATP"

Le rapport d'étude du STP⁷ propose plusieurs scénarios, plus ou moins ambitieux pour les réseaux ferrés « à grand gabarit » et pour le réseau de métro.

° Les scénarios « grand gabarit » :

Trois scénarios (voir tableau et cartes ci-après) concernant les réseaux ferrés franciliens à grand gabarit (RER-RATP, RER-SNCF et autres lignes SNCF) ont été établis à partir d'une analyse « multicritères ». A l'issue de cette analyse, les différentes gares de la région Ile-de-France ont été affectées d'une note résultant du croisement de ces différents critères. Pour chaque scénario, elles ont été sélectionnées en fonction de leur note.

Les critères retenus pour ce classement étaient les suivants:

- le trafic de voyageurs entrants dans la gare : les onze gares totalisant plus de 50 000 voyageurs par jour ont été retenues d'emblée,
- gare ou correspondance ou non, le coefficient étant fonction du nombre de correspondances en ce point,
- gare desservant un pôle important: ville nouvelle, pôle restructurateur de banlieue, préfecture, universités, hôpitaux, centre commercial régional, espace culturel et de loisir,
- gare située également sur une future infrastructure nouvelle, en correspondance, prolongement ou transformation de ligne, qui sera elle-même obligatoirement accessible,
- une valorisation a été donnée aux gares situées en terminus et aux gares appartenant au réseau RER,

⁷ Etude sur l'amélioration de l'accessibilité des personnes à mobilité réduite au plan moteur aux réseaux ferrés :- rapport de synthèse - STP - Juillet 1993

RESEAU NOYAU: Scénarios grand gabarit (STP Juillet 1993, montants convertis en francs 96)

scénarios du Réseau noyau	RER A		RER B		RER C SNCF	RER D SNCF	SNCF autres			
	RATP	SNCF	RATP	SNCF			St Lazare	Montparnasse	NORD	EST
n° 1 coût: 340 MF plus rehaussement de quais: 460 MF Total: 800 MF	<i>Auber</i>	Cergy Préfecture	<i>Bures sur Yvette</i>	<i>La Plaine Stade de France</i>	St Quentin en Yvelines	<i>Stade de France St Denis</i>	St Quentin en Yvelines	Montparnasse	Gare du Nord	Gare de l'Est
	<i>Bussy-St-Georges</i>	Cergy St Christophe	<i>Cité Universitaire</i>	<i>Roissy 2</i>	Versailles-Chantier	Melun	Versailles-Chantier			Meaux
	<i>Chessy</i>		<i>La Hacquièrre</i>	Gare du nord	Invalides	Juvisy	St Lazare			Val de Fontenay
	<i>Noisiel</i>		<i>Courcelle</i>	Aulnay ss Bois	St Michel	Gare de Lyon	Argenteuil			
	<i>Torcy</i>		<i>Le Guichet</i>	Villepinte	Austerlitz	Chatelet	Mantes la jolie			
	<i>St Maur-Créteil</i>		<i>Lozère</i>		Choisy le roi	Gare du Nord				
	<i>Vincennes</i>		<i>Robinson</i>		Massy Palaiseau	St Denis				
	<i>St Germain en Laye</i>		<i>La Croix de Berny</i>		Juvisy	Garges Sarcelle				
	<i>Nanterre-Université</i>		Antony		Savigny	Villiers le Bel				
	<i>Nanterre-ville</i>		Massy-Palaiseau		Argenteuil					
	Noisy le Grand		Denfert-Rochereau		Bd Victor					
	Val de Fontenay		Port-Royal		Masséna					
	Nation		Luxembourg							
	Gare de Lyon		St Michel							
Chatelet		Chatelet								
Etoile										
La Défense										
Nanterre-Préfecture										
Rueil Malmaison										
n° 2 coût: 300 MF plus rehaussement de quais: 340 MF Total: 640 MF	Neuilly-Plaisance	Houilles	Bourg la Reine	Sevran Beaudotte	Champ de Mars	Corbeil Essonne	Clichy		Epinay Villeteuse	Noisy le Sec
	Noisy-Champs	Sartrouville	Arcueil Cachan		Orsay	Evry Courcouronne	Asnières		Ermont Eaubonne	Le Raincy
	Torcy	Poissy			Vitry	Combs la ville	Bécon		Pontoise	Chelles Gournay
	Champigny				Ermont-Eaubonne	Villeneuve St Georges	Colombes			
	Joinville					Maisons-Alfort	Corneilles			
							Conflans St Honorine			
							Pontoise			
							Versailles RD			
							St Cloud			
							Suresnes Mt Valérien			
n° 3 coût: 340 MF plus rehaussement de quais: 360 MF Total: 700 MF	Le Vésinet Le Pecq	Maisons Lafitte	Orsay Ville	La Coumeuve	Epinay sur Orge	Brunoy	Puteaux	Trappes	Enghein	Bondy
	Chatou Croissy		Laplace	Le Bourget		Yerres	Coubevoie	La Verrière		Gagny
	Le Parc St Maur			Parc des Expositions		Montgeron	La Garenne Colombes	Rambouillet		Lagny
	Nogent sur Marne			Vert Galant		Pierrefitte Stains	Bois Colombes			Villiers sur Marne
	Fontenay ss Bois			Villeparisis			Val d'Argenteuil			Emerainville
	Sucy Bonneuil						Les Mureaux			
	Boissy St Léger									

Les scénarios s'ajoutent les uns aux autres

Les gares en italique sont actuellement accessibles

Coût global du scénario 3:

2 135 MF

- une pondération en fonction des zones de carte orange a été faite, de manière à ne pas trop privilégier le coeur de l'agglomération,
- un dernier critère, et non des moindres puisqu'il a été fortement valorisé dans le classement final, a porté sur les établissements pour personnes handicapées desservis par la gare en question, en identifiant partout où cela était possible le nombre de personnes en fauteuil roulant; la liste de ces établissements (pour enfants ou pour adultes) a été établie en liaison avec le COLITRAH.

Les trois scénarios retenus comportent respectivement 72, 108 et 145 gares. L'estimation des investissements nécessaires pour chacun d'entre eux isole les coûts spécifiques concernant la surélévation des quais SNCF nécessaires pour assurer une accessibilité en autonomie des personnes en fauteuil roulant.

Scénarios grand gabarit

° **Les scénarios « métro »** (voir tableau et cartes ci-après) :

Pour la définition des scénarios métro, l'approche a été différente. Ils ont été définis en complémentarité du « réseau noyau » grand gabarit et en prenant en compte une accessibilité large des réseaux d'autobus. Les principes retenus pour les définir ont été les suivants :

- la base est constituée par les deux lignes de rocade n°2 et 6 (Etoile-Nation), ces lignes permettant une bonne complémentarité avec les gares RER et SNCF, et avec des lignes d'autobus radiales rendues accessibles,
- la desserte d'établissements pour personnes handicapées : 19 à 27 établissements sont ainsi desservis, selon les scénarios,
- la desserte des quartiers périphériques, où ont été réalisés de nombreux logements récents, accessibles selon la réglementation en vigueur (stations déjà accessibles et quelques autres situées en limite de la capitale),
- les correspondances entre les lignes de rocade et celles qui font l'objet de projets de prolongement (par exemple correspondances avec tramway T2),
- les scénarios les plus importants comportent en outre deux lignes obliques (ligne 7 et 9) complétant le maillage (scénarios 2 et 2bis).

RESEAU NOYAU Scénarios Métro (STP Juillet 93, montants convertis en francs 96)

Scénarios Réseau noyau	METRO						
	ligne n°1	ligne n°2	ligne n°6	ligne n°7	ligne n°9	ligne n°12	ligne n°13
n° 1 Coût: 610 MF	<i>Grd Arche Défense</i> <i>Esplanade Défense</i> Porte Maillot Etoile	Porte Dauphine Etoile Ternes Courcelles Villiers Place de Clichy Pigalle Barbes La Chapelle Stalingrad Jaures Belleville Couronnes Menilmontant Père Lachaise Philippe Auguste Alexandre Dumas Nation	Etoile Trocadéro Bir Hakeim La Motte Piquet Sèvres Lecourbe Pasteur Montparnasse Denfert Rochereau Glacière Place d'Italie Quai de la Gare Bercy Daumesnil Bel Air Nation				St Denis Université St Denis Porte de Paris St Denis Basilique Place de Clichy
Complément au scénario 1 pour réaliser le n° 1bis Coût: 305 MF		toutes les stations soit 25 stations	toutes les stations soit 28 stations				
Complément au scénario 1 pour réaliser le n° 2 Coût: 665 MF	Les Sablons Franklin Roosevelt Palais royal Chatelet Gare de Lyon Nation			La Couneuve 8 mai 45 Pantin 4 chemins Porte de la Vilette Stalingrad Gare de l'Est Opéra Pyramides Palais Royal Chatelet Jussieu Place d'Italie Maison Blanche Villejuif Louis Argaon Porte d'Italie	Mairie de Montreuil Porte de Montreuil Nation Voltaire République Havre Caumartin Franklin Roosevelt Trocadéro La Muette Porte de St Cloud Pont de Sèvres	Pasteur Convention	
Complément au scénario 2 pour réaliser le n° 2bis Coût:		toutes les stations soit 25 stations	toutes les stations soit 28 stations				

305 MF

Les stations en italique sont accessibles ou financées

Lors de ces réflexions, les problèmes posés pour l'accès des rames à partir des quais (embarquement) n'avaient pas été perçus. De ce fait, il n'existe aucune évaluation financière des investissements nécessaires pour relever les quais des stations de métro concernées.

Scénarios métro (hors rehaussement des quais)

	Scénario 1	Scénario 1bis	Scénario 2	Scénario 2bis
nb de stations	41	61	74	94
Coûts accessibilité stations	610 MF	915 MF	1 275 MF	1 580 MF

° **Etat d'avancement des réalisations :**

Dans un premier temps, le STP a retenu comme objectif, pour les réalisations à entreprendre, le scénario grand gabarit n°2. Une somme de 400 millions de francs pour permettre le début de sa mise en oeuvre a été prévue en annexe du contrat de plan Etat-Région 1994-1998 en cours de réalisation, avec un financement à 50% pour la Région et 50% pour le STP (produit des amendes).

Cette somme a permis des premières réalisations: créations d'ascenseurs, transformation de monte-charges en ascenseurs par exemple. Toutefois le nombre encore limité des gares accessibles et le nombre limité des relèvement de quais en ce qui concerne la SNCF fait que l'utilisation des transports collectifs par les franciliens ayant le plus de difficultés reste très marginal.

II. COMMENT AMENAGER LES RESEAUX RER (SNCF-RATP) ET SNCF BANLIEUE?

Il importe de ne pas considérer seulement les besoins des voyageurs en fauteuil roulant, mais aussi ceux de l'ensemble des personnes à mobilité réduite, notamment pour ce qui concerne l'accès des gares du « réseau noyau », ce qui suppose:

- l'accès sans difficulté à la gare à partir de la rue, en facilitant l'intermodalité,
- des équipements en ascenseurs permettant d'aller de la voirie aux quais sans marches à franchir (sans nécessité de se faire accompagner par le personnel de station),
- l'utilisation de passage élargi au niveau des lignes de contrôle sans contrainte,
- l'accès au train sans aide,
- les informations sur le « réseau noyau » et son état de fonctionnement,
- la prise en compte des besoins particuliers des personnes ayant un handicap de type sensoriel,
- la mise à disposition d'équipements complémentaires (guichets de vente, billetterie,...) d'utilisation facile pour tous.

Ce réseau, comme le souhaitait le CESR en 1991, doit être suffisamment ambitieux pour répondre aux besoins de la population.

III. COMMENT AMENAGER LE RESEAU DE METRO?

En 1991, le CESR demandait qu'une partie de ce réseau soit rendu accessible. Un tel objectif est-il toujours d'actualité, compte tenu des difficultés importantes pour le mettre en oeuvre?

- comment réaliser l'accessibilité d'un réseau ancien ?
- l'aménagement des correspondances, sur les cheminements existants, est pratiquement impossible dans la plupart des cas : peut-on trouver d'autres itinéraires ?
- comment faire admettre les édicules en surface nécessaires pour faire émerger les ascenseurs malgré les problèmes posés par leur insertion dans des sites historiques, alors que les mêmes édicules sont couramment admis pour les parcs de stationnement ?
- enfin, les coûts peuvent sembler prohibitifs.

Le réseau d'autobus de Paris ne pouvant totalement satisfaire aux besoins des PMR, il est souhaitable de dégager, en plus de la ligne 14 (METEOR) qui est totalement accessible, un minimum d'accessibilité du métro de Paris pour :

- permettre une continuité vers l'intérieur de Paris des utilisateurs du « réseau noyau » grand gabarit,

- assurer des trajets mixtes métro-bus pour des itinéraires internes à Paris,

Par ailleurs, la recherche d'une accessibilité totale au niveau d'un « réseau noyau » ne devrait pas empêcher la réalisation, dans les autres gares et stations, d'équipements de confort utiles pour l'ensemble des usagers, notamment des escaliers mécaniques. En effet, la législation récente entraîne l'obligation de réaliser l'ensemble des dispositifs nécessaires à l'accessibilité dès lors que les travaux effectués concernent des réaménagements des « structures verticales ». Des demandes de dérogation sont possibles mais elles devraient être justifiées par la définition, en accord avec l'ensemble des partenaires concernés, d'un réseau cohérent accessible (autobus, métro, réseau grand gabarit), les gares et stations non incluses dans ce réseau pouvant alors bénéficier d'aménagements plus limités.

IV. COMMENT AMENAGER LES RESEAUX D'AUTOBUS ?

L'extension du parc d'autobus à plancher surbaissé pourrait être la base de la politique d'accessibilité en Ile-de-France. Il est souhaitable, pour répondre aux problèmes de la quasi totalité des usagers potentiels :

- d'équiper le matériel en dispositif d'agenouillement, et si possible palette,
- de tout faire pour que le véhicule accoste correctement le long du trottoir,
- de permettre l'accès aisé aux véhicules pour les voyageurs en fauteuil roulant et prévoir un emplacement conforme aux dispositifs préconisés par la réglementation,

Pour la surélévation des trottoirs, l'expérience acquise en province et sur les réseaux étrangers fait ressortir que ce ne peut être un préalable à l'accessibilité. Toutefois, partout où cela sera possible, il est souhaitable que les collectivités locales procèdent aux surélévations là où cela paraît nécessaire.

Enfin, à l'occasion des restructurations périodiques des réseaux d'autobus, il est indispensable d'assurer la complémentarité avec le « réseau noyau ferré ».

Cependant, le réseau d'autobus dans Paris peut-il répondre seul à la demande ? Il apparaît que des problèmes inhérents à ce mode resteront présents dans Paris, notamment du fait des manifestations sur la voie publique. Et qu'en sera-t-il réellement du respect des interdictions de stationnement (la ville de Paris ne semble pas souhaiter développer les avancées de trottoir) ? Pour apporter des solutions à ces problèmes essentiels et permettre aux usagers d'accéder dans les meilleures conditions aux autobus, plusieurs pistes seraient à explorer et à mettre en oeuvre :

- ⇒ mettre en place, là où cela est possible, des avancées de trottoir aux droits des arrêts. Il s'agit de la solution la plus efficace car elle rend pratiquement impossible l'arrêt illicite de véhicule et elle est la plus économe en matière de perte de places de stationnement ;

- ⇒ partout ailleurs, réserver par marquage au sol un espace suffisant pour que l'autobus puisse se positionner parallèlement au trottoir en réduisant au maximum la lacune horizontale (des dispositifs physiques d'aide à la manoeuvre pourraient utilement être mis en place) ;
- ⇒ sensibiliser et former les machinistes pour effectuer les arrêts uniquement aux emplacements prévus, dans toute la mesure du possible, et leur permettre de bien positionner leur autobus ;
- ⇒ faire respecter strictement les interdictions de stationnement et d'arrêt par tous les véhicules, y compris par ceux des services publics (exploitants des réseaux, poste, police, etc...) ;
- ⇒ dissuader le stationnement et l'arrêt par la verbalisation systématique avec des montants de contravention suffisamment élevés, ainsi que par un enlèvement des véhicules: le risque encouru doit être perçu comme très important par les automobilistes; ces types de mesure ont été particulièrement efficaces à LONDRES, NEW-YORK et plusieurs villes allemandes ;
- ⇒ parallèlement aux mesures précédentes, initier puis développer, sur les différents médias, des campagnes régulières et massives d'information sur la nécessité de respecter les emplacements d'arrêt d'autobus.

On notera enfin, la surcharge des véhicules aux heures de pointe qui rend leur utilisation difficile par certaines catégories d'usagers.

Pour les **exploitations avec du matériel type « autocars »**, que ce soit en France ou à l'étranger, il n'existe pas de solutions satisfaisantes. Des réflexions complémentaires sont nécessaires au sujet de la desserte des secteurs périurbains et ruraux. Par exemple peut-on changer de conception de matériel? Peut-on mettre en place d'autres types de services qui seraient utilisables par tous ?

V. QUE FAIRE POUR LES TRANSPORTS SPECIALISES?

Une réflexion est nécessaire sur ce que pourrait être le développement d'un réseau de transports spécialisés en Ile-de-France complémentaire des réseaux de transport collectif accessible. A quelle demande répondre, par quels moyens, qui doit financer, dans quel cadre, etc...? Une telle réflexion pourrait être menée à l'initiative du STP et de la Région en liaison avec les collectivités locales et les associations compétentes.

VI. QUE FAIRE POUR LES TAXIS?

L'exemple de beaucoup de villes françaises ou étrangères montre que les taxis peuvent constituer une offre complémentaire appréciable pour répondre aux besoins de PMR non ou mal satisfaits par les réseaux de transports collectifs. L'aménagement de certains véhicules permettant leur utilisation par des personnes en fauteuil roulant serait nécessaire. Le Conseil Régional prévoit des aides pour ces équipements.

L'utilisation possible des taxis permettrait de limiter les besoins en matière de transport spécialisé, de répondre à la demande - notamment dans des secteurs peu denses ou en fin de soirée - pour des coûts d'exploitation nettement moins élevés que ceux des transports spécialisés. Toutefois, comment assurer les compensations tarifaires d'un tel service afin que la tarification supportée par les usagers handicapés soit proche de celle des transports publics ?

Au travers de cet aspect spécifique d'apport possible de taxis à l'accessibilité des personnes à mobilité réduite, se pose le problème plus général d'une meilleure intégration des taxis dans une politique régionale de transports, en soulignant que, dans une métropole à vocation internationale, le taxi est bien souvent la première image que rencontre le visiteur étranger.

VII. COMMENT AMELIORER L'INFORMATION ET L'ACCUEIL?

On a vu que l'accueil est un élément essentiel de la qualité de service dans les transports pour les personnes à mobilité réduite. Est-il possible de renforcer les possibilités d'accueil dans les gares ? Ne peut-on pas s'orienter vers la présence de personnel polyvalent, assurant plusieurs fonctions, facilement identifiable et présent sur les lieux fréquentés par les voyageurs ? Ils devraient être formés et sensibilisés à l'accueil des personnes à mobilité réduite et aux types d'aides qu'ils peuvent leur apporter.

En matière d'information, parmi les plus importantes actions à réaliser, seraient à promouvoir :

° un guide sur l'accessibilité des réseaux de transport aux personnes à mobilité réduite :

Ce guide mis à la disposition des franciliens donnerait notamment des informations sur :

- le nombre de marches et la longueur des cheminements (accès et correspondance),
- les équipements existants (ascenseurs, escaliers mécaniques, quais concernés par ces équipements...),
- les lignes d'autobus équipées de matériel à plancher bas, dont celles utilisables par des voyageurs en fauteuil roulant en autonomie (en précisant les arrêts accessibles).

Un tel guide devrait être disponible sur les différents supports utilisés par les voyageurs, notamment les PMR (support papier, minitel, internet, CD Rom, etc...). La mise à jour régulière de tels documents est indispensable, la périodicité annuelle paraissant la meilleure.

° **un centre d'information intermodal sur l'offre et l'accessibilité** des réseaux franciliens, renseignant aussi sur la disponibilité des équipements « en temps réel ». Ces informations doivent pouvoir être obtenues sur différents types de support: téléphone, minitel, internet, CD-Rom.

° **une information sur les quais et dans les rames :**

- sonore et visuelle dans les rames et les autobus, sur les destinations, la prochaine station et les perturbations au niveau des services et des équipements,

- dans les gares et sur les quais: temps d'attente, destinations, perturbations,

- sur « les fausses correspondances » (ex: La Défense-grande Arche : 400 m entre la SNCF et la gare d'autobus). Par exemple en accolant au nom principal un deuxième nom (ex: « Montparnasse-Bienvenue », pour les lignes 6 et 13, « Montparnasse-Rennes » pour les lignes 4 et 12)

Ces besoins d'information et de signalétique doivent se traduire par des choix. Une surdose d'informations est néfaste.

L'ensemble des dispositifs concernant l'accueil et l'information doit être établi en accord avec les représentants des voyageurs, notamment ceux à mobilité réduite.

Par ailleurs, le problème de l'accès aux médiateurs qu'ont mis en place les grands services de transports publics doit être étudié en accord avec toutes les associations représentatives des voyageurs.

—

CHAPITRE IV.:UNE STRATEGIE A DIX ANS

I. LES OBJECTIFS

Comment réaliser, et à quel horizon, un projet ambitieux de réseau accessible cohérent dans Paris et sur l'ensemble de l'Ile-de-France ?

Améliorer l'accessibilité des réseaux de transport ne bénéficie pas seulement aux personnes handicapées ; c'est également un élément essentiel de la qualité de service pour l'ensemble des usagers. La mise en oeuvre d'un tel objectif entraînera, de ce fait, une fréquentation accrue des transports collectifs et par conséquent une diminution de l'usage de l'automobile ainsi qu'une amélioration de « l'image » de la région-capitale face aux autres métropoles internationales.

° les autobus

Au rythme de renouvellement actuel, vers 2008, le parc du matériel autobus d'Ile-de-France sera constitué à près de 80% par du matériel à plancher surbaissé. Pour tirer le meilleur parti des possibilités des réseaux d'autobus, une programmation stratégique à 10 ans paraît raisonnable.

Parallèlement au renouvellement de ce parc, il est souhaitable que le maximum de moyens soit mis en oeuvre pour améliorer l'accessibilité aux autobus (accès aux arrêts, aménagement de la voirie, rehaussement des trottoirs là où cela sera possible) et en particulier que les problèmes posés par les stationnements illicites aux arrêts soient réglés.

° Les réseaux ferrés

Les « réseaux noyaux » ferrés doivent être développés en parallèle à l'accroissement des lignes d'autobus accessibles. Les scénarios 3 (grand gabarit) et 2 bis (métro) pourraient correspondre à un objectif à mettre en oeuvre en Ile-de-France (y compris des rehaussements partiels de quais SNCF et éventuellement du métro).

° L'information

L'amélioration de l'accessibilité doit être accompagnée d'un développement de l'information, notamment en ce qui concerne une bonne connaissance de l'offre et de la disponibilité des différents équipements.

Ce développement doit faire partie de la politique générale concernant l'amélioration de l'information sur les réseaux de transports franciliens, qui correspond à une attente de l'ensemble des habitants de l'Ile-de-France.

° un « réseau objectif » cohérent à moyen terme

Le CESR propose que le « réseau objectif » accessible à tous soit le suivant :

- la quasi totalité des lignes d'autobus franciliennes, à l'exception des lignes exploitées par du matériel non urbain. Toutefois, on recherchera tous les moyens susceptibles d'améliorer l'accessibilité de ces véhicules et, partout où cela sera possible, on s'efforcera de remplacer, les matériels type « autocar » par du matériel de type « urbain » à plancher surbaissé ;
- 135 gares du réseau grand gabarit existant, correspondant au scénario n°3 du «réseau noyau » (cf tableau page 21) :

- ◊ RATP-RER A: 31 gares,
- ◊ SNCF-RER A: 6 gares,

- ◊ RATP-RER B: 19 gares,
- ◊ SNCF-RER B: 11 gares,
- ◊ SNCF-RER C: 19 gares,
- ◊ SNCF-RER D: 18 gares,
- ◊ autres gares SNCF: 41.

pour lesquelles les rehaussements totaux ou partiels des quais auront été réalisés, partout où cela est nécessaire, ainsi que les réponses apportées aux problèmes de lacunes horizontales constatées dans les gares et stations en courbe ;

- les 94 stations de métro du scénario 2bis du « réseau noyau » (cf tableau page 26), dont la totalité des lignes circulaires 2 et 6 qui sont, en partie, aériennes ; à ces stations, il serait logique d'ajouter St Lazare pour la ligne 13 ;

NOTA : le problème de rehaussement total ou partiel des quais de ces stations reste posé ;

- pour mémoire, l'ensemble des infrastructures récentes ou en cours de réalisation dont l'accessibilité est assurée: EOLE, METEOR, les deux lignes de tramway existantes et ORLYVAL ;

- les nouvelles infrastructures qui seront réalisées à moyen terme.

II. LES PROBLEMES DE FINANCEMENT

Les différents scénarios de l'étude « réseau noyau »⁸ font apparaître les montants d'investissement suivants (en francs constants 96), y compris les 300 MF déjà engagés sur les 400 MF prévus au titre du budget annexe du Contrat de plan Etat-Région en cours d'exécution :

A - Scénarios grand gabarit

	Scénario 1	Scénario 2		Scénario 3	
	coût total	coût supplémentaire	coût total	coût supplémentaire	coût total
accessibilité gares	340 MF	300 MF	640 MF	335 MF	975 MF
rehaussement quais	460 MF	340 MF	800 MF	360 MF	1 160 MF
<i>déjà engagé</i>	<i>300 MF</i>	<i>---</i>	<i>300 MF</i>	<i>---</i>	<i>300 MF</i>
RESTE A ENGAGER	500 MF	640 MF	1 140 MF	695 MF	1 835 MF

⁸ Etude sur l'amélioration de l'accessibilité des personnes à mobilité réduite au plan moteur aux réseaux ferrés - rapport de synthèse - STP - juillet 1993

B - Scénarios métro (hors rehaussement des quais)

	Scénario 1	Scénario 1bis	Scénario 2	Scénario 2bis
accessibilité stations	610 MF	915 MF	1 275 MF	1 580 MF

Les positions actuelles sur ces propositions de réseau noyau sont les suivantes :

- le COLITRAH a demandé que l'on se fixe comme objectif à moyen terme la réalisation du scénario 3 grand gabarit (avec rehaussement des quais) associé avec un scénario métro, plutôt le 2bis ;
- le STP a pris pour premier objectif, pour les programmations en cours, uniquement le scénario 2 grand gabarit (avec quelques rehaussements de quais) ;
- le Conseil régional d'Ile-de-France, avant de prendre une position sur ces scénarios, a souhaité une meilleure connaissance de la situation francilienne et c'est l'une des raisons qui a entraîné l'étude de l'IAURIF, toutefois le Conseil Régional s'est associé avec le STP pour le choix et le financement des aménagements réalisés dans le cadre du Contrat de plan Etat Région en cours.

Certes, des coûts d'investissement à moyen terme, pour les infrastructures, de près de 4 milliards de francs, correspondant aux scénarios les plus ambitieux, sont importants, mais ne sont-ils pas envisageables en sachant que, dans le budget 1998, la Région d'Ile-de-France a doublé les engagements budgétaires pour les travaux de mise en accessibilité des transports collectifs existants (de 50 à 100 MF) afin d'affirmer sa volonté de prendre en compte les besoins des personnes à mobilité réduite, et si on les compare à l'ensemble des investissements en matière de transports collectifs ?

Entre 1985 et 1994, soit sur 10 ans, la totalité des investissements transports collectifs, hors remboursement de la dette et toutes sources de financement confondus, a été de 69,5 milliards de francs (en francs constants 96).

Pour permettre la réalisation d'un tel plan stratégique d'investissements permettant de répondre aux besoins des personnes à mobilité réduite, il est nécessaire que, dès le prochain contrat de plan Etat-Région d'Ile-de-France (2000-2006), un chapitre lui soit consacré avec les montants correspondants.

Compte tenu de l'importance des moyens à mettre en oeuvre, ne faudrait-il pas que l'Etat, le STP et la Région consacrent leurs efforts à l'amélioration de l'accessibilité des seuls réseaux ferrés ? Pour les investissements nécessaires (entre 1 et 5 MF par ligne) aux réseaux d'autobus (rehaussement de trottoirs notamment), les collectivités locales concernées (communes et/ou départements), qui réalisent déjà une partie de ces travaux, seraient alors sollicitées, dans le cadre de leurs compétences relatives à l'aménagement de la voirie, de manière cohérente quant à la définition des actions à mener (intercommunalité).

Par ailleurs, il serait souhaitable d'explorer toutes les pistes (amélioration des techniques, choix des cheminements d'accès,...) susceptibles de réduire le montant des coûts des travaux de mise en accessibilité. Par exemple, partout où cela sera possible : rehaussements partiels des quais SNCF, conception des nouveaux matériels en fonction de la hauteur des quais , accès direct de la voirie aux quais de métro, correspondances par la surface (aucun investissement supplémentaire en ascenseur et liaisons simplifiées) et, pour les ascenseurs, utilisation de trémies d'escaliers existantes (ascenseur oblique,...).

On peut considérer que les financements nécessaires seraient en partie rentabilisés par les ressources supplémentaires entraînées par une augmentation de clientèle des transports collectifs. L'IAURIF estime que l'accroissement de la mobilité des PMR, conséquence de la possibilité d'utiliser les transports collectifs franciliens, entraînerait une augmentation de clientèle sur ces réseaux de l'ordre de 10% si l'ensemble du système de transport de la région d'Ile-de-France était accessible pour tous.

En effet, d'après les informations fournies par l'enquête globale de transports de 1992, en Ile-de-France, les personnes à mobilité réduite effectuent en moyenne chaque jour moins de déplacements motorisés que le reste de la population (1,9 contre 2,5). La mise en accessibilité des réseaux de transport collectif entraînant une amélioration de la mobilité des PMR, leur taux de déplacements motorisés pourrait passer de 1,9 à 2,2. C'est à partir de cette hypothèse que l'IAURIF a évalué l'augmentation de la clientèle des transports collectifs franciliens.

Il faut, en outre, mettre l'accent sur l'augmentation importante prévisible, à partir de 2005, de la population des plus de 60 ans (baby boom à partir de 1945, augmentation de l'espérance de vie) : représentant actuellement 15,7 % des franciliens, ils seraient 15,9 % en 2005 et 19 % en 2015.

A moyen terme, l'objectif serait de réaliser par étapes successives et cohérentes un réseau accessible pour tous les usagers à mobilité réduite et couvrant l'ensemble de la région d'Ile-de-France tout en développant une stratégie de mise en oeuvre. Chacune des étapes pourrait comprendre une partie du réseau grand gabarit, une partie du réseau de métro complétée par des lignes d'autobus accessibles à tous, notamment usagers en fauteuil roulant.

Il est rappelé qu'à chaque étape, les infrastructures nouvelles mises en service et toutes celles pour lesquelles des refontes importantes auront lieu viendront étoffer le réseau rendu accessible. En outre, certaines stations pourraient être dotées d'escaliers mécaniques supplémentaires.

En ce qui concerne les différentes étapes, les propositions de scénarios issues des études « réseau noyau » peuvent constituer des phases de programmation et servir de base aux réflexions en y intégrant, pour chaque étape de réalisation, une extension des lignes accessibles des réseaux autobus en cohérence avec les réalisations proposées pour le réseau ferré.

La réalisation de ce plan stratégique contribuerait, ainsi, aux objectifs globaux actuels de diminution de la circulation automobile dans l'ensemble de la zone agglomérée et permettrait aux franciliens qui ne peuvent se déplacer actuellement, de profiter de tout ce qu'offre la région d'Ile-de-France en terme d'emplois, d'activités et de loisirs.

L'accessibilité des réseaux de transports aux personnes à mobilité réduite s'inscrit, en effet, dans une politique générale ambitieuse, de plus en plus incontournable du fait de la législation française et des évolutions vraisemblables des directives européennes, d'accessibilité de l'ensemble des lieux de vie, de travail, de services, de loisirs : logements, équipements de toutes sortes, bureaux et locaux d'activités.

ANNEXES

- Annexe 1 :** Le Comité de liaison pour le transport des personnes handicapées, (COLITRAH), formation du Conseil national des transports.
- Annexe 2 :** Les structures de concertation (concernant l'accessibilité aux PMR des transports collectifs en Ile-de-France) du Syndicat des transports parisiens (STP) et du Colitrah.
- Annexe 3 :** Les progrès de l'accessibilité dans les réseaux étrangers et les réseaux français de province, d'après une étude de l'IAURIF.
- Annexe 4 :** Dossier : "Les personnes à mobilité réduite : comment rendre les transports accessibles ?" La Gazette des communes, des départements et des régions du 21 septembre 1998.

ANNEXE 1 : Le Comité de liaison pour le transport des personnes handicapées (COLITRAH)

Le COLITRAH a été créé le 18 août 1977 auprès du Conseil Supérieur des Transports. Depuis le 12 mars 1985 il est une formation du Conseil National des Transports.

° Missions du COLITRAH

Selon l'arrêté du 15 novembre 1990, le Comité de liaison pour le transport des personnes handicapées est chargé de :

- définir les critères d'accessibilité aux différents moyens de transport des personnes handicapées ou à mobilité réduite,
- proposer toutes mesures destinées à rendre les moyens de transport plus accessibles,
- définir les mesures à mettre en oeuvre pour assurer l'accessibilité de la chaîne du déplacement.

Dans ce cadre, sur saisine du ministre chargé des transports, le COLITRAH émet un avis et formule des recommandations sur :

- les mesures législatives et réglementaires visant à favoriser le déplacement des personnes handicapées ou à mobilité réduite,
- les projets d'infrastructures et d'équipements de transports dès la phase de l'avant-projet.

Le comité recueille et diffuse des informations sur :

- les handicaps aux déplacements,
- les besoins de déplacements individuels ou collectifs de ces personnes,
- les mesures prises en France ou à l'étranger dans les différents modes de transport pour favoriser les déplacements des personnes handicapées ou à mobilité réduite et les solutions appropriées pour leur financement,
- l'accessibilité des matériels de transport.

Il peut procéder à toutes études et émettre toutes suggestions propres à faciliter les déplacements de ces personnes et à améliorer l'accessibilité des transports.

Une coordination est assurée avec les organismes habilités à traiter, au niveau local, régional, national ou international, des problèmes d'accessibilité des transports.

° Organisation du COLITRAH

Composante du Conseil national des transports, le COLITRAH est composé, outre le Président et le Vice président nommés par le ministre chargé des transports, de 48 membre :

- 2 membres du parlement,
- 3 élus locaux,
- 10 représentants de l'Etat (ministère et directions concernés par l'accessibilité),
- 10 représentants d'associations représentatives des personnes handicapées,
- 10 représentants des transporteurs et constructeurs,
- 2 représentants d'organismes d'études et de recherche (CERTU, INRETS)
- 5 représentants des syndicats représentatifs, au plan national, des salariés dans le domaine des transports,
- 6 personnes qualifiées en raison de leur compétence dans le domaine de l'accessibilité.

—

ANNEXE 2 : Les structures de concertation

concernant l'accessibilité aux PMR des transports collectifs en Ile-de-France

1- STP : « STRUCTURE DE CONCERTATION POUR LE DEVELOPPEMENT DE L'ACCESSIBILITE »

Une structure de concertation a été mise en place, au sein du STP, à la suite des réflexions engagés par le COLITRAH et des propositions qu'il avait faites au ministre chargé des transports. Cette structure a été installée officiellement le 21 décembre 1994. Depuis cette date, elle se réunit environ une fois par trimestre.

° Missions de cette structure

Lors de son installation, Monsieur J. ROUSSET, Vice Président du STP précisait « qu'il s'agissait d'un groupe de travail informel et non institutionnel qui restera, dans sa structure permanente, relativement restreint pour pouvoir traiter des questions de fond avec un maximum d'efficacité. Il sera en revanche, chaque fois que l'ordre du jour le justifiera, élargi aux autres partenaires (transporteurs, Conseils Généraux,...) ». Il précisait, en outre, que « les avis et propositions que cette structure, placé sous le pilotage du STP, émettra serviront à éclairer et orienter les choix du Syndicat mais il ne s'agira en aucune façon d'une procédure administrative supplémentaire. »

° Organisation

Cette structure de concertation est présidée par le Vice Président délégué du STP et, outre les représentants du STP, elle est composée de:

- ° représentants du COLITRAH: le Président, les rapporteurs généraux, un animateur de groupe de travail permanent
- ° le Président du groupe de travail « COLITRAH-Ile-de-France »,
- ° un représentant de l'Union régionale des associations de parents et amis des personnes handicapées mentales d'Ile-de-France (URAPEI-IDF), au titre des associations franciliennes,
- ° la direction des transports et de la circulation du Conseil Régional d'Ile-de-France,
- ° le Ministère des affaires sociales (direction de l'action Sociale),
- ° la direction régionale des affaires sanitaires et sociales (DRASS),
- ° la direction des transports terrestres (DTT-STURED),
- ° les entreprises de transport collectif : RATP, SNCF, ADATRIF, APTR,

2- COLITRAH: « GROUPE DE TRAVAIL ÎLE-DE-FRANCE »

Le 7 Juin 1995, le COLITRAH, réuni en séance plénière, a décidé la création d'un groupe de travail sur l'accessibilité de la chaîne des transports en Ile-de-France. Ce groupe est « le lieu d'expression des besoins et des attentes des différents acteurs dans la région d'Ile-de-France ainsi que celui de l'élaboration des réponses possibles, compte tenu des évolutions technologiques et organisationnelles ».

Le COLITRAH a défini au cours de cette séance du 7 Juin les missions et l'organisation de ce groupe :

° Missions :

A partir des orientations définies par le COLITRAH et des recommandations qu'il émet, le groupe Ile-de-France participe, en relation avec la « structure permanente pour le développement de l'accessibilité » du Syndicat des Transports Parisiens:

- à la transmission aux décideurs des attentes exprimées par les associations au nom des personnes à mobilité réduite,
- à l'élaboration des principes directeurs d'un réseau de transport accessible en région Ile-de-France,
- à la planification du développement de la chaîne des transports.

° Organisation :

Le groupe est présidé par le Président de la Commission Transport du Conseil Economique et Social Régional d'Ile-de-France.

Il est composé des représentants:

- ° des associations régionales de personnes handicapées ou à défaut nationales (tous types de handicap), de personnes âgées et d'usagers des transports,
- ° du Syndicat des Transports Parisiens,
- ° des entreprises de transport collectif (RATP, SNCF, ADATRIF, APTR),
- ° des administrations régionales et nationales concernées :
 - direction des transports et de la circulation de la Région d'Ile-de-France,
 - direction régionale de l'équipement (DRE),
 - direction régionale des affaires sanitaires et sociales (DRASS),
 - direction des transports terrestres (ministère chargé des Transports),
 - direction de l'action sociale (ministère des affaires sociales),
- ° des animateurs des groupes de travail et des rapporteurs généraux du COLITRAH.

ANNEXE 3 : Les progrès de l'accessibilité dans les réseaux étrangers et les réseaux français de province d'après les études de L'IAURIF :

I - RESEAUX ETRANGERS

Les villes étudiées sont pour l'Europe : Berlin, Hambourg, Londres et le Grand Londres, pour l'Amérique du Nord, Vancouver et Montréal au Canada, et New York pour les Etats Unis.

Le premier point important dans l'étude de la politique d'accessibilité des réseaux de transports en commun de ces villes est que toutes (avec peut-être une exception pour Hambourg, et encore), ces villes ont un transport spécialisé pour les personnes handicapées, très important et très performant.

Malgré cela ou à cause de cela, elles ont développé une accessibilité des autres modes.

Pour mémoire, il faut rappeler que toutes ces villes ont un métro, et un réseau de bus très développé. Pour Vancouver il y a des trolleybus et des bateaux bus.

Pour 3 villes (Berlin, Hambourg, Vancouver) une étude a été réalisée par un organisme d'étude extérieur, avec et auprès des Associations représentant les personnes handicapées. Toutes ces études ont souligné les demandes maximalistes et utopiques des Associations. Une deuxième approche a alors été faite par les réseaux de transports limitée à leurs possibilités techniques, financières, et en prenant en compte leurs contraintes d'exploitation.

Londres s'est appuyée sur une étude universitaire, qui avait pour but de définir la population en situation de handicap dans les transports publics. L'approche londonienne est plus axée sur une recherche de clientèle. Puis par la suite est venue une loi cadre "Discrimination Act".

Montréal a mis en place une politique d'accessibilité en raison de la saturation de son transport spécialisé et à l'impossibilité de l'augmenter au vu des coûts (1 million de voyages/an). Cette politique suite à la saturation des services spécialisés se retrouve dans tout le bloc scandinave.

New York, dont le réseau de bus est complètement accessible depuis plusieurs années (il faut souligner que les pictogrammes d'accessibilité ont disparu de ce fait des bus), s'est vu dans l'obligation de rendre son métro accessible en raison d'une loi cadre : l'ADA, basée sur la discrimination raciale.

Voilà schématiquement la définition et "les causes", de la politique d'accessibilité.

Les résultats :

A l'exception de Vancouver qui possède un métro récent, et construit d'origine accessible, tous les autres réseaux ont axé leur politique, dans un premier temps, sur le réseau de surface bus ;

l'Amérique du nord, depuis plus longtemps en équipant ces bus de plates-formes élévatoires, l'Europe plus récemment par l'avancée technologique représentée par les bus à plancher surbaissé ; il faut souligner que les premiers réseaux européens accessibles ont été allemands, et cela dès les années 1987/1988.

En général, les travaux pour rendre les stations de métro accessibles sont faits au fur et à mesure des travaux de rénovation et de maintenance : les créations de lignes nouvelles, et les prolongations sont, elles, faites systématiquement accessibles. C'est le cas pour les métros de Hambourg, de Berlin et de Londres.

Montréal ne prévoit pas de travaux de mise en accessibilité. Pourtant son métro accueille des vélos, et ne possède que peu d'escaliers mécaniques. Toute la politique montréalaise est axée sur les autobus à plancher surbaissé, ce qui paraît surprenant lorsqu'on connaît les conditions climatiques. C'est également la politique du bloc scandinave, mais le métro de Stockholm est accessible.

Pour New York la question est différente, puisqu'il y a obligation législative. Le métro new-yorkais est ancien et très complexe (469 stations souterraines).

La base de travail a donc été de définir, dans un premier temps, un réseau noyau en concertation avec un collectif regroupant des associations représentant les personnes handicapées, des personnalités de l'Etat de New York, et de la Municipalité intitulé "Comité de Transport des Personnes Handicapées de la Ville de New York", institué par ordonnance. Ce réseau noyau est principalement constitué par des noeuds de correspondances entre lignes, et par des stations à fort trafic. Relié au réseau de surface, il constitue un premier maillage très important de transports accessibles.

A terme l'ensemble du métro sera accessible.

C'est certainement la politique que va suivre le métro londonien, puisque lui aussi va être soumis à une loi d'obligation ; mais ce réseau a une autre obligation, c'est sa mise en conformité avec des règles de sécurité, qui entraîne des travaux très importants.

L'approche anglaise vis à vis des personnes handicapées est particulièrement intéressante à souligner, et correspond bien à l'étude faite par l'Université de Cranfield pour définir la population concernée et donc la clientèle.

Voici cette approche :

- L'Etat verse à un certain nombre de citoyen des allocations. Ces citoyens ont souvent du temps. Il faut donc tout faire pour qu'ils remettent dans l'économie nationale ces aides en leur permettant de consommer. Au vu de ce raisonnement, Transport London, a calculé que si son métro était accessible, il gagnerait 35 % de clients en plus, et pourrait ainsi dans un délai raisonnable rembourser les emprunts qu'il devra faire pour les travaux spécifiques d'accessibilité. En plus, du fait du confort apporté à tous, peut-être même augmenter encore plus sa clientèle, qui évidemment apportera des rentrées d'argent supplémentaires.

Un autre exemple de cette politique anglaise : le transport spécialisé très développé, dans tout le pays, mais particulièrement à Londres a une amplitude de fonctionnement identique aux services de transports en commun. Ce service appelé "Dial a Ride" a une chute de demandes de transport à partir de minuit, et une forte baisse entre 2 h et 4 h du matin. La réaction française serait d'arrêter ce services à minuit. Les anglais, non, c'est de dire : "il faut communiquer vers une autre clientèle, particulièrement les jeunes qui ne connaissent peut-être pas cette possibilité pour aller "en boîte" !

Il faut aussi souligner qu'à Londres 85 % des taxis que l'on peut héler du bord du trottoir sont accessibles aux personnes en fauteuil roulant, et que les chauffeurs ont reçu une formation spécifique. Les taxis londoniens sont moins accessibles à d'autres usagers, mais les nouveaux possèdent un marchepied supplémentaire, et un strapontin pivotant pour améliorer l'accessibilité pour les autres usagers à mobilité réduite.

Un point particulier à remarquer : toutes ces villes (à l'exception de Montréal) ont mis en place une politique de maillage, et de correspondance entre mode. Mention particulière pour Vancouver qui a un métro accessible, des bateaux bus accessibles (ces bateaux bus assurent la traversée de la baie de Vancouver-Vancouver Nord), des taxis aménagés pour transporter des personnes restant sur leur fauteuil roulant, et un service de transports spécialisés au même tarif que l'ensemble des autres transports en commun.

Deux autres points sont à souligner :

- 1°) aucune des villes étudiées n'envisage de supprimer son service de transports spécialisés, géré d'ailleurs par les services de transports en commun, ou en sous-traitance. Localement des associations effectuent également des transports mais elles entrent alors dans la catégorie des transporteurs privés.
- 2°) la puissance et l'organisation des associations locales, qui souvent se fédèrent sur un sujet, tout en conservant leur identité. Cette fédération thématique est très constructive. Remarquons quand même un échec en Allemagne : l'impossibilité pour les associations de personnes non et malvoyantes, de s'entendre sur un marquage au sol en bordure de quai, et éventuellement en guidage.

II - RESEAUX FRANÇAIS DE PROVINCE

Comme nous l'avons fait pour les réseaux étrangers nous avons étudié trois réseaux de transport de province français : Lille - Lyon - Toulouse.

Ces trois villes ont un service de transports spécialisé performant un métro, un réseau de bus, un tramway pour Lille, et des trolleybus pour Lyon.

Pour mémoire ces villes sont desservies par des TGV.

On ne peut pas dire que dans ces villes françaises une étude des besoins de la clientèle a été réalisée. Seule la région Rhône-Alpes a entrepris une étude sur les besoins, et l'existant sur la Région, avec plus une approche annuaire. Cette étude devrait être disponible prochainement.

La politique d'accessibilité dans ces trois villes est partie d'un mode accessible "le métro". Lille premier métro français entièrement accessible. Toulouse, dernière ville française actuellement qui s'est équipée de ce mode. Pour Lyon, il faut rappeler que malgré des manifestations sur la voie publique organisées par les associations de personnes handicapées, les deux premières lignes de métro n'ont pas été construites "accessibles". Il faut attendre la troisième ligne pour une telle réalisation. Par contre un programme de mise en accessibilité des stations de correspondance a été très rapidement mis en place, et au final l'accessibilité globale du métro lyonnais est relativement satisfaisante.

Ces villes développent plus ou moins des politiques de maillage.

Le plan urbain de la ville de Lyon prend bien en compte cette approche. La mise en accessibilité des lignes de bus est en cours. A noter que les premiers bus à plancher surbaissé, circulent actuellement dans Lyon, sans qu'il y ait encore d'aménagements particuliers des arrêts. Ces lignes desservies par ces bus du fait de ces arrêts non aménagés n'ont pas encore fait l'objet de publicité, ni de communication spécifique de la part de TCL, et pourtant dès maintenant elles sont empruntées par des personnes en fauteuil roulant.

Cette situation montre bien l'attente des usagers !

Une mention particulière pour Lille :

- qui possède un métro entièrement accessible, un tramway accessible, en correspondance avec le métro (et la gare SNCF), et une politique de développement de lignes de bus accessibles. Toulouse dont le métro est entièrement accessible, pose le problème de la mise en accessibilité de ces lignes de bus, en raison de sa politique de lutte anti-fraude.

Cette lutte anti-fraude qui va souvent à l'encontre des volontés d'accessibilité, est un phénomène très français, qu'on ne retrouve dans aucun réseau étranger. Ce n'est pas parce qu'il n'y a pas de fraude, ce n'est pas parce qu'il n'y a pas de contrôle ou des barrières de péage... c'est une volonté : on fait accessible, dont on résout tous les problèmes tarifaires, de billettique et de sécurité.

Les approches françaises sont différentes des approches étrangères. Il s'agit souvent de volonté locale d'élus. La concertation avec les associations souvent divisées sur ce sujet, ce fait au coup par coup, ou même tout simplement ne se fait pas. Il y a une présentation finale des réalisations comme à Lille.

Il faut dire que les actions des associations françaises ne sont pas orientées comme à l'étranger vers des actions "consommateurs", mais plus comme actions de défense, et d'interface avec l'état, pour les avantages et les allocations.

En France, comme à l'étranger, le fait de mettre en accessibilité le réseau de transport en commun ne remet pas en cause le service de transport spécialisé qui doit jouer un rôle complémentaire, voire de rabattement.

—

**ANNEXE 4 : Dossier : les personnes à mobilité réduite =
comment rendre les transports accessibles ?**

(LA GAZETTE DES COMMUNES, DES DEPARTEMENTS ET
DES REGIONS DU 21 SEPTEMBRE 1998)