

Bilan / Orientations / Propositions

Évaluation de l'accessibilité
des transports franciliens

Le travail conduit par la commission des Transports du CESER Ile-de-France a porté sur une évaluation de la mise en œuvre, en Ile-de-France, de la loi du 11 février 2005 relative à « L'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées ».

La loi du 11 février 2005 relative à « L'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées » a pour objectif de permettre l'accès de tous à tout, c'est-à-dire à l'école, à l'emploi, et à la cité par l'accessibilité des bâtiments, de la voirie et des transports. En introduisant le concept d'aménagement de la chaîne du déplacement, elle acte que le handicap n'est pas seulement le résultat d'une incapacité individuelle mais résulte aussi de l'inadaptation de l'environnement dans lequel une personne évolue.

La commission des transports du CESER a donc décidé de s'autosaisir afin d'évaluer la mise en œuvre de cette loi dans le domaine du déplacement en Ile-de-France.

Les objectifs de la loi

- La loi fixe un objectif de résultat : tous les services de

transport collectifs doivent être entièrement accessibles en 2015, les matériels roulants neufs doivent eux, être accessibles dès 2005.

- Elle fixe aussi des objectifs de moyens : un Schéma Directeur d'Accessibilité (SDA),

- Seulement deux dérogations peuvent intervenir pour les infrastructures à condition de mettre en œuvre des transports de substitution, aux mêmes coûts : l'impossibilité technique avérée et des réseaux souterrains du type du métro parisien.

“ Tous les services de transport collectifs doivent être entièrement accessibles en 2015. ”

des commissions communales, intercommunales et départementales spécifiques pour l'accessibilité des personnes handicapées, des plans de mise en accessibilité de la voirie, des aménagements des espaces publics (PMAVE ou PAVE) par les communes avant 2010, et des diagnostics d'accessibilité des établissements recevant du public.

Les transports franciliens et le SDA

Tous les transports internes de la région relèvent de la compétence du STIF et sont donc soumis à cette loi. Cela concerne les services réguliers, les services publics à la demande, les transports scolaires ou universitaires. Le réseau de transports collectifs francilien est gigantesque avec 1 525 km de lignes

Évaluation de l'accessibilité des transports franciliens

ferrées (430 gares RER ou Transilien et 300 stations de métro) 42km de tramway (71 stations) et 24 661km de lignes de bus (33 263 arrêts).

Dès novembre 2006, le STIF s'est lancé dans une démarche d'élaboration du SDA en concertation avec les associations représentant les personnes à mobilité réduite, la Région, le CESER, les collectivités territoriales et les transporteurs. Il a défini

fréquentées et garantira la continuité de l'accessibilité sur l'ensemble du territoire, soit 97 % du trafic ferroviaire francilien. 9 gares présentent de grandes difficultés techniques pour lesquelles la SNCF et RFF ont demandé une dérogation.

- Mise en place de mesures spécifiques : transport à la demande, assistance en gare, services d'accompagnement.

- Amélioration de l'information, adap-

cier considérable, prenant en charge 50 % des travaux sur les réseaux et 100 % sur l'information. Les 50% restants atteignent 736 millions d'investissements sur le réseau ferré. En juin 2011, un accord de financement entre partenaires est décidé : la Région a accepté de prendre en charge 25 % des investissements (363 M€), RFF (273 M€) et la SNCF (90 M€), les 25 % restants. Les négociations ont cependant décalé le planning des travaux, même si le STIF a accepté de financer les études techniques sur les réseaux ferrés de façon à limiter au maximum les retards. Il restera aussi, pour les collectivités, à financer plus de 100 millions d'euros sur le périmètre routier.

“ Les efforts financiers pour cette mise aux normes des réseaux de transports en Ile-de-France sont sans équivalents dans l'histoire des transports franciliens. ”

des orientations prioritaires (14 fév. 2007) et a élaboré un volet de programmation et de financement (8 Juillet 2009). Deux principes ont guidé les travaux : combiner les mesures d'investissement et de services et, parallèlement, rechercher des actions ambitieuses, raisonnables et mesurées compte tenu des contraintes techniques, opérationnelles et budgétaires. 20 % des investissements devraient avoir un impact positif sur 80 % du réseau.

- Priorité à l'accessibilité du réseau routier qui sera complète en zone dense d'ici 2015 (toutes les lignes de bus de Paris et de la petite Couronne), mais plus ciblée en grande Couronne (les lignes retenues couvriront 57 % du trafic).

- Définition d'un réseau de référence de 266 gares RER ou Transilien (sur 455) privilégiera les gares les plus

tées à tous les types de handicaps, accessible pour 100 % des usagers du métro, 97 % des usagers du fer et 88 % des usagers bus.

Des efforts financiers sans équivalents

Les efforts financiers et les moyens humains pour cette mise aux normes des réseaux de transports en Ile-de-France sont sans équivalents dans l'histoire des transports franciliens : près de 2 milliards d'euros, hors renouvellement du matériel roulant, dont près de 1,5 Milliards pour le réseau ferré (rehaussement des quais, ascenseurs, aménagement des bâtiments...) et plus de 200 millions pour le réseau routier (aménagement des points d'arrêts), et 200 millions pour les systèmes d'information.

Le STIF a consenti un effort finan-

Les perspectives d'accessibilité à l'horizon 2015

Afin d'évaluer au plus près la mise en œuvre de la loi de 2005 dans les transports, la commission a procédé à une analyse précise et détaillée de chaque mode (voir le rapport).

Ses principales conclusions se résument ainsi :

Pour le RER secteur RATP (65 gares), l'accessibilité devrait être conforme en 2015. Le matériel ne devant être intégralement renouvelé qu'en 2018 ou 2024, il sera nécessaire de recourir à une assistance par le personnel des gares pour les utilisateurs de fauteuils roulants.

• Pour le RER et Transilien (187 gares), compte tenu du retard dû à la recherche des financements, les mises en accessibilité ne devraient

être que partiellement réalisées en 2015, l'achèvement du programme n'est envisagé qu'au-delà de 2018.

- Les réseaux Tramway et Tzen sont totalement et immédiatement accessibles dès leur conception.

- Les lignes de bus RATP sont globalement satisfaisantes. En 2010, 120 lignes étaient « déclarées » accessibles : 68 à Paris (100%) et 62 en banlieue.

- Les lignes de bus du réseau OPTILE connaissent une situation moins satisfaisante (difficultés de financement, retard dans la définition des lignes, maîtrises d'ouvrage multiples pour les arrêts...). Le parc, renouvelé, sera accessible d'ici 2015 mais l'aménagement des arrêts sera plus lent. Il est impossible de se prononcer sur la perspective d'équipements à l'horizon 2015, même si, à partir de 2009, le STIF a fait porter ses efforts sur la grande Couronne.

- La situation des autres transports (type Noctilien...) est variable.

Enfin, le STIF a programmé une refonte complète du site INFOMOBI pour 2012 avec des fonctionnalités analogues à celui utilisé par le site transport-idf.com.

Quelques remarques à prendre en compte

- La confusion est souvent faite entre personnes à mobilité réduite (PMR) et utilisateurs de fauteuils roulants (UFR), ce qui conduit à délaissier quelque peu les problématiques des malvoyants ou celles des handicapés cognitifs, pourtant plus nombreux en Ile-de-France. En outre, on

connait assez mal les populations concernées, le vocable personnes à mobilité réduite, englobant des personnes avec bagages encombrants, soit 30% de la population.

- La notion de « ligne accessible » masque souvent une semi accessibilité (certaines stations n'étant pas traitées), voire même une accessibilité assistée par du personnel.

- Le calendrier du SDA n'a pas été réactualisé lors de la mise au point de l'annexe accessibilité du PDUIF alors que les difficultés de financement (2010/2011) ont entraîné un retard incompressible sur le réseau ferré.

- Le système d'information actuel,

par le réseau bus pour des raisons de tarification (ticket B+U mais aussi nombre de correspondances réalisables avec un seul ticket...).

Certes, le mouvement est en marche et les investissements iront jusqu'à leur terme, mais reste préoccupant le déploiement des aménagements indispensables sur la voirie. La notion de « continuité du cheminement » est insuffisamment prise en compte, en dépit des moyens financiers considérables consentis. En effet, il ne suffit pas de rendre les trains et les bus accessibles, encore faut-il pouvoir accéder aux gares ou aux arrêts de bus. Or les aménagements tardent à

“ La notion de « continuité du cheminement » est insuffisamment prise en compte, en dépit des moyens financiers considérables consentis. ”

sur INFOMOBI et sur les sites des exploitants, n'est pas à jour et peu aisé à consulter.

- Les travaux de Recherche et Développement (R & D) sont peu développés et portent essentiellement sur des dispositifs individuels (GPS portable, récepteur de balise) pour les malvoyants. Pour les usagers en fauteuil roulant ils portent sur l'adaptation des quais ou trottoirs et des véhicules mais pas sur l'adaptation éventuelle des fauteuils roulants, lesquels sont, par ailleurs, de plus en plus fréquemment motorisés et donc plus lourds.

- Le « service de substitution » du métro est incomplètement assuré

se réaliser et, quand ils existent, les cheminements sur les trottoirs et les espaces publics sont souvent contrariés par le mauvais comportement des citoyens (occupation des trottoirs par des deux-roues, des terrasses ou des étalages de commerces non autorisés). Le positionnement et l'implication des collectivités locales, allant du grand volontarisme à l'attentisme, reste globalement difficile à appréhender. Compte tenu de la multiplicité des acteurs, une meilleure coordination serait nécessaire. Or le STIF n'a pas les compétences légales sur les voiries pour jouer ce rôle de chef d'orchestre.

Les propositions du CESER

Le CESER Ile de France :

- estime indispensable que soit mis en place un suivi de planification glissante des travaux, régulièrement actualisé, tant pour le réseau ferré que pour le réseau de transport routier ;
- demande que soit assurée une meilleure coordination des réalisations, notamment pour les aménagements de la voirie aux abords des arrêts de cars ou bus, afin d'anticiper les difficultés qui vont se présenter à l'échéance de 2015, voire à redéfinir les priorités. À cet effet, il recommande de désigner un « coordonnateur » ou chef de file, chargé de veiller à une meilleure prise en compte de la « continuité du cheminement » ;
- recommande d'engager un vaste effort de communication afin de sensibiliser les Franciliens, acteurs et utilisateurs de l'espace public, sur les obligations de la loi et de donner davantage de visibilité aux réalisations du SDA (Schéma Directeur d'Accessibilité) et des PAVE ((Plan de mise en accessibilité de la voirie et de l'espace public) ;
- recommande d'approfondir la connaissance de ces populations à l'instar du département des Hauts-de-Seine qui s'est associé à l'enquête nationale Handicap-Santé de 2008 pour une meilleure prise en compte des besoins différenciés des populations en situation de handicap temporaire ou permanent ;
- demande l'harmonisation, a minima pour les PMR, des conditions tarifaires d'utilisation des métros et des bus (possibilité de correspondances multiples avec le même titre) pour faire des bus un réel « service de substitution » (au sens de la loi) du métro ;
- encourage la Région à initier et soutenir des programmes de Recherche / Développement dans le domaine de la mobilité des personnes en situation de handicap ;
- estime nécessaire de faire un saut qualitatif important dans l'information dispensée aux PMR et attire l'attention sur la nécessité de veiller, dès à présent, à une mise à jour continue des systèmes ou documents d'information, ce qui est loin d'être le cas aujourd'hui (gare, train, voirie, etc.).
- suggère une labellisation des installations accessibles, au fur et à mesure de leur mise en service et considère qu'il est nécessaire de redéfinir les conditions de déclaration d'accessibilité d'une ligne en introduisant, par exemple, la notion de semi-accessibilité lorsque certains arrêts restent provisoirement non accessibles ;
- demande que, pour tous les nouveaux projets publics ou privés, un respect scrupuleux soit porté à la mise en œuvre de l'exigence première de la loi, à savoir la concrétisation de la continuité des cheminements au-delà du strict périmètre de ces projets.