

Action 6.2 Rendre les transports collectifs accessibles

Le Schéma directeur d'accessibilité (SDA) vise à assurer à tous, en 2015, l'accessibilité des réseaux de transports collectifs captant 90 % du trafic, et à proposer des services de substitution en cas de carence. Ses mesures sont les suivantes.

1. Mettre en accessibilité le réseau ferroviaire

Il s'agit d'assurer aux PMR un accès de la voirie (abords de la gare) jusqu'au train par l'aménagement :

- des éclairages et de la signalétique ;
- des pentes et des revêtements au sol ;
- des portes, portillons de contrôle, automates de vente et guichets ;
- des souterrains et passerelles avec la mise en place d'ascenseurs si nécessaire pour la libre circulation des usagers en fauteuil ;
- des toilettes et des espaces d'attente ;
- des quais.

● Les gares qui seront rendues accessibles :

258 gares captant plus de 90 % du trafic des lignes de RER et de trains de banlieue seront rendues accessibles. Le choix de ces gares repose sur :

- leur fréquentation (plus de 2 500 entrants par jour) ;
- le maillage territorial (gares non situées à proximité de gares déjà accessibles – deux gares en amont / deux gares en aval – avec, a minima, une gare accessible tous les 20 kilomètres) ;
- l'opportunité (gares déjà accessibles voirie-quai, gares où l'assistance quai-train est possible sans rehaussements de quais) ;
- l'intérêt particulier de la desserte offerte pour les personnes handicapées (desserte de maisons départementales des personnes handicapées, d'établissements et de services d'aide par le travail, etc.).

2. Mettre en accessibilité les lignes de bus et de cars

Il s'agit d'assurer, de la voirie jusqu'au bus, un accès aux personnes à mobilité réduite :

- en positionnant, pour les voiries limitées à 50 km/h, les arrêts en avancée afin de :
 - permettre un accostage en ligne qui limite les lacunes entre le quai et le véhicule,
 - dissuader le stationnement illicite,
 - élargir le quai pour faciliter le cheminement des usagers en fauteuil.

- en portant la hauteur des quais à 18 cm pour garantir une pente maximum de 10 % lors du déploiement des palettes d'embarquement ;

- en assurant une largeur minimale du cheminement.

● Les lignes qui seront rendues accessibles

La mise en accessibilité du réseau de bus et de cars francilien vise à :

- créer à Paris et en petite couronne un réseau de substitution au métro : mise en accessibilité complète de 285 lignes, soit 11 000 points d'arrêt ;
- développer en grande couronne un maillage complémentaire à celui des gares accessibles par la mise en accessibilité de 450 lignes et 12 000 points d'arrêt.

3. Rendre accessible les matériels roulants lors de leur renouvellement et les affecter à la desserte des arrêts et gares accessibles

Les principaux dispositifs d'accessibilité dans les matériels roulants (bus, cars et trains) sont :

- des combles-lacunes ou palettes automatisés pour permettre des embarquements de plain-pied aux portes signalées comme accessibles ;
- à proximité des portes accessibles, des emplacements spécifiques pour les usagers en fauteuil avec aire de rotation, barre de maintien, dispositifs d'alarme et de demande d'arrêt à une hauteur adaptée ;



- dans les véhicules, des haut-parleurs qui annoncent le nom du prochain arrêt desservi ;
- des écrans qui affichent la desserte de la ligne empruntée et signalent le prochain arrêt desservi ;
- à la porte avant des bus, un haut-parleur tourné vers l'extérieur qui annonce, lors de la desserte des arrêts, le nom de la ligne et la direction prise.

4. Renforcer l'accessibilité de l'information voyageurs dans l'ensemble du réseau de métro et sur tous les réseaux ferrés et routiers rendus accessibles aux usagers PMR

L'objectif est de délivrer aux usagers en situation de mobilité réduite une information pertinente sous une forme adaptée. Cela passe par :

- l'amélioration de la lisibilité de l'information sur les supports statiques ;
- le doublage sonore de l'information visuelle dynamique ;
- le doublage visuel de l'information sonore ;
- la mise en place de dispositifs de guidage des personnes non voyantes dans les gares et stations ;

- la mise aux normes d'accessibilité des supports d'information sur Internet ;
- la création d'un outil de recherche d'itinéraires prenant en compte les besoins spécifiques des PMR.

5. Compléter les mesures d'investissements par des services pour atteindre l'objectif d'accessibilité

- Mettre en place des services de transport à la demande entre les gares non accessibles et les gares accessibles du réseau, lorsqu'aucune alternative en bus ou car accessible n'existe.
- Dans les gares accessibles desservies par des trains non adaptés à une accessibilité en toute autonomie, assurer l'accès au train par des services d'assistance.
- Renforcer les services d'accompagnement pour faciliter le transport des personnes ayant des handicaps non moteur.
- Développer les services offerts par Infomobi pour créer une centrale de mobilité délivrant une information adaptée et pertinente en fonction du handicap de l'utilisateur et de l'offre disponible.

Objectifs de réalisation

En cours :

- Mettre en place des services spécifiques pour compléter les investissements.

Pour 2015 :

- Rendre accessibles toutes les lignes de bus et de cars inscrites au SDA.

Pour 2020, avec 80 % de la réalisation pour 2015 :

- Rendre accessibles à tous les gares inscrites au SDA.

Responsables de mise en œuvre

- La mise en œuvre du SDA est à la charge des maîtrises d'ouvrage compétentes qui sont, suivant le périmètre des travaux, la RATP, la SNCF, RFF, les communes, les EPCI ou les départements.
- Pour suivre le respect de la programmation et en réviser le contenu si nécessaire, le STIF a créé un comité de gouvernance du SDA qui réunit l'ensemble des parties prenantes, y compris les associations représentatives de PMR.

Financeurs

- Les mesures concernant l'information voyageurs sont financées à 100 % par le STIF.
- Les mesures concernant la mise en accessibilité des points d'arrêt de réseaux de bus et de cars sont financées à 50 % par le STIF.

