

Mission de concertation sur l'accessibilité confiée le 10 octobre 2012

à

Madame la Sénatrice Claire-Lise CAMPION

Audition de l'AMUTC et de l'AUT du 8 janvier 2013

L'AMUTC a pour but le développement et la promotion des Transports à Montreuil et dans l'Est Parisien proche.

- Informer les habitants de l'Est Parisien de l'évolution des transports.
- Défendre les intérêts des usagers et mobiliser les habitants.

L'AUT est une association régionale qui (article 2 de ses statuts) :

- veut améliorer en Ile-de-France les conditions de déplacement des usagers des transports, des piétons et des cyclistes ainsi que la qualité de vie des riverains, en donnant la priorité aux modes de déplacement les moins dévoreurs d'espace et d'énergie, et les moins polluants,
- veut représenter et défendre les usagers auprès des élus, des administrations, des transporteurs et devant les instances judiciaires,
- prétend aussi représenter les usagers auprès des médias.

Elle est une composante de la FNAUT (fédération nationale des associations des usagers des transports).

Les ambitions du projet du nouveau PDU IF (plan de déplacements d'Ile de France)

Le PDU en vigueur a été préparé par l'Etat à la fin des années 90 et mis en exécution par un arrêté interpréfectoral du 15 décembre 2000. L'accessibilité n'y est évoquée qu'à titre incident.

Une prescription de l'action « favoriser le développement de l'usage des TC (transports collectifs) par une amélioration de leur attractivité » lui fait néanmoins une place importante (*p38 de l'ouvrage diffusé par la documentation française en janvier 2001*) :

« La signalisation et la qualité (confort, éclairage, propreté ...) des points d'arrêt seront améliorées. Il conviendra de mettre à la disposition des voyageurs, en particulier ceux à mobilité réduite (handicapés, personnes avec poussette, voyageurs avec bagages, achats ou paquets ...) des dispositifs pratiques leur permettant d'accéder en autonomie aux TC. L'accessibilité pourra ainsi devenir un critère supplémentaire des normes de qualité de service des transports de voyageurs. Un cahier des charges standard sera établi, afin de permettre aux transporteurs de rendre leurs futures acquisitions de matériel roulant accessibles aux PMR.

Prescription appliquée par les transporteurs et les gestionnaires publics »

Le PDU 2000 de l'Etat a été évalué en 2008 par le STIF (syndicat des transports d'Ile de France), ex-STP (syndicat des transports parisiens), devenu entre temps établissement public régional dans le mouvement de décentralisation ayant transféré de l'Etat à la Région Ile de France la compétence sur les transports urbains franciliens. Il est certain qu'il reste beaucoup à faire pour l'accessibilité, même pour le confort élémentaire des points d'arrêt (témoignage en annexe).

Le nouveau PDU, qui sera bientôt soumis à enquête publique (il a été arrêté par l'assemblée régionale le 16 février 2012, mais son calendrier est lié à celui du nouveau SDRIF), est désormais un des instruments visés par la loi du 11 février 2005 protégeant les droits des PMR. Il comporte à ce titre une annexe « accessibilité ». Le STIF, qui l'a préparé en tant qu'autorité organisatrice des transports en Ile de France, a décidé en plus de faire de l'accessibilité l'un des 9 défis du PDU : **rendre accessible l'ensemble de la chaîne de déplacements**. Ceci à travers deux lignes d'action :

- rendre la voirie accessible,
- rendre les TC accessibles.

L'ambition est d'autant plus notable que le STIF n'a pas compétence sur la voirie. C'est donc sur le partenariat qu'il entretient avec les collectivités locales qu'il compte, et un peu aussi sur des subventions de la Région, elle aussi sans compétence voirie, vers les départements et les communes ou leurs groupements.

L'antériorité du SDA (schéma directeur d'accessibilité) des TC

L'article 45 de la loi de 2005 stipulait : *Les autorités compétentes pour l'organisation du transport publicÉlaborent un schéma directeur d'accessibilité des services dont ils sont responsables, dans les trois ans à compter de la publication de la présente loi.*

Le STIF a relevé le défi au moment où son changement de tutelle, de l'Etat vers la Région, avait laissé quelques désordres. Pourtant, dès février 2008, avec l'aide du bureau d'études Alenium Consultant, il définissait les orientations et les principes de son SDA, et en juillet 2009 il en adoptait la programmation.

Il est vrai que la question de l'accessibilité faisait depuis longtemps l'objet d'attentions. Elle était dans le cahier des charges des comités d'axe (les principales lignes de bus) et des comités de pôle (les gares) mis en place au titre du PDU de 2000. Et depuis 2001, la Région avait bâti avec la SNCF un « réseau de référence » des gares devant en priorité être rendues accessibles.

Le SDA est aujourd'hui en cours d'exécution et il est au cœur de la ligne d'actions du nouveau PDU « rendre les TC accessibles ». L'objectif 2015 fixé par la loi de 2005 est maintenu pour la plus grande part des réalisations, le reliquat (20% des gares du réseau de référence) étant reporté à 2020.

Le SDA est suivi par un comité de gouvernance qui se réunit tous les ans. L'AUT y est représentée. Sa dernière réunion remonte à juin 2012.

Les observations de l'AUT et de l'AMUTC

Elles suivent le plan de l'annexe « accessibilité » du nouveau PDU, et sont suivies de témoignages annexés.

1 – l'ambition affirmée par la loi : elle est inversement proportionnelle à sa facilité d'accès. Il est en effet assez difficile de retrouver les dispositions de la loi de 2005 intéressant la mobilité et, plus encore, leurs textes d'application. Elles étaient regroupées initialement dans l'article 45. Elles sont maintenant, pour la plupart, reversées dans le code des transports aux articles 1112-1 à 1112-8. Le plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics (PAVE) est par exception maintenu dans l'article 45. Il est le seul qui, apparemment, a fait l'objet d'un texte d'application (décret du 21 décembre 2006 qui, entre autres, leur fixe le délai de décembre 2009).

2- les PMR : qui sont-elles ?

Le STIF, qui n'a comme référence que des études menées entre 1996 et 2001, estime que 30-40 % de la population d'Ile de France connaît des difficultés permanentes ou temporaires à se déplacer, soit autour de 4 millions de personnes. Parmi elles, seules 450 000 sont atteintes de handicap (moteur, visuel ou cognitif). Le PDU ne les différencie pas selon la gravité. L'objectif du SDA est d'assurer, au sein des TC, l'autonomie des PMR « faisant dores et déjà preuve d'autonomie dans leurs déplacements en général ».

Cette approche laisserait attendre une évaluation quantitative de l'efficacité des différents dispositifs susceptibles d'être mis en œuvre. Elle n'est pas faite. L'impression dominante est que seuls sont pris en considération les dispositifs assurant l'accessibilité des PMR les plus atteintes, et pouvant néanmoins prétendre à l'autonomie, c'est à dire une part excessivement minime d'entre elles.

Quand lesdits dispositifs sont trop onéreux pour être généralisés dans un délai raisonnable et que

l'on refuse d'envisager des dispositifs dégradés, cela pose problème au regard du champ de la loi de 2005 et de la directive européenne de 2001 donnant un large périmètre à la définition de la PMR. L'égalité doit-elle effacer à ce point l'efficacité ou l'efficience ?

3- l'accessibilité des TC

Trains et RER :

- 1) Trop de gares sont sacrifiées : le réseau de référence des 266 gares à rendre accessibles à l'horizon 2020 (dont 80% dès 2015) est basé sur un premier critère couperet inégalitaire (plus de 2500 entrées comptées en 1999 ou 2000). S'y superposent la faisabilité technique (critère utilité/coût) et la population handicapée de proximité. Le chiffre de 266 pourrait être in fine plus faible, puisque 9 cas d' « impossibilité technique », c'est à dire beaucoup plus chers que prévue, ont été par la suite relevés (cf. annexe accessibilité du PDU, carte p 9). En tout état de cause, environ 200 gares sont sacrifiées. Le résultat est peu rationnel :
 - en très grande couronne, les lignes Transilien et le RER C ne seront jamais accessibles alors même qu'un nouveau matériel assurerait le passage quai-train (c'est déjà le cas de la ligne P à 5 branches qui dispose des nouvelles rames Francilien) et que la gare terminus serait équipée (cas actuel des branches P de Provins et de Coulommiers),
 - en zone dense, il y aura des discontinuités inattendues sur toutes les lignes sauf les RER A et B (hors correspondances),
 - le cas du RER C est particulièrement préoccupant (voir témoignages annexés) puisque même la gare parisienne Saint Michel Notre Dame restera inaccessible. « *La mise en accessibilité de la station Saint Michel n'est pas réalisable techniquement. Cependant, elle ne fera pas l'objet d'une demande de dérogation étant donné que son caractère souterrain ne la soumet pas à l'obligation de mise en accessibilité* » (renvoi 20 p 42 du rapport sur les orientations du SDA approuvées par le STIF le 14 février 2008).
- 2) Le chemin critique est constitué par l'accès des UFR. Celui-ci est assuré systématiquement par un ascenseur dès que le quai n'est pas de plain pied avec le cheminement d'accès. La rampe d'accès est considérée comme inadéquate, même quand serait disponible la centaine de mètres nécessitée par la pente maximale de 4/5% (cas par exemple de la gare de St Cloud où l'étude demandée par les associations en comité de pôle n'a même pas été réalisée). De même a été toujours écartée la solution de l'ouverture d'un accès supplémentaire là où le relief du lieu permettrait un accès de plain pied sur un quai latéral (solution pourtant à forte « qualité de service » pour tous les usagers, PMR ou pas). Or, l'ascenseur unique n'aura jamais la même fiabilité, ni la même capacité, ni la même économie de long terme, qu'un accès sans moyen mécanique.
- 3) Le taux d'équipement en escalier mécanique n'est pas pris en compte dans le SDA

Bus :

- 1) le taux de mise en accessibilité et sa progression semblent satisfaisants, même si le label « bus accessible » peut laisser des failles (voir témoignages). L'effort devrait maintenant aussi porter sur la pratique des conducteurs et les comportements des autres usagers. Le cas des poussettes est caractéristique des difficultés du « vivre ensemble » dans les TC
- 2) d'après certains usagers les annonces sonores pour handicapés peuvent provoquer une forte gêne dans le bus quand elles sont trop hachées et trop répétitives. Là encore, il faut trouver un modus vivendi

Tramways et Tzen (ou bus à haut niveau de service) : c'est à tort que le STIF prétend que les 4 lignes en service en 2010 sont totalement accessibles. Pour des raisons historiques et géographiques, ce n'est pas le cas du T2. Il utilise une infrastructure SNCF qui longe la Seine, souvent en pied de coteau (les stations de Meudon sur Seine, Brimborion et parc de St Cloud ne

sont accessibles au mieux que d'un côté).

Méto:

- 1) le parti pris par la RATP et avalisé par le STIF d'abandonner l'amélioration des accès au réseau métropolitain ancien est contesté par les usagers. L'affirmation du STIF selon laquelle la loi du 11 février 2005 (et ses textes d'application) interdiraient d'installer de nouveaux escaliers mécaniques dès lors que l'accès UFR sur les quais ne peut être assuré dans un budget raisonnable et/ou dans les normes, mérite une vérification. Si elle était exacte, alors il faudrait changer la loi.
- 2) Il est regrettable que ne soient pas menées, au titre du SDA ou d'un autre programme, des opérations de réduction des longueurs des cheminements d'accès aux quais depuis la surface (telles des entrées nouvelles) ou entre correspondances (tels des couloirs nouveaux). Le vieillissement de la population le justifierait.

L'information aux voyageurs : les progrès sur sa diffusion grâce aux nouvelles technologies sont sensibles, mais il est dommage que les opérateurs semblent moins attentifs à son étendue ou à sa qualité visuelle, en dépit de leur importance pour certaines catégories de PMR. Deux exemples:

- la RATP ne donne toujours pas d'information préalable sur la position des entrées et sorties sur ses quais de métro, alors qu'elle permettrait d'économiser des pas, de la pénibilité et du temps,
- la SNCF remplace ses panneaux d'affichage à palettes par des écrans LED aux caractères beaucoup plus petits.

D'une façon générale, la signalétique ne progresse pas au même rythme que la distribution de l'information, voire peut régresser. Les PMR en sont les premières victimes.

4- les services spécifiques PMR

Sous cette rubrique sont rangés les dispositifs susceptibles de combler les défauts résiduels du système de transport. Ils sont donc primordiaux pour transformer les « facilités » d'accès développées pour les PMR en véritables garanties, puisque, on l'a compris, on a renoncé à équiper 100 % des gares et à couvrir tous les cas de handicap. L'annexe du PDU range ici les réseaux départementaux PAM (Pour Aider à la Mobilité), assez récemment généralisés mais encore insuffisamment connus, les taxis accessibles UFR (trop rares), le transport des élèves handicapés et les services de transport de substitution mis en œuvre par les opérateurs pour combler les lacunes ponctuelles du système (beaucoup de projets, au delà du réseau de bus parisien qui dans son ensemble constitue l'alternative à la mise en accessibilité du métro).

L'AUT est malheureusement souvent saisie de cas de défaillances de ces systèmes de substitution, telle l'absence de personnel d'assistance en gare au delà d'une certaine heure, bien avant leur fermeture. Il ne serait pas inutile d'encadrer ces dispositifs de substitution par des textes réglementaires pour leur donner plus de garantie.

L'AUT relèvera ici une question nullement abordée par le STIF : l'incroyable complexité du système de tarification au ticket, qui justifierait, si elle devait perdurer (on évoque à moyen terme un système de tarification à l'unité de transport par carte prépayée et contrôle sans contact), l'institution d'un ticket PMR universel.

5- la voirie et les aménagements des espaces publics

L'AUT apprécie l'ambition du PDU de vouloir encourager les responsables de voirie et d'utiliser à cette fin les commissions municipales pour l'accessibilité.

Là encore l'AUT souhaiterait que cette ambition se traduise par des dispositifs réglementaires, notamment pour garantir localement la participation des usagers et pour harmoniser leurs références et leurs champs d'action.

Témoignages recueillis par l'AUT

1- D'une personne en situation de handicap (provisoire)**Station Saint Michel Notre Dame (75)****- pas d'escaliers mécaniques pour changer de quai entre RER-C et RER-B !**

En provenance de St Rémy, pas de problème pour aller du RER-B au RER-C (direction Versailles) : les escaliers mécaniques sont facilement accessibles.

Mais au retour, quitter le quai RER-C venant de Versailles pour rejoindre le quai RER-B direction St Rémy, c'est l'enfer !

Sur le mur du quai, un vague panneau avec logo « ascenseur » ne conduit à ...rien !

Pas d'ascenseur en vue, pas d'escalier mécanique sur aucune des deux extrémités du quai ...

Et pas de possibilité de joindre quelqu'un parmi le personnel ...

Grosse fatigue pour avoir parcouru, marchant avec deux cannes anglaises – et pour rien – deux fois la longueur du quai RER-C...

Très gros tracas pour descendre l'impressionnant escalier qui paraît très incliné.

Et aboutit finalement sur un palier où se trouve enfin un escalier mécanique pour terminer la descente.

- quand l'écart vertical entre quai et voiture devient impossible à franchir.

Quai du RER-C en direction de Versailles : le train arrive, comment monter quand l'embarquement est tellement haut ? 40 cm, peut-être plus ??? Il y a du monde, je ne sais même pas de quelles aides j'ai bénéficié qui m'ont aidée à « sauter le pas » !!!

Gare RER de Cité Universitaire (75)**Ascenseur indisponible. Comment en avertir les usagers ?**

Lundi 24 décembre, milieu de matinée : sur le quai d'arrivée du RER-B en provenance de St-Rémy-lès-Chevreuse : l'ascenseur est en panne. Aucune affiche mentionnant la panne.

Longue volée de marches à monter pour arriver au niveau rue.

Je vais me renseigner au guichet pour savoir s'il sera en état de marche en fin d'après-midi : ne pas y compter.

Le sachant, je demanderai au taxi de me laisser pour mon retour à la station voisine, Port-Royal.

Je m'étonne que, sur le site de la RATP regardé avant de venir à Paris, il n'y ait aucune information concernant l'indisponibilité de l'ascenseur à la station Cité U. La guichetière estime qu'on ne peut pas envisager de faire ce genre d'informations en temps réel. Son collègue y verrait pourtant une façon de tenir compte des besoins des usagers et des potentialités d'Internet... ce qui n'empêche pas d'afficher localement l'information «*ascenseurs indisponibles ce jour pour l'ensemble de la ligne B*».

Gare de Meudon-Val-Fleury (92)**Définition des besoins d'accessibilité.**

Le PDU 2000 traitait déjà de la « qualité du confort des points d'arrêt ». Force est de constater qu'actuellement, l'aide au cheminement des personnes nécessite encore de prévoir systématiquement des aires de repos avec des sièges, par exemple dans certaines gares. .

Dimanche 6 janvier 2013, midi et demi.

Sur le quai d'arrivée du RER –C venant de Paris, l'escalier mécanique développe ses marches avec majesté et amène au niveau rue. On passe au-dessus des voies, on contourne le bâtiment, et voici la petite cour intérieure avec emplacements réservés (taxis...), qui sera parfaite pour que la voiture amie vienne m'y chercher.

Pour m'asseoir pendant les quelques minutes d'attente, je rentre dans la gare.

M'asseoir, oui, mais où ?

Aucun siège, rien dans cette grande pièce qui puisse servir pour se poser ou se reposer.

Rien ? Mais si, là, dans le Photomaton, un tabouret vissé au sol ! En faisant attention, on peut poser un quart de fesse, le temps de souffler un peu...

Le guichet ouvre, je vais raconter mes déboires au jeune guichetier qui me confirme :

-« Des sièges, non, il n'y en a pas, on ne peut pas s'asseoir dans la gare », et la conversation s'engage ...

- « Ce serait pourtant bien utile pour ceux qui ne peuvent pas rester debout »

- « Vous pouvez aller dehors, il y a un banc dans la rue qui monte, ou bien redescendre au niveau des quais. »

- « En janvier, ce n'est guère commode ! Mais comment se fait-il qu'il n'y ait aucun siège dans cette grande pièce ? Je viens d'Orsay, la gare est bien plus petite, on dispose de quatre places assises. »

- « Mais, madame, ici, on ne veut pas être embêtés par des gens qui resteraient à l'intérieur de la gare, il y a un foyer à côté ».

Je n'ai pas eu le sens de la répartie, même pas pour demander s'il s'agissait d'un foyer de handicapés...



La gare de Meudon Val-Fleury : le contexte actuel (trouvé sur Internet le 9 janvier 2013)

http://www.agglo-gpso.fr/mise_en_accessibilite_de_la_gare_de_meudon_val_fleury.html

Une étude est en cours, visant à rendre la gare de Meudon Val Fleury accessible à toute personne en situation de handicap depuis la voirie jusqu'aux trains, en privilégiant le cheminement le plus usuel.

Le projet comprend l'aménagement des abords immédiats de la gare (place Jean Jaurès et place Henri Brousse), **le bâtiment voyageurs**, la passerelle assurant la liaison avec les quais ainsi que les deux quais.

La gare d'Orsay-Ville (91)

RER B toujours pas accessible !

La gare d'Orsay est utilisée par le personnel de la faculté ainsi que par ses étudiants. Par ailleurs, des lignes de bus partent de cette gare pour la ville des Ulis (25000 habitants) et pour le secteur de Limours.

Et pourtant, la gare d'Orsay (plus de deux millions de voyageurs annuels) n'est pas encore accessible. Pour accéder au quai direction Paris, il faut monter des marches... ou les descendre si on vient de Saint-Rémy-lès-Chevreuse.

Cela fait plusieurs années que les usagers attendent un ascenseur. La construction devrait avoir lieu « d'ici quelques années ».

A titre de comparaison, la gare de la Hacquinère dont le nombre de voyageurs est moins important (environ un demi-million de voyageurs annuels) dispose d'un accès pour les personnes à mobilité réduite (un ascenseur pour chaque quai).

2- D'un usager du RER C sud, également cycliste

Observations fondées sur ce que j'ai pratiqué en trois ans de vie à Arpajon et de nombreux allers-retours sur Paris (pas pour le boulot).

- la hauteur des quais et des trains : un plancher pas à niveau complique la montée et la descente du train;
- le franchissement des dénivelées : ascenseurs, escaliers mécaniques (semble-t-il interdit aux vélos, mais bon), plans inclinés;

- les portiques de contrôle : chaque station a au moins un portique large pour les handicapés, les poussettes et les cyclistes bien sûr ;
- le changement de quai : soit à l'intérieur de la gare, ce cas se produit le plus souvent en banlieue avec comme alternative l'emprunt de rues voisines.

Sur la ligne C, les planchers des trains sont à 92 cm au-dessus du sol, comme les quais de quelques stations récentes ou rénovées (Bibliothèque, Musée d'Orsay, Invalides...). Une marche facilite la montée des voyageurs sur les quais à 55 cm, hauteur de la grande majorité des stations. Les points noirs sont les stations avec des quais à 38 cm de hauteur : Saint-Michel-Notre-Dame et Versailles-Chantiers, qui sont aussi des grandes gares de correspondance 😞 Attention : souvent l'exiguïté des ascenseurs pose des difficultés avec un vélo un peu long et limite le nombre de passagers à 2 ou 3 grand maximum (et un seul vélo).

Intra-muros

Saint-Michel-Notre-Dame : sans doute la pire, avec ses infâmes quais de 38 cm et un seul portillon avec agent par quai ; certaines sorties sont infranchissables car les portillons sont munis de tourniquets et de portes et les escaliers très étroits et fréquentés. À éviter sauf en cas de correspondance avec la ligne B ... dans le bon sens.

Gare d'Austerlitz : quais à 55 cm, portillon élargi avec agent généralement disponible. Ascenseurs disponibles en ce moment, mais ils ont longtemps été HS. Présence d'ornières sur certains escaliers côté nord.

À éviter si les ascenseurs sont en panne.

Bibliothèque François Mitterrand, Invalides et Musée d'Orsay : quais à 92 cm, ascenseurs et escaliers automatiques généralement en bon état de marche (sauf l'accès au quai par ascenseurs à Bibliothèque) ; mention spéciale à la station Musée d'Orsay pour son plan incliné d'accès à la station (permet d'arriver à pleine vitesse 😊). Le meilleur de la ligne C.

Les autres : la plupart sont munies soit d'ascenseurs, soit d'escaliers mécaniques au moins montants. Mais d'aucuns prétendent que les escaliers mécaniques ne sont pas ouverts aux vélos...

Extra-muros

Versailles-Chantiers : pas d'escalier mécanique et des quais abominables à 38 cm (les contrôleurs m'ont dit qu'on ne pouvait rien y faire, toutefois je n'ai pas trouvé quel type de train fréquentant la gare de Versailles-Chantiers avait un plancher à 38 cm...), mais des ascenseurs au top : assez longs pour faire rentrer un vélo à l'aise. L'autre fois je l'ai utilisé avec deux autres cyclistes, et on est rentrés à trois avec nos montures et notre barda 😊

Massy-Palaiseau : la gare SNCF est pas mal si on est sur les deux premières voies, sinon c'est la croix et la bannière pour prendre les escaliers bondés. On attend l'ouverture de la passerelle... Au moins il n'y a pas de portillon de contrôle.

Choisy-le-Roi : escaliers mécaniques OK, pas sûr pour les ascenseurs.

Ivry-sur-Seine : à niveau côté ouest ; accès quai est pourri par un escalier étroit depuis le passage souterrain. Le quai est fait l'objet de nombreuses protestations d'usagers.

Massy-Verrières : pas d'ascenseur à ma connaissance ; station à niveau, accès aux quais par des escaliers.

Chemin d'Antony : accès aux deux quais à niveau, mais traversée des voies pénible (souterrain ou très long détour).

Juvisy : pas d'ascenseurs ou d'escaliers mécaniques ou de plan incliné côté nord-ouest (côté colline).

Brétigny : ascenseurs dans la nouvelle entrée bientôt en service. Sinon escaliers et portique à agent qui fait aussi la vente. Quelquefois il n'y a pas d'agent à la caisse, alors mieux vaut avoir un bon klaxon à poire si le train approche (vécu).

Savigny-sur-Orge : accès à niveau côté nord (colline), dénivelé avec escaliers côté sud (Orge).

Épinay-sur-Orge : accès à niveau des deux côtés, mais détour significatif avec carrefours à feux et dénivelée depuis le quai sud (côté Orge). *Possibilité de correspondance cycliste dans des trajets type Brétigny-Massy avec la gare de Petit-Vaux* : pour des cyclistes rapides et qui n'ont pas peur d'affronter soit la circulation soit les sens interdits (dans une rue qui mériterait d'être un DSC comme 97 % des rues à sens unique en France), 3 à 5 minutes de vélo, ça permet de shunter le changement de quai pénible à Savigny-sur-Orge et d'attraper des correspondances non programmées (1 minute à Savigny, pour un trajet de plus de 2 minutes entre Savigny et une des deux gares d'Épinay) dans les trajets Val-D'Orge - Massy. Cependant ça pourrait changer avec les nouveaux horaires. Affaire à suivre...

Pas de portillon de contrôle à Petit-Vaux, pas non plus quai sud d'Épinay.

Sainte-Geneviève-des-Bois et Saint-Michel-sur-Orge : accès à niveau côté plateau (côté Est, la voie ferrée traverse l'Orge entre Épinay et Ste-Geneviève), pas sûr côté vallée.

La Norville, Arpajon, Égly et les deux gares de Breuillet : accès à niveau des deux côtés (récente pour Arpajon quai impair), pas de portillon. Traversée des voies facile (passage à niveau ou rampes) sauf à La Norville (détour par un pont).

Marolles-en-Hurepoix : quais quasiment à niveau des deux côtés, quelques marches quai est. Traversée des voies très pénible : l'alternative aux escaliers souterrains est une route départementale qui enjambe la voie ferrée, donc près de 10 m de dénivelée à franchir sur une route assez rapide... on fait mieux.

3- Sur l'accessibilité des bus

Nous constatons les difficultés des "seniors", surtout féminines, pour monter et descendre des bus. Elles viennent nous rencontrer lors des forums des associations pour dénoncer la dégradation de la situation à certains arrêts de bus devenus inaccessibles pour elles. Tout simplement parce que le trottoir qui sert de quai est trop bas ou l'est devenu. En effet, des arrêts de bus ont été placés sur des bateaux, devant des portails ou bien l'arrêt s'est transformé en "bateau" suite à permis de construire. Le centre bus local, dans le meilleur des cas, vient constater. Ceci même lorsque le bus est théoriquement accessible PMR.

Le remède est connu : imposer des arrêts de bus avec trottoir haut (avec une norme européenne si possible)...Voilà qui coûte moins cher qu'un ascenseur

Ensuite on pourra exiger que le machiniste accoste au trottoir.

Alain FABRE, Lisette CHRIQUI, Daniel MOURANCHE