

La RATP ratera de peu le rendez-vous de 2015



Même si les anciennes lignes de métro ne seront jamais accessibles, la RATP affiche tout de même une accessibilité totale sur ses lignes de bus parisiennes et sur ses tramways (qui compteront 100 km de ligne en 2015).

Avant d'être là, je me disais : "Ils ne font rien à la RATP !" Puis quand j'ai commencé à étudier le dossier, j'ai été stupéfait du temps et de l'argent dépensé pour améliorer l'accessibilité. » Patrick Toulmet n'a pas l'habitude de mâcher ses mots. En décembre 2012, ce conseiller régional UDI, en fauteuil roulant depuis dix ans, poussait un coup de gueule. Invité à l'inauguration de la station Front Populaire, prolongement de la ligne 12 du métro, une station neuve donc accessible, il s'est vu dans l'impossibilité de s'y rendre, faute d'accès par ascenseur au métro Porte-de-la-Chapelle. Main, le président Pierre Morgin décide de l'embaucher comme « ambassadeur de l'accessibilité » à la RATP. Pas pour le museler, mais pour utiliser son expertise et notamment sa facilité à discuter d'égal à égal avec les associations représentatives de tous les handicapés. Depuis juin 2013, Patrick Toulmet travaille ainsi en étroite relation avec Betty Chappe, la responsable de la mission accessibilité du groupe RATP.

Globalement, un handicapé parisien est plutôt mieux loti qu'un provincial : même si le métro plus que centenaire a été exclu du champ de la loi handicap de 2005 pour cause d'impossibilité technique, il lui reste comme moyens accessibles : la ligne 14, (la dernière construite, ouverte en 1998), les RER A et B, toutes les lignes de bus parisiennes et les tramways. Ces derniers sont les plus appréciés : « les trams, c'est un bonheur pour nous : on peut aller partout sans se poser de question », relate Patrick Toulmet. Et en 2015, la RATP exploitera 100 km de lignes de tram. Malgré cette relativement belle offre, un déplacement en fauteuil roulant dans la capitale – ne parlons même pas de la banlieue ! – reste une sacrée aventure. Premier écueil : la disponibilité des ascenseurs, régulièrement défaillante, quand ce n'est pas pour cause de panne, c'est une maintenance programmée, mais le résultat est le même. « Le Stif a mis en ligne le site infomobi.com que nous alimentons en temps réel, permettant de prépa-

ter son trajet en vérifiant que les ascenseurs fonctionnent », souligne Betty Chappe. En théorie, pas de mauvaise surprise donc. Mais il n'empêche qu'« un des enseignements tirés de la ligne 14 c'est qu'il faut systématiquement doubler les équipements », reconnaît la responsable. Et c'est désormais ce que la RATP fera pour tout nouvel aménagement de station.

Le handicap des ascenseurs, c'est une réalité bien montrée dans le reportage *Dans la peau d'un handicapé* diffusé en mars sur France 4. Deux personnes en fauteuil roulant tentent le trajet Etoile - Châtelet en RER A, ils sont contraints de faire un détour par La Défense, l'ascenseur pour accéder au « bon » quai à Etoile étant en panne. S'ensuivent alors des débâcles avec la passerelle d'accès quai-train en l'absence de l'agent habilité à l'installer, ils doivent laisser passer 3 ou 4 trains. Résultat : un trajet de plus de 45 minutes quand il prend 10 à 15 minutes à une personne valide. Un quarantenaire, chef d'entreprise lui aussi en fauteuil roulant, témoigne également de son impossibilité à utiliser les transports en commun pour se rendre au travail. Il décrit les nombreuses situations d'ascenseur déficient obligeant à partir dans le sens opposé ou bien à descendre à l'arrêt précédent : « ça arrive très très souvent », précise-t-il. Il insiste aussi sur le fait qu'« une partie du personnel n'a pas conscience que quelqu'un en fauteuil va avoir les mêmes contraintes horaires que n'importe qui. Ils ont cette culture qu'un handicapé est un peu comme un retraité, par conséquent, ça leur semble aberrant qu'il ne puisse pas attendre trois quarts d'heure là où les autres prennent le train en 5 minutes ! »

Si les nouvelles dessertes (et la station Front-Populaire sur la ligne 12) sont obligatoirement accessibles, la plupart des autres stations qu'elles relèvent ne le sont souvent pas.



© RATP - Jean-François Mabroucq

Ville Rail & Transports

FORMATIONS

Formations en ligne, intra et sur mesure

Infomobilité : Les nouveaux outils du voyageur connecté, sont-ils les opportunités de demain ?



© Wikipédia - PexMoulin

Module 1

Comprendre les médias sociaux

Cette formation vise à donner les clés pour comprendre le contexte technologique et d'usage (médias sociaux, Twitter, Facebook, services mobiles...) dans lequel s'inscrit aujourd'hui l'information de mobilité. Elle présente une boîte à outils de l'infomobilité.

Formation de niveau 1.

Public concerné

- Autorités organisatrices urbaines, interurbaines et régionales.
- Direction marketing et communication des transporteurs
- Bureaux d'études, consultants et ingénieristes, entreprises de transport public ou privé...

Module 2

Comment définir sa stratégie d'infomobilité et l'implanter ?

Cette formation vise à donner les clés pour mettre en œuvre sa stratégie d'infomobilité à partir des outils recensés au niveau 1.

L'inscription à cette formation de niveau 2 est réservée à ceux qui ont suivi le niveau 1.

Public concerné

- Agents des services et directions des transports des autorités organisatrices urbaines, interurbaines et régionales.
- Direction marketing et communication des transporteurs
- Bureaux d'études, consultants et ingénieristes, entreprises de transport public ou privé...

Pour connaître les programmes détaillés des modules 1 et 2



INSCRIPTIONS & INFORMATIONS

01 53 80 74 04

formations@ville-rail-transports.com

www.ville-rail-transports.com/formations

ENQUÊTE

Pourtant, la RATP y met du sien pour faire évoluer les mentalités. Elle a notamment concocté et diffusé un guide des bonnes pratiques à l'usage des agents, un vade-mecum complet présenté par type de handicaps avec « les bons mots », « les bons gestes » et « à éviter ». Patrick Toulmet, qui joue parfois les utilisateurs anonymes, apprécie le côté humain qu'il rencontre chez les machinistes. Il faut dire que la question de l'accessibilité n'est pas un dossier récent pour la RATP puisqu'elle s'en préoccupe depuis le début des années 90... Elle a ainsi rendu totalement accessible la première

ligne de bus, la 20 (Saint-Lazare - Gare-de-Lyon) en 1995. « Sur 397 lignes, le réseau en compte désormais 178 accessibles à 100 % : 115 sur 274 en banlieue ainsi que les 63 parisiennes », poursuit Betty Chappe. C'est plus compliqué de rendre tous les arrêts accessibles quand plusieurs communes sont traversées. « Et ce, bien que le Stif finance 75 % des travaux de voirie, car « bien souvent les directeurs des services techniques figurent et pour eux, l'accessibilité, ce n'est pas un sujet ! », s'agace Patrick Toulmet. Résultat, la RATP a dû démonter des palettes rétracta-

bles qui ne fonctionnaient pas depuis des années. Ces rampes d'accès équipent en effet la quasi-totalité des bus et la RATP a promis de les généraliser en 2015. Il en va de même pour les annonces sonores et visuelles.

« Notre politique repose sur une démarche coopérative avec les associations afin d'éviter les erreurs car on peut, dans un détail mal pensé, créer une difficulté non voulue. Il faut travailler en transparence, avec humilité et dans l'écoute », insiste Betty Chappe. C'est ce qui a

La RATP a diffusé un guide des bonnes pratiques à l'usage des agents, présenté par type de handicaps

permis notamment d'élaborer une politique pour le réseau de métro. À l'heure actuelle, près de la

moitié du parc donne des annonces sonores – « ça nécessite une modification importante du train », précise-t-elle – et la RATP poursuit le développement d'applications « qui parlent à l'oreille des non-voyants parce que c'est un outil essentiel et souvent LA solution ». 50 % du réseau métro a été diagnostiqué en impossibilité technique « avérée » ou « fortement pressentie », donc l'idée d'un réseau noyau de 150 stations accessibles a dû être abandonnée. Car autant en concevant une gare on arrive toujours à trouver une possibilité, autant avec la configuration du métro, soit la RATP se

Parmi les équipements mis en place par la RATP : les « manchons braille » sur les rampes d'escaliers d'accès aux stations (ici sur le RER A).



© Getty Images / Agence



gène elle-même, les quais des stations de correspondances étant trop imbriqués, soit elle gêne les voisins avec un ascenseur qui aboutirait directement dans un immeuble !

Le plan comporte trois paris pris : d'abord, dans le cadre des prolongements de lignes, et plus de 17 km sont prévus d'ici à 2020, on essaie de prévoir l'accessibilité jusqu'à une station de jonction, « qu'on espère être une porte de Paris où trouver un tram ou un bus ». Ensuite, améliorer l'existant pour les autres handicapés, qui ne sont pas en fauteuil. La RATP développe ainsi les « abouches sonores » sous ses panneaux d'affichage des temps d'attente, une signalétique surdimensionnée ou encore des « manchons braillés » sur les rampes d'escaliers d'accès aux stations... Enfin, la régie travaille sur la mécanisation afin de réduire la pénibilité du déplacement. Avec ses 862 escaliers mécaniques, elle possède déjà 10 % du parc français, et projette d'en installer 200 de plus d'ici à 2020.

Côté RER A et B, un programme de 300 millions d'euros a permis d'aménager 61 des 65 gares et toutes le seront en 2015... Mais pas en février, plutôt en fin d'année à l'achèvement de la nouvelle gare multimodale de Nanterre-Université. Ce qui fait que la RATP estime être au rendez-vous de 2015. Pour Patrick Toumet, plus on aménage, plus on devrait voir de handicapés dans les transports publics français. Et il rappelle que ces aménagements « rendent services à toute une catégorie de voyageurs à mobilité réduite, notamment les personnes âgées ». Pas inutile dans une société vieillissante.

Cécile NANGERON

Des palettes mobiles sont prévues dans le RER mais en cas d'absence d'agents habilités à les installer les passagers en fauteuil doivent laisser passer les trains.

Formations en interne, intra et sur mesure

Logistique urbaine : quand l'échange de marchandise devient un outil de l'aménagement en intégrant les notions de proximité et ville durable



© La Gazette - Formation

Module 1

Logistique urbaine, une notion qui nous concerne tous : Quels leviers pour agir à sa propre échelle ?

14
mai
2014

Partager un socle de connaissances et permettre de transférer les savoirs théoriques d'opérateurs en faveur d'actes vérifiables dans le contexte professionnel propre à chacun.

Module 2

La gestion des marchandises en ville : du concept à ses enjeux

Ce premier module sur la logistique urbaine ambitionne de fournir les bases nécessaires à la compréhension de ce que représentent les échanges de marchandises en ville ainsi que les enjeux qui se rattachent à la gestion de ces flux. La présentation intègre des éléments quantitatifs (les volumes, les véhicules, les produits...) et qualitatifs (des réglementations, les organisations, les plateformes...).

Module 3

De la logistique urbaine à la ville intelligente : fonctionnement, prospective et développement durable

Cette formation vise à donner les clés pour comprendre le fonctionnement de la logistique urbaine et agir pour le rendre plus performant et plus respectueux de l'environnement (mise en perspective de la complexité, des contraintes, de l'évolution des concepts, des outils disponibles, des évolutions récentes et des défis).

Module 4

Le Module FRETURB : un outil de diagnostic, de simulation, de prospective et d'évaluation

18
juin
2014

L'objectif de la formation proposée est de présenter le logiciel et ses utilisations en fonction des besoins des collègues, et d'aider les participants à son fonctionnement et à sa mise en œuvre.

Pour connaître les prochaines sessions des modules 2 et 3



INSCRIPTIONS & INFORMATIONS

01 53 80 74 04

formations@ville-rail-transports.com

www.ville-rail-transports.com/formations