

12 mai 2015 | par Nathalie Da Cruz

Le Val-de-Marne a un train d'avance dans l'accessibilité des arrêts de bus

Sur les 2000 arrêts de bus que compte le Val-de-Marne, 1100 sont déjà accessibles aux personnes à mobilité réduite. Depuis 2003, ce département francilien mène un programme global de mise aux normes des arrêts. Le Val-de-Marne vise une accessibilité totale des lignes qui traversent son territoire, quels que soient l'opérateur et la nature de la voirie concernés.



En moyenne, la mise aux normes d'un arrêt s'élève à 16 000 euros, mais avec de grands écarts, pouvant aller de 1 500 à 35 000 euros... © CC-BY-2.5-NL

Les autorités organisatrices de transport doivent, d'ici au 26 septembre 2015, arrêter leur SDA-Adap' (schéma directeur d'accessibilité - agenda d'accessibilité programmée) pour rattraper leur retard au regard de la loi sur le handicap. Une démarche dans laquelle s'est engagée le Val-de-Marne. Même si le département n'était pas en règle au 11 février 2015, pour ce qui est des arrêts de bus, il est plutôt en avance.

Dès 2003, le Val-de-Marne a lancé son programme de mise en accessibilité de tous les arrêts situés sur son territoire, quel que soit l'opérateur : la RATP, un transporteur d'Optile, la navette de la Ville de Thiais... Peu importe l'opérateur, peu importe aussi la nature de la voirie : "Nous prenons en compte tous les arrêts d'une ligne, qu'ils se trouvent sur une voie communale, départementale ou privée", détaille Pascal Laskowski, chargé d'études accessibilité, voirie et transports.

Une maîtrise d'ouvrage unique

Si la mise en conformité du matériel roulant est l'affaire des opérateurs et du Stif, autorité organisatrice unique en Île-de-France, l'adaptation des arrêts, elle, relève de la compétence des gestionnaires de la voirie. Le conseil départemental de Val-de-Marne a choisi de prendre la maîtrise d'ouvrage unique. "Avoir un seul interlocuteur, c'est un avantage pour les communes et les opérateurs", commente Pascal Laskowski. Cette initiative contourne l'écueil trop souvent rencontré : celle d'un éparpillement des maîtrises d'ouvrage, qui nuit à une bonne coordination des travaux.

Car tout le monde n'a pas la même vision de ce qu'est un arrêt "accessible"... "Dans le Val-de-Marne, nous prenons en compte les trois étapes pour lesquelles des normes sont définies : le point d'arrêt en lui-même, mais aussi le cheminement pour y accéder, et les traversées de la chaussée pour que la personne puisse prendre le bus dans l'autre sens, ajoute Pascal Laskowski. Nous avons formé trente agents du département aux normes actuelles d'accessibilité".

Un travail global et titanesque, qui s'est décliné en plusieurs phases : un premier programme lancé en 2003, un deuxième en 2006. À ce jour, 1100 arrêts de bus, sur 2000 recensés, sont accessibles. La stabilité politique du département - qui reste communiste à la suite des élections de mars dernier - permet de poursuivre sur cette lancée : le troisième et dernier programme vient de commencer. Il s'agit de mettre aux normes les 900 arrêts restants.

16 000 euros en moyenne pour un arrêt

Ces aménagements ont un coût et prennent du temps. En effet, chaque arrêt fait l'objet d'une étude confiée à un bureau extérieur, qui coûte en moyenne 700 euros ; le Stif apporte une aide de 300 euros par arrêt. S'agissant des travaux en eux-mêmes, le Stif finance 75 % du total, les 25 % restants sont apportés par le conseil départemental. "En moyenne, la mise aux normes d'un arrêt s'élève à 16 000 euros, mais avec de grands écarts, pouvant aller de 1 500 à 35 000 euros...", précise Pascal Laskowski. Pour mettre en accessibilité tous les arrêts d'une ligne, il faut en moyenne deux ans. Le dernier programme qui vient de démarrer va coûter 13 millions d'euros au département.

Accessibilité partielle ou totale ?

Quel est le planning ? Le département s'est fixé pour ce programme la date butoir de 2020. "Nous préparons notre SDA'Adap pour septembre 2015, répond Yoann Rispal, collaborateur du président du département, chargé des transports. Quoi qu'il en soit, nous serons prêts pour décembre 2020, voire avant. L'idée est d'adapter arrêts 150 par an". Sont choisies en priorité les lignes les plus fréquentées, qui desservent des grands équipements, et notamment les instituts spécialisés pour enfants handicapés. "Le Stif estime qu'une ligne est accessible à partir du moment où 70 % de ses arrêts le sont, poursuit Yoann Rispal. Mais si une personne veut descendre dans une commune et qu'elle ne le peut pas, c'est aberrant ! 30 % des personnes sont considérées comme étant à mobilité réduite...".

A noter : dans le Val-de-Marne, comme dans tous les départements denses d'Île-de-France, il n'y a ni transport interurbain ni transport scolaire dédié. Les élèves empruntent les lignes de bus classiques pour aller à l'école. PAM 94, service dédié aux personnes handicapées, est le seul réseau exploité par le département.