

Accessibilité : 2015, un rendez-vous manqué ?



Photo : Bernard Gobitz

Dans le bulletin n° 91 de l'AUT, en décembre 2008, Florence Michel signait un dossier intitulé « Accessibilité : échéances sans cesse reculées ». 1975, 2005, 2015, 40 ans déjà quand le 12 février 2015 la loi du 11 février 2005 entrera en application. A cette date les collectivités qui n'auront pas mis leur réseau aux normes s'exposeront à des poursuites.

En 2005, la loi imposait de rendre accessible la chaîne des déplacements comprenant la voirie et les systèmes de transport à l'horizon 2015. Seuls les réseaux ferrés souterrains et les transports guidés étaient dispensés, mais en contrepartie ils étaient tenus de mettre en place un service de substitution dans les trois ans.

En 2008, le STIF a élaboré un schéma directeur d'accessibilité (SDA) en collaboration avec l'ensemble des collectivités et des associations de personnes handicapées et d'usagers des transports (dont l'AUT IDF). On s'aperçut vite qu'on ne tiendrait pas les délais.

En 2013, face à cet échec annoncé, un « ambassadeur de la mobilité », Patrick Toulmet, conseiller régional handicapé en fauteuil roulant, a été nommé pour apporter son regard d'expert sur les projets d'infrastructures et d'équipements, ainsi que sur les services innovants ou modernisés à la fois au STIF, à la RATP et à la SNCF. La même année, le premier ministre de l'époque, Jean-Marc Ayrault, a réuni un comité interministériel fin septembre 2013 et a nommé Claire-Lise Champion, sénatrice de l'Essonne, présidente de « l'Observatoire interministériel de l'accessibilité et de la conception universelle » (Oblaçu). Quel programme ! Chargée d'une concertation avec l'ensemble des parties prenantes et à l'issue de 41 réunions en trois mois, soit

140 heures, elle publie un rapport remis au Premier ministre « Réussir 2015 », rapport très diversement apprécié.

Le credo de la sénatrice : « enjamber 2015 et poursuivre l'élan ». C'est le refrain qu'on entend colloque après colloque : « On ne recommence pas quelque chose, on poursuit le projet de 2005 ». Les associations de personnes handicapées ne sont pas dupes et renâclent. Des 40 propositions formulées par Madame Champion pour « poursuivre la dynamique », la mesure phare est la mise en place des « agendas d'accessibilité programmée » (Ad'Ap'), qui consiste à accorder 3 ans de plus aux réseaux urbains, 2 fois 3 ans à l'interurbain et 3 fois 3 ans pour les réseaux ferrés ou guidés. En 2024, tous les réseaux auront atteint l'objectif de 2005, soit presque 50 ans après la première loi sur le sujet.

Ces agendas doivent être plus contraignants, mieux prendre en compte tous les types de handicaps et recevoir des financements. Parallèlement, certaines normes devraient être simplifiées, en particulier dans le rural pour l'interurbain et le transport scolaire. De son côté, la FNTV (fédération nationale des transports de voyageurs), autrement dit les autocaristes, voudrait obtenir un délai supplémentaire de 10 à 12 ans, sauf pour les cars scolaires qui sont en voie de règlement.



●●● Accessibilité

Les contrevenants seront sanctionnés (mais par qui ?) et paieront de lourdes amendes. On attend d'un jour à l'autre l'ordonnance de la version modifiée de la loi de 2005. Manuel Valls devait la prendre cet été. La date limite est fixée au 31 décembre 2014.

Voici l'état des lieux à 6 mois de l'échéance de 2015.

Réseau RATP

En nombre de passagers, la RATP est de loin le premier transporteur francilien et c'est dans ce seul réseau qu'un utilisateur en fauteuil roulant (UFR) pourra, en principe, se déplacer presque partout hors métro.

Sur le réseau routier, les tramways ont été conçus pour être adaptés à tous les handicaps. En 2015, l'Ile-de-France disposera de 100 km de tramways.

Les bus de Paris et l'ensemble de ceux de banlieue (4500 au total) seront tous accessibles car équipés de palettes et d'annonces visuelles et sonores. Par contre seulement 40 % des lignes (les 63 parisiennes et 120 hors Paris) seront labellisées car il y a encore beaucoup de points d'arrêt qui n'ont pas été rendus accessibles. Encore faut-il qu'aucun autre véhicule ne se gare en infraction.

Le réseau ferré est plus complexe. Le séduisant projet de « réseau noyau » du métro qui devait relier entre eux les principaux pôles de la capitale : les gares, Opéra, Nation, Etoile, République, etc. a été définitivement abandonné. Le coût élevé (plusieurs milliards) constitue un frein moins important que l'impossibilité technique due à l'encombrement du sous-sol et les difficultés à trouver des accès sur la voirie. Il reste la ligne 14 utilisable par les UFR (quand les ascenseurs ne sont pas en panne) et les prolongements de ligne. On pourra ainsi aller de Balard à Créteil - Pointe-du-lac, mais pas question de descendre à Opéra.

Les RER A et B sont presque au rendez-vous. En 2008 la mission accessibilité de la Régie prévoyait que 100 % des 65 gares seraient aux normes en 2012. Dans les faits, il y en aura 63 en 2015. Sur la ligne B il faudra patienter jusqu'en 2019 pour emprunter la gare Luxembourg à Paris et sûrement autant pour celle de Croix-de-Berny à Antony.

Réseau SNCF

Le SDA de 2008 prévoit que 90% des usagers de la SNCF prendront des trains en toute autonomie. Il « suffit » pour cela de mettre aux normes 207 gares qui ac-

cueillent quotidiennement au moins 2500 personnes. C'est malgré tout moins de la moitié de l'ensemble des arrêts. Les comptages datant de 2007, il n'est pas impossible que certains arrêts exclus à l'époque aient atteint ce minimum fatidique en 2014. Pour réaliser les travaux de mise aux normes, le STIF et la Région financent à 75%, la SNCF et RFF complétant pour atteindre 1,45 milliard d'euros. Rehaussement des quais, comblement des lacunes (espace quai-train), installation d'ascenseurs et d'escaliers mécaniques constituent l'essentiel des travaux. Bien que la SNCF et RFF aient constitué un plateau commun pour programmer les chantiers, l'accessibilité des gares avance à une vitesse d'escargot : huit chantiers ont été lancés en 2013 et ne sont pas encore terminés. Au début de l'année il restait encore 143 gares à aménager, et le processus demande 5 ans par gare. Même avec une accélération voulue par RFF, l'objectif du SDA ne sera pas atteint avant 2021. Pour qu'une gare soit accessible, il faut que l'ensemble du cheminement le soit : non seulement la rue par rapport à la gare, mais également le quai par rapport au train. Exemple : le matériel MI2N conçu pour le RER A et circulant sur le RER E est au niveau du quai à Haussmann Saint-Lazare et Magenta, mais au-delà, malgré le rehaussement des quais, il reste une marche de 20 cm non franchissable par un fauteuil.

Pour permettre à davantage de personnes en fauteuil de prendre le train ou le RER, la SNCF met à leur disposition dans 70 gares le service « Access + ». Ce service, gratuit, s'adresse aux titulaires d'une carte d'invalidité à 80% ou plus, et d'abord aux personnes en fauteuil (UFR). La personne est prise en charge depuis la gare de départ jusqu'à la gare d'arrivée, soit seule soit accompagnée selon la configuration et l'état des équipements. Peu de gares des lignes C et D sont prises en compte par ce service, alors que les clients sont de plus en plus nombreux (4000 fin octobre 2013, dont 80% d'UFR).

Réseau OPTILE

Sur les 450 lignes de bus ou cars sélectionnées en grande couronne, seulement 26, soit 6 %, étaient aux normes début 2014. En dehors du problème spécifique des lignes exploitées avec des cars, ce sont surtout les points d'arrêt qui ne sont pas traités. Le STIF finance à 75 % ces aménagements, les 25 % restants étant à la charge des collectivités. Ces dernières, par manque de moyens ou par indifférence, peinent à mener les travaux nécessaires alors que les sommes sont souvent modestes. Lors de la dernière réunion sur le

suivi du SDA, l'AUT s'est insurgée contre cette attitude. La complexité de l'aménagement des 200 gares routières inscrites au SDA y est peut-être aussi pour quelque chose. La multiplicité des intervenants complique l'aménagement de ces espaces.

Information et formation

L'information a fait des progrès. Elle concerne tout le monde, y compris les étrangers et les illettrés. C'est pour ces derniers que le STIF a conçu les nouveaux plans linéaires qui déplaisent tant aux amoureux de la cartographie. Et que diriez-vous des bandeaux défilants qui remplacent les plaques latérales à l'extérieur des bus ?

On constate un gros effort sur l'information sonore, y compris en situation perturbée, du moins à la RATP. Il en est de même de l'Internet qui continue de se développer. Enfin, la formation du personnel est essentielle. Bien prise en compte à la RATP et à la SNCF, même si les résultats sont parfois décevants, elle est plus délicate sur le réseau Optile où les moyens financiers sont moindres.

Conclusion

Depuis 2005, de nombreuses réalisations ont eu lieu, mais de vives critiques ont été formulées, principalement par l'Association des Paralysés de France.

D'abord, la population vieillissant, la France a pris conscience du problème. Pour les UFR, il faut installer des ascenseurs en plus grand nombre. Mais eux seuls, qui représentent une petite minorité de PMR, sont captifs si l'ascenseur est déficient. Tous les autres aménagements suffisent aux autres, à commencer par les escaliers mécaniques. La RATP va en installer 200 dans le métro d'ici à 2020, dont 50 sur le réseau actuel. L'AUT veut être consultée et a des propositions à faire (Gare de Lyon M1, gares en général, descente depuis les stations de métro aériennes, etc.).

A partir de 75 ans, la moitié de la population est gênée dans ses déplacements, mais il faut compter aussi avec les handicapés temporaires y compris les voyageurs chargés de bagages.

L'accessibilité ne sera pas au rendez-vous en février 2015. Pour l'heure, on attend l'ordonnance que doit prendre le Premier ministre. Il fixera un nouvel arsenal réglementaire pour l'agenda d'accessibilité programmée (Ad'Ap'). Ensuite, les collectivités devront déposer un dossier avant février 2015 pour programmer les travaux restant à poursuivre. Passé cette date, elles seront pénalement responsables.

Simone Bigorgne ■