

# L'accessibilité des gares SNCF et RATP en voie d'amélioration

## TRANSPORT

**160 gares SNCF supplémentaires feront l'objet de travaux pour l'accès des personnes handicapées d'ici à 2024.**

**A la RATP, les difficultés techniques restreignent la mise en conformité du réseau historique du métro.**

**Lionel Steinmann**  
@lionelsteinmann

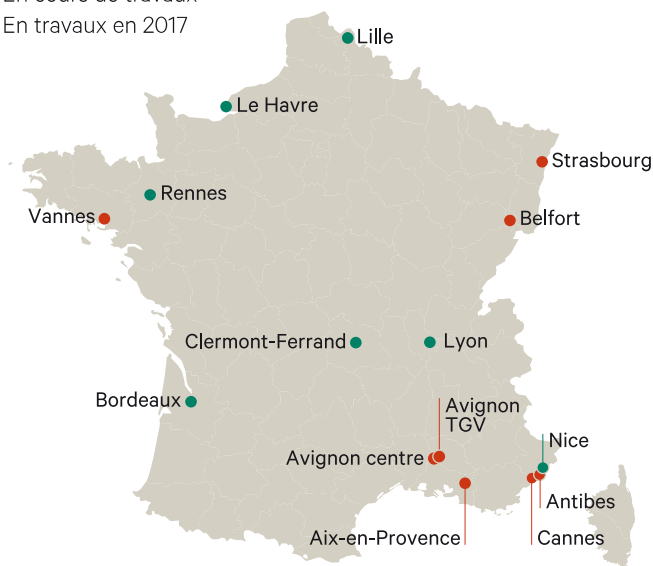
La cause de l'accessibilité des transports publics aux handicapés progresse peu à peu. Un arrêté publié au « Journal officiel » ces dernières semaines a validé le nouveau schéma directeur élaboré par la SNCF et l'Etat pour assurer la mise en accessibilité des gares nationales. Initialement, la loi handicap votée en 2005 avait fixé à 2015 la date butoir pour atteindre cet objectif, mais l'échéance, intenable, a été repoussée à 2024.

D'ici à cette date, l'entreprise publique prévoit de mener des opérations d'adaptation dans 160 gares TGV et Intercités supplémentaires, après les quelque 630 traitées ces dix dernières années. Elle mobilisera pour cela un budget de 820 millions d'euros, cofinancé par l'Etat et les collectivités territoriales. Les travaux sont déjà en cours dans huit gares (voir carte ci-dessus) et démarreront en 2017 dans seize autres.

Pour être considérée comme accessible, une gare doit permettre un accès fluide depuis le parvis jusqu'à l'accès à bord. Ce qui suppose,

## Les principales gares SNCF rendues accessibles aux personnes à mobilité réduite

- En cours de travaux
- En travaux en 2017



« LES ÉCHOS » / SOURCE : SNCF

selon les cas, de revoir la signalétique, de mettre en place des portes automatiques, d'installer des automates de vente adaptés, mais aussi parfois d'équiper les souterrains d'ascenseurs, voire de rehausser les quais pour qu'ils soient à la même hauteur que le plancher du train.

Les voyageurs handicapés devront donc prendre leur mal en patience, car les travaux nécessiteront entre douze et dix-huit mois selon les gares. Afin d'anticiper leur impact sur la circulation des trains, ils devront être planifiés au moins trois ans à l'avance. En parallèle, 9.000 agents au contact de la clientèle vont être formés.

De son côté, la RATP a elle aussi des obligations à remplir, fixées par

son autorité organisatrice des transports, la région Ile-de-France. Les personnes à mobilité réduite doivent toutefois modérer leurs attentes concernant le métro parisien. Car la plupart des stations, construites à une époque où l'accessibilité n'était pas un sujet, ne peuvent pas supporter les travaux pour installer un ascenseur par exemple, ou alors à un coût rédhibitoire.

## Pas de date butoir pour la RATP

Les pouvoirs publics en ont pris acte et n'ont pas fixé de date butoir pour le réseau dit historique. Ce qui, dans les faits, revient à une dérogation à la loi, même si Elisabeth Borne, la nouvelle patronne du

groupe public, souhaiterait relancer les études sur ce sujet. Seule la dernière ligne en date, la 14, est 100 % accessible, tout comme le seront les prolongements à l'étude sur les lignes 4, 11 et 12.

En contrepartie, le schéma directeur est plus exigeant sur les autres moyens de transport. 60 des 65 gares RER desservies par la RATP sont accessibles. C'est également le cas pour la totalité du réseau tramway – cette problématique ayant été intégrée dès la conception –, ainsi que pour les 63 lignes de bus du réseau parisien. En banlieue, 70 % des lignes de bus sont dites accessibles, avec l'objectif

**Pour être considérée comme accessible, une gare doit permettre un accès fluide depuis le parvis jusqu'à l'accès à bord.**

de passer à 100 % d'ici à 2022. Des dispositifs visuels, tactiles et sonores sont également, comme à la SNCF, en cours de déploiement.

Au-delà de l'engagement citoyen et de la nécessité de respecter la loi, le bon accueil des personnes à mobilité réduite est également un enjeu commercial. Le train étant désormais concurrencé par le covoiturage ou les cars longue distance, les handicapés moteurs, mais aussi les parents se déplaçant avec une poussette, les seniors (ils sont plus de 800.000 à disposer d'une carte d'abonnement) ou tout simplement les touristes avec des valises encombrantes trouveront matière à rester fidèle à la SNCF si l'accès aux quais leur est facilité. ■