

Transports

« J'ai testé les transports en commun en fauteuil roulant »

Notre journaliste a tenté de rejoindre Châtelet depuis une gare de Seine-et-Marne. Une expérience encore compliquée aujourd'hui. Reportage.

PAR GRÉGORIE PLESSE

Pour prendre conscience des difficultés rencontrées par les personnes à mobilité réduite, nous sommes installés dans un fauteuil roulant et avons tenté de rejoindre Châtelet depuis Le Mée-sur-Seine, en Seine-et-Marne, en transports en commun. Une expérience encore compliquée aujourd'hui, alors que SNCF et RATP investissent lourdement pour améliorer la situation (*lire l'encadré*).

Au Mée, dans la banlieue de Melun, les bus disposent tous d'une rampe, que le chauffeur déploie sur demande. On peut donc circuler sans trop de difficultés. Mais prendre le train, c'est une autre histoire... La gare du Mée, bien que son parvis ait été entièrement refait en 2002, n'a pas d'ascenseur pour descendre sur les quais (ce sera le cas entre 2019 et 2021)... La gare accessible la plus proche se trouve à Yerres (Essonne), à 25 km ! Si j'avais été prévoyant, j'aurais appelé la veille, avant 20 heures, le service Accès Plus de la SNCF, qui vous emmène gratuitement par la route jusqu'à la gare accessible la plus proche. Le service peut également vous conseiller des itinéraires mais dans mon cas, il n'y a apparemment pas d'autre solution que de recourir à un taxi qui dispose d'un véhicule adapté aux fauteuils roulants...

DÉPLOYER UNE RAMPE À L'ARRIVÉE DU TRAIN : 15 MINUTES... QUAND TOUT EST CALME

J'ai sauté cette étape, triché en faisant usage de mes jambes et suis monté dans le RER D. En laissant derrière moi Nathalie Raoul, membre du collectif SOS Usagers, qui m'a prêté un fauteuil roulant...



Le Mée-sur-Seine (Seine-et-Marne). Comme ici, la plupart des gares franciliennes restent inaccessibles aux personnes à mobilité réduite. SNCF comme RATP sont engagées dans un vaste programme pour rattraper leur retard.

Une fois à Yerres, la gare est accessible jusqu'au quai. Mais la plupart des rames qui circulent sur cette ligne sont plus hautes et je dois demander en gare qu'un agent déploie une rampe à l'arrivée du train pour que je puisse monter dedans. Une étape qui, quand tout est calme, prend une quinzaine de minutes. A Gare de Lyon, les agents ont été prévenus par leurs collègues. Ils m'attendent à la sortie de la rame de tête, avec une rampe pour me permettre de descendre sur le quai.

A partir de là, je n'ai a priori plus besoin de personne. Je me dirige vers un ascenseur et une fois passé

le portique, je suis les flèches indiquant la ligne 14. Mais au bout du couloir, il n'y a que des portiques normaux, trop étroits pour mon fauteuil. Un agent RATP m'indique que le portique pour les personnes à mobilité réduite se trouve... à l'autre bout du couloir et n'est indiqué par aucune flèche... Je finis néanmoins par le trouver, à arriver sur les quais puis à monter dans le métro, sur la seule ligne entièrement accessible.

Je m'arrête à Châtelet, ma destination finale. Il me reste encore à rejoindre la surface et dans cette station en pleins travaux, pas facile de se repérer. Un agent me dit d'al-

ler au bout d'un couloir d'une centaine de mètres et légèrement en pente ascendante. C'est l'occasion de se faire les bras mais je me dis qu'une personne plus âgée, en moins bonne condition physique, aurait toutes les peines du monde à arriver au bout... où se trouve bien un ascenseur mais qui redescend sur les quais du RER !

Je vois alors qu'il y a une autre sortie handicapée place Carrée mais là, c'est le portique dédié qui est en panne. J'en trouve enfin un qui marche porte Lescot, puis un ascenseur où je retrouve enfin l'air frais. Et l'usage de mes jambes...

274 gares « prioritaires » pour 2024

PLUS DE VINGT ANS APRÈS

les premières gares accessibles aux handicapés, la carte des transports en commun compatibles avec un fauteuil roulant reste très inégale : côté RATP, tous les bus parisiens disposent d'une rampe d'accès, tout comme 67 % des bus de banlieue. Les trams, de construction plus récente, sont tous accessibles en totale autonomie, tout comme l'ensemble de la ligne 14, du RER A et du RER B (à l'exception des stations Luxembourg et Croix de Berny). Côté SNCF, en fin d'année, on arrivera à 87 gares (sur 385) accessibles. Mais des efforts notables ont été réalisés depuis l'adoption, par le Stif, du Schéma directeur de l'accessibilité, en 2009. Ce document a notamment identifié 274 gares prioritaires, dont 209 côté SNCF, à rendre accessibles d'ici 2024. Dans le cadre d'un agenda d'accessibilité validé par les préfets en février 2016, la SNCF s'engage, pour les cinq prochaines années, à rendre accessibles 15 gares par an, pour une centaine de millions d'euros chaque année. De son côté, la RATP est engagée, par le même document, à rendre accessibles tous ses bus d'ici 2022. Ce sera également le cas sur toutes les lignes de métro prolongées (11, 12 et 14).

Par ailleurs, la présidente de la RATP, Elisabeth Borne a demandé à ses équipes de lancer une étude sur un « réseau cœur » : des tronçons de lignes accessibles aux fauteuils roulants. Les premières pistes concernent les lignes 1 et 9, et plus particulièrement pour cette dernière, un tronçon qui irait de Porte de Saint-Cloud à Saint-Augustin. D'après une enquête publiée par le Stif en 2015, 12 % des Franciliens de plus de cinq ans sont en situation de handicap.

G.P.