



15ème législature

Question N° : 5426	De M. Pierre-Yves Bournazel (UDI, Agir et Indépendants - Paris)	Question écrite
Ministère interrogé > Transports		Ministère attributaire > Transports
Rubrique > personnes handicapées	Tête d'analyse >Évolutions relatives à l'accessibilité des personnes à mobilité réduite	Analyse > Évolutions relatives à l'accessibilité des personnes à mobilité réduite.
Question publiée au JO le : 13/02/2018 Réponse publiée au JO le : 14/08/2018 page : 7493 Date de renouvellement : 22/05/2018		

Texte de la question

M. Pierre-Yves Bournazel interroge Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur les évolutions réglementaires relatives à l'accessibilité des personnes à mobilité réduite dans les transports en commun. L'article 45 de la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées ne fixe pas d'obligation et de délai de mise en accessibilité pour les réseaux souterrains de transports ferroviaires existants. Une offre de transports de substitution doit compenser cette absence d'accessibilité. Ainsi, le métro parisien, dont seul 3 % du réseau est aujourd'hui accessible, échappe à l'obligation de mise en accessibilité. La situation apparaît aujourd'hui figée. Le cadre réglementaire très contraint semble être un frein important au développement de zones accessibles sur une ligne de métro. En effet, suite à des rencontres avec des associations, notamment le comité d'entente régional Île-de-France dont la présidente UNAPEI Île-de-France et le responsable APF Île-de-France, il s'avèrerait pertinent de simplifier certaines normes. Par exemple, l'article GN8 de l'arrêté du 25 septembre 2009 émet une norme selon laquelle en cas d'incendie les personnes en fauteuil doivent pouvoir prendre un ascenseur où qu'elles soient sur une ligne de métro. De fait, pour rendre deux stations accessibles il est alors nécessaire d'aménager l'ensemble des stations de la ligne, ce qui complique grandement la réalisation des travaux tant d'un point de vue technique que financier. L'aménagement de quelques stations stratégiques dans Paris intramuros permettrait pourtant d'effectuer une grande avancée dans la réalisation de parcours accessibles dans Paris intramuros. La mise en accessibilité de certaines zones stratégiques du réseau du métro parisien participerait à l'indispensable amélioration de la mobilité des personnes handicapées mais également au confort de transport de tous les usagers. Il souhaiterait connaître les évolutions du cadre réglementaire que le Gouvernement entend apporter pour favoriser la mise en accessibilité du métro parisien.

Texte de la réponse

Depuis la loi de 2005, l'ordonnance de 2014 instaurant les schémas directeurs d'accessibilité, agendas d'accessibilité programmée (SD'AP), a relancé la mise en accessibilité des transports en imposant aux autorités organisatrices un calendrier strict, à la fois pour les matériels roulants et les points d'arrêt placés sous leur responsabilité. Ainsi en Île-de-France, les 63 lignes du réseau de bus parisien sont aujourd'hui accessibles aux personnes à mobilité réduite. Sont également accessibles plus de 200 lignes soit plus de 70 % du réseau des bus de

banlieue, l'ensemble des lignes de tramway et 63 gares RER sur les 65 exploitées par la RATP. Enfin, la moitié des 375 gares SNCF franciliennes, représentant 95 % du trafic total, sont ou seront accessibles d'ici 2024. Les stations de métro récentes sont toutes accessibles. C'est le cas notamment des neuf stations de la ligne 14 et des stations créées en prolongement de lignes existantes : lignes 4, 8 et 12 et à venir. Concernant le métro historique, si la loi du 11 février 2005 a fixé une échéance à respecter pour l'ensemble des réseaux de transport public, elle a également précisé que ce calendrier ne s'appliquait pas aux réseaux souterrains de transports ferroviaires et guidés existant au 12 février 2005 à la condition que des transports de substitution soient mis en place dans un délai de trois ans. Les études préliminaires menées par la RATP avant l'adoption du premier SD'AP avaient révélé que la mise en accessibilité du réseau du métro parisien était techniquement incertaine et d'un coût très élevé avoisinant les 3 à 4 milliards d'euros. Île-de-France Mobilités a donc concentré ses efforts sur le réseau de bus parisien, qui a été rendu accessible en totalité et fait office de réseau de substitution. En parallèle, des investissements sont réalisés pour faciliter le déplacement des personnes à mobilité réduite sur le réseau de métro : boucles magnétiques aux guichets, bandes d'éveil de vigilance sur les quais, doublage de l'information visuelle par de l'information sonore, installation d'escaliers mécaniques. Par ailleurs, l'article 23 de la loi no 2018-202 du 26 mars 2018 relative à l'organisation des Jeux olympiques et paralympiques de 2024 prévoit que les autorités organisatrices des transports concernées, dont Île-de-France Mobilités pour la métropole du Grand Paris, devront élaborer un rapport dans un délai de 18 mois contenant « de nouvelles propositions pour développer l'accessibilité universelle des modes de transports nécessaires pour rejoindre les sites liés à l'organisation et au déroulement des jeux ». Les autorités organisatrices sont ainsi invitées à identifier les pistes d'amélioration de la desserte par des moyens de transport accessibles des sites, ce qui pourrait amener à compléter voire accélérer les aménagements prévus dans les SD'AP dans des délais compatibles avec la tenue des jeux en 2024. Ce rapport pourrait également être l'occasion de repenser ou d'organiser les dispositifs visant à mieux prendre en compte les différentes formes de handicap et à améliorer les conditions d'accueil et d'information des personnes à mobilité réduite. Au-delà de ces dispositions, qui témoignent de la réelle prise en compte des problématiques d'accessibilité dans les transports, la proposition d'évolution du cadre réglementaire pour faciliter la mise en accessibilité du métro parisien constitue une piste intéressante à explorer. Ainsi la possibilité juridique et pratique d'une mise en accessibilité de quelques stations stratégiques et non de l'ensemble d'une ligne va être examinée. Dans ce cadre, devront également être examinées de nouvelles modalités d'évacuation qui devront être conformes aux dispositions du règlement de sécurité contre les risques d'incendie et de panique dans les établissements recevant du public.