

Pacte pour un métro accessible

Ambition et méthode de travail entre les associations et les financeurs

Préambule : contexte général

L'accessibilité est un droit fondamental

Depuis les lois de 1975 et de 2005, ainsi que l'Ordonnance de 2014, la France s'est profondément transformée ouvrant la voie à une société plus accessible.

« Afin de permettre aux personnes handicapées de vivre de façon indépendante et de participer pleinement à tous les aspects de la vie, les États Parties prennent des mesures appropriées pour leur assurer, sur la base de l'égalité avec les autres, l'accès à l'environnement physique, aux transports, à l'information et à la communication, y compris aux systèmes et technologies de l'information et de la communication, et aux autres équipements et services ouverts ou fournis au public, tant dans les zones urbaines que rurales. Parmi les mesures, figurent l'identification et l'élimination des obstacles et barrières à l'accessibilité. [...] »

Article 9 de la Convention internationale des droits des personnes handicapées ratifiée par la France

L'accessibilité du réseau de transport en commun francilien a fortement progressé depuis 2015 et les efforts sont à poursuivre

À Paris et en Île-de-France, des progrès ont été réalisés pour l'accessibilité des transports. 290 gares sont accessibles en 2024 (5 fois plus en 8 ans) couvrant 96 % du trafic de RER et de Transiliens. 100 % des lignes de tramway sont déclarées accessibles.

Grâce à ces efforts, 56 % des stations ferrées sont accessibles en Île-de-France, et 25% des stations ferrées dans Paris intra-muros sont accessibles. 56 % des stations ferrées sont accessibles en Île-de-France, et 25% des stations ferrées dans Paris intra-muros sont accessibles. De plus, 100 % des lignes de bus à Paris, la majeure partie des lignes de bus en Île-de-France et le réseau PAM régionalisé complètent le dispositif proposant un service à toutes les personnes en situation de handicap à plus de 80 %. Île-de-France Mobilités et la RATP ont lancé le chantier de la sonorisation des rames de métro les plus anciennes pour les personnes avec une déficience visuelle. Enfin, les opérateurs sont certifiés pour l'accueil des personnes en situation de handicap et tous les types de handicap sont pris en compte, avec par exemple la formation des agents en station, l'installation de manchons en braille ou de panneaux hypersignes. Ces progrès sont certains mais doivent être généralisés.

Il reste encore du chemin à parcourir dans Paris intramuros et du métro parisien. À ce jour, les stations des RER A, B, D et E, certaines stations de ligne C et la ligne 14 et les prolongements des lignes 4, 11 sont accessibles, ainsi que toutes les stations de tramway. Tous les futurs prolongements seront accessibles ainsi que les nouvelles lignes 15 à 18.

Alors que les Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024 ont mis en lumière de façon inédite le sujet de la mobilité et de l'accessibilité à Paris, les signataires du présent pacte souhaitent saisir l'opportunité de ces Jeux et considèrent qu'il est nécessaire de poursuivre la mise en accessibilité du réseau en poursuivant l'accessibilité du réseau ferroviaire partout en Île-de-France notamment en travaillant sur l'accessibilité des stations ferrées à Paris, et particulièrement du métro. C'est l'objet du présent pacte.

Les associations prennent part à la mise en accessibilité lors de réunions de concertation et de suivi du déploiement global, ainsi qu'au niveau des projets *via* des panels d'experts

Le déploiement de l'accessibilité des transports ferroviaires franciliens est piloté par Île-de-France Mobilités, l'autorité organisatrice des transports en Île-de-France, co-financé par Île-de-France

Mobilités et la Région Île-de-France, et mis en œuvre par les gestionnaires du réseau, RATP et SNCF Réseau.

Concernant la mise en accessibilité du métro, un vœu relatif à la mise en accessibilité de la ligne 6 a été adopté en avril 2021 par le conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités, après analyse d'une étude préliminaire réalisée par la RATP. Dans ce cadre, les associations ont été concertées sur sa mise en œuvre ; plus largement elles sont associées par les différents maîtres d'ouvrage de transport franciliens (RATP, SNCF, Île-de-France Mobilités) sur les recommandations à appliquer dans le cadre des différentes opérations de développement du réseau.

Article 1 – Ambition collective des partenaires

Les signataires du présent pacte, réunis à Paris le 5 septembre 2024, s'engagent à agir conjointement pour lancer le grand projet du « métro pour tous », visant à améliorer l'accessibilité du réseau ferré à Paris.

Considérant la complexité que représente la mise en accessibilité du métro qui a été conçu il y a plusieurs dizaines d'années par l'État, considérant l'ampleur du défi à relever, dont le montant pourrait atteindre 20 milliards d'euros, considérant que les impacts sur la voirie à Paris seront considérables, et considérant les bénéfices pour les usagers, ce projet nécessitera un effort financier important de la région Île-de-France, de l'État et de la Ville de Paris.

Les maîtres d'ouvrage et les financeurs s'engagent à faire participer les associations représentant les voyageurs en situation de handicap à la conception des projets d'accessibilité des stations ferrées à Paris, notamment APF France handicap. Les associations signataires s'engagent à participer à la conception de ces projets et à les soutenir de façon constructive en favorisant les solutions qui permettront leur réalisation la plus rapide.

La liste des signataires peut être élargie dans le temps en accord avec les signataires.

Article 2 – Publics concernés par l'accessibilité

L'accessibilité recherchée est dite universelle : elle peut se définir comme la possibilité pour une personne d'accéder à un bien, un service ou une activité. Les voyageurs concernés ne sont ainsi pas uniquement ceux porteurs d'un handicap physique. De nombreux types de publics sont empêchés ou entravés dans leur mode de déplacement au quotidien. Quelques chiffres permettent d'illustrer le nombre de personnes concernées :

- 18 % de la population française vit avec une ou plusieurs déficiences
- 25 % de la population française sera constituée de personnes âgées de plus de 65 ans d'ici 10 ans selon l'Insee¹
- Les personnes circulant avec poussette, pouvant être estimées à 2,5 millions sur la population française², ainsi que les 700 000 femmes enceintes
- Les voyageurs avec bagages, dont presque 100 millions de touristes étrangers accueillis en France en 2023³.

De plus, l'accessibilité universelle confère un confort d'usage à tous les voyageurs dans leur quotidien. Elle concourt ainsi à lever les freins à l'usage des transports collectifs pour les voyageurs occasionnels franciliens. Elle permet aussi d'accompagner les touristes, une population, qui a également besoin d'être guidée et qui arrive, parfois avec des références de réseau accessible dans son pays d'origine, comme cela a été constaté lors des Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024.

¹ Scénario central des projections issues des tableaux de l'économie française

² Sur la base du nombre d'enfant entre 0 et 3 ans inclus, données Insee

³ Portrait de l'année touristique 2023, Atout France

Article 3 – Associer les personnes concernées à la mise en accessibilité

La représentation des usagers dans un projet peut être nommée maîtrise d'usage. L'objectif est de compléter les savoirs expérimentiels de la maîtrise d'ouvrage, la maîtrise d'œuvre et l'entreprise réalisant les travaux.

Pour être efficiente et limiter les coûts, cette maîtrise d'usage doit être mise en place en amont de la rédaction d'un cahier des charges, afin de recueillir les attentes et besoins des usagers par exemple *via* un panel. L'objectif est d'atteindre une réelle qualité d'usage, à savoir une convenance des espaces de vie aux besoins spécifiques de tout à chacun, tout en trouvant un équilibre avec les spécificités de chaque lieu.

Les opérateurs responsables de la mise en accessibilité du réseau de transports francilien s'appuient sur des experts et associations représentant les publics cibles pour chaque projet de mise en accessibilité. APF France handicap fait partie des associations invitées par les opérateurs à des travaux d'expertise sur l'accessibilité du métro. **APF France handicap et les associations signataires s'engagent à apporter leur expertise pour contribuer, de façon constructive, à trouver des solutions techniques permettant la réalisation la plus facile et la plus rapide des projets.**

Article 4 – Établir une cartographie et une priorisation des stations à rendre accessibles et une prise en compte systématique de l'accessibilité à chaque vague de rénovations

Les maîtres d'ouvrages et les financeurs s'engagent à élaborer ensemble un plan de priorisation des stations à rendre accessibles en consultant les associations. Les critères liés au trafic, à l'intermodalité, aux lieux desservis, à la faisabilité technique, à la cohérence globale du maillage des lignes et stations visé, et à des stations qui font l'objet d'une rénovation lourde déjà planifiée ou dont la rénovation lourde sera planifiée, sont notamment à prendre en compte dans la détermination de la priorisation.

Afin que cette priorisation soit adaptée au maximum aux besoins des usagers, les associations sont impliquées dès l'état des lieux et tout au long du processus.

Des travaux complémentaires sur l'aspect réglementaire sont également menés. En effet, en cas de priorisation de certaines stations du réseau, son accessibilité au sens réglementaire ne serait pas effective. Une ligne n'est aujourd'hui considérée accessible que si l'ensemble des stations sont équipées d'ascenseurs car les services de sécurité imposent de pouvoir évacuer l'ensemble des personnes en fauteuil roulant dans l'ensemble des stations

Ile-de-France Mobilités devra s'assurer de la faisabilité technique, financière et organisationnelle de la mise en œuvre de l'accessibilité. Elle prévoira un dispositif selon lequel, lorsqu'une station ou une gare fait l'objet d'une rénovation, cette dernière inclut une mise en accessibilité de la station.

Article 5 – Engagement sur un rythme de mise en accessibilité

Une fois le plan de priorisation réalisé, une programmation de la mise en accessibilité est réalisée afin d'apporter de la visibilité aux partenaires.

Les acteurs s'accordent ainsi sur un rythme à la hauteur des enjeux. Les signataires de ce pacte et en particulier les financeurs et les maîtres d'ouvrages s'engagent à faire leurs meilleurs efforts pour réaliser cette mise en accessibilité dans le cadre d'un plan ambitieux et cadré dans le temps.

Article 6 – Modalités de suivi du présent pacte

Les acteurs s'accordent sur l'association des parties prenantes au suivi opérationnel de la mise en accessibilité, en particulier les associations représentatives des personnes en situation de handicap. Elles sont associées dans le cadre des travaux de l'autorité organisatrice ou des opérateurs. Une audition des associations en Commission de la Qualité de Service, Accessibilité et des relations avec les Usagers d'Île-de-France Mobilités fera le point sur l'avancement de la mise en accessibilité du réseau ferroviaire parisien, ainsi que sa mise en pratique concrète une fois les travaux achevés.

Les signataires du présent pacte prévoient une première audition à l'occasion des 20 ans de la loi du 11 février 2005, soit à l'horizon de février 2025, qui sera l'occasion de présenter une méthode de travail permettant de construire une cartographie de priorisation.

Fait à Paris, le jeudi 5 septembre 2024

Valérie Péresse
Présidente
du Conseil régional d'Île-de-France



Pour
Anne Hidalgo
Maire de Paris
Lamia El'Aaraje
Adjointe au Maire de Paris



Pascale Ribes
Présidente
d'APF France handicap

