

Le Plan des mobilités en Île-de-France 2030

Annexe Accessibilité



1	PREAMBULE	3
2	LES OUTILS REGLEMENTAIRES POUR LA MISE EN ACCESSIBILITE	4
2.1	Le schéma directeur d'accessibilité des services de transports collectifs	4
2.2	Les plans de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics	5
3	LA MOBILITE DES PERSONNES A MOBILITE REDUITE	7
3.1	41 % des Franciliens sont en situation de mobilité réduite un jour donné	7
3.2	La mobilité des personnes en situation de handicap diffère en termes de motifs et de modes de déplacements	7
3.3	La mobilité des personnes utilisatrices de fauteuil roulant apparaît très distincte de l'ensemble des personnes en situation de handicap	8
3.4	Le vieillissement de la population	8
4	L'ACCESSIBILITE DANS LES TRANSPORTS COLLECTIFS	9
4.1	La mise en accessibilité du réseau de transports collectifs depuis 2010	9
4.2	L'accessibilité des transports collectifs en 2023 par mode	9
4.3	L'accessibilité des transports collectifs en 2023 par type de handicap	11
4.4	La formation du personnel à l'accueil des personnes en situation de handicap	12
4.5	L'information voyageurs	12
4.6	Une tarification adaptée	13
4.7	Les transports adaptés	13
4.8	Perspectives	15
5	L'ACCESSIBILITE DE LA VOIRIE ET DES ESPACES PUBLICS	21
5.1	L'accessibilité de la voirie en 2023	21
5.2	L'objectif de mise en accessibilité de la voirie : la nécessité d'adopter une démarche pragmatique	22
5.3	Les emplacements de stationnements réservés	24
5.4	Perspectives	24

1 Préambule

Fondée sur les principes de solidarité, d'égalité des citoyens et de plein exercice de la citoyenneté de chacun, l'intégration des personnes en situation de handicap est désormais un axe majeur de l'ensemble des politiques publiques. La prise en compte de l'accessibilité favorise cette intégration et doit contribuer à donner à ces personnes une véritable liberté de choix de vie.

Au-delà de ce qu'elle apporte aux personnes en situation de handicap, l'accessibilité contribue largement au confort offert aux personnes âgées, aux parents accompagnés de jeunes enfants, aux personnes gênées temporairement dans leur mobilité et, plus généralement, à l'ensemble de la population.

La loi n°2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées a introduit le principe général d'accessibilité pour tous, quel que soit le type de handicap, principe qui doit être impérativement pris en compte dans l'intégralité de la chaîne de déplacement.

La LOM est venue compléter le dispositif législatif en 2019, avec pour objectif de fournir l'information sur l'accessibilité des réseaux de transports collectifs et des portions de voirie autour des gares et des points d'arrêt des lignes

de bus prioritaires inscrites au SD'AP. A cette fin, elle vise à créer des bases de données qui permettront l'émergence de systèmes d'informations multimodaux et de guidage, prenant en compte les différentes familles de handicap.

Le code des transports (article R1214-1) prévoit que les plans de mobilité établis par les autorités organisatrices de la mobilité comprennent une annexe traitant de l'accessibilité, recensant les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre afin d'améliorer l'accessibilité des réseaux de transports publics aux personnes handicapées et à mobilité réduite.

Le Plan des mobilités en Île-de-France est structuré en quatorze axes d'action, qui contribuent à atteindre un équilibre durable entre la réponse aux besoins de mobilité des Franciliens et la protection de l'environnement et de la santé. L'axe 3 « Etablir une nouvelle feuille de route pour l'accessibilité de la chaîne de déplacement » définit les mesures à mettre en œuvre pour améliorer l'accessibilité des transports collectifs et de la voirie.

2 Les outils réglementaires pour la mise en accessibilité

Afin de continuer le processus d'une mise en accessibilité complète des différents maillons de la chaîne de déplacement, et de coordonner les mesures à mettre en œuvre par les différents acteurs concernés, le législateur a prévu plusieurs documents de planification :

- Le schéma directeur d'accessibilité des services de transports collectifs ;
- Le plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics ;
- L'annexe accessibilité des plans de mobilité.

2.1 Le schéma directeur d'accessibilité des services de transports collectifs

Institué par la loi du 11 février 2005, le schéma directeur d'accessibilité (SDA) établi par les autorités organisatrices de la mobilité sur leur périmètre géographique visait à planifier l'ensemble de la politique d'accessibilité des services et des réseaux de transports collectifs dans un délai de dix ans à compter de la publication de la loi, soit d'ici 2015. C'est un document de programmation, qui doit être réaliste et opérationnel.

Compte tenu de l'ambition que représentait le délai de dix ans rapporté à l'effort d'investissement envisagé, la loi a prévu des mesures transitoires ou d'adaptation. En cas d'impossibilité technique, de contraintes liées à la conservation du patrimoine architectural ou de disproportion manifeste entre les améliorations à apporter et leurs conséquences, le SDA devait prévoir la mise en place de services de substitution dans un délai de trois ans à compter de son approbation. Même si l'obligation de mise en accessibilité dans un délai de dix ans ne s'applique pas aux réseaux souterrains de transport ferroviaire et de transport guidé existants, ces derniers restent cependant soumis aux règles de droit commun, à savoir l'élaboration d'un SDA et la mise en place de transports de substitution en cas d'impossibilité technique avérée ou de contraintes. Les lignes de bus parisiennes, toutes accessibles depuis 2010, permettent ainsi d'assurer un service de substitution à la non-accessibilité du métro « historique ».

De manière générale en France, la mise en accessibilité des réseaux de transports et des établissements recevant du public a pris du retard. L'objectif de 2015 n'étant plus atteignable, la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des chances a été modifiée par l'ordonnance du 26 septembre 2014 pour

permettre aux autorités organisatrices de transport de poursuivre en toute légalité la mise en accessibilité de leurs réseaux, en élaborant un schéma directeur d'accessibilité – agenda d'accessibilité programmée (SD'AP) à déposer avant le 27 septembre 2015.

Le SDA comporte des mesures qui permettent d'adapter l'offre de transport aux besoins des usagers sur les différents réseaux franciliens (train, RER, métro, tramway et bus). L'accessibilité des services de transport doit être assurée à chaque étape du voyage, quelle que soit la nature du handicap :

- Lors de la préparation du voyage (accès à l'information disponible) ;
- Lors de l'achat du titre de transport ;
- Au lieu de départ (accès à l'arrêt de bus, au parvis et abords de la gare, au bâtiment de la gare, aux quais) ;
- Lors de l'attente du véhicule (accès à l'information au point d'arrêt de bus, sur le quai de la gare/ du métro) ;
- A l'information lors du trajet dans le matériel roulant ;

- Pour la montée et la descente du matériel roulant (bus, train, tramway) ;
- Pour l'acheminement vers le point d'attente du second bus ou train en cas de correspondance mono ou intermodale.

Le SD'AP d'Île-de-France Mobilités

En Île-de-France, Île-de-France Mobilités est l'autorité compétente pour l'élaboration du SDA.

Succédant au SDA approuvé en 2009, le SD'AP a été approuvé par Île-de-France Mobilités le 8 juillet 2015, et approuvé par chaque préfet de département et par le préfet de région en mars 2016. La stratégie en matière de mise en accessibilité des services de transports collectifs en Île-de-France a été construite de manière coordonnée par l'ensemble des acteurs impliqués dans la mise en œuvre de ces services, qu'il s'agisse des transports collectifs ou de la voirie, et en concertation avec les associations de personnes à mobilité réduite. La mise en œuvre de ces actions repose sur un engagement des maîtres d'ouvrage et des financeurs. Le SD'AP fait l'objet d'un suivi étroit de sa réalisation par les maîtres d'ouvrage concernés (gestionnaires d'infrastructures et opérateurs de transports, gestionnaires de voirie). Ces éléments ont été présentés régulièrement aux associations de personnes à mobilité réduite. Le bilan d'achèvement du volet routier du SD'AP, dont l'échéance était fixée en mars 2022, leur a été présenté en janvier 2023.



2.2 Les plans de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics

Institués par la loi de 2005, les plans de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics (PAVE) doivent être établis dans chaque commune de plus de 1 000 habitants, à l'initiative du maire ou, lorsque la compétence de l'élaboration du PAVE est transférée à l'établissement public de coopération intercommunale (EPCI), à l'initiative du président de l'EPCI. Leur élaboration était obligatoire dans un délai de trois ans à compter de la publication du décret

d'application du 21 décembre 2006, soit avant décembre 2009.

Un PAVE se fonde sur le diagnostic de l'état d'accessibilité de la voirie et fixe notamment les dispositions permettant de rendre accessibles aux personnes à mobilité réduite l'ensemble des circulations piétonnes et des aires de stationnement. Le PAVE porte sur toutes les voies présentes sur le territoire communal :

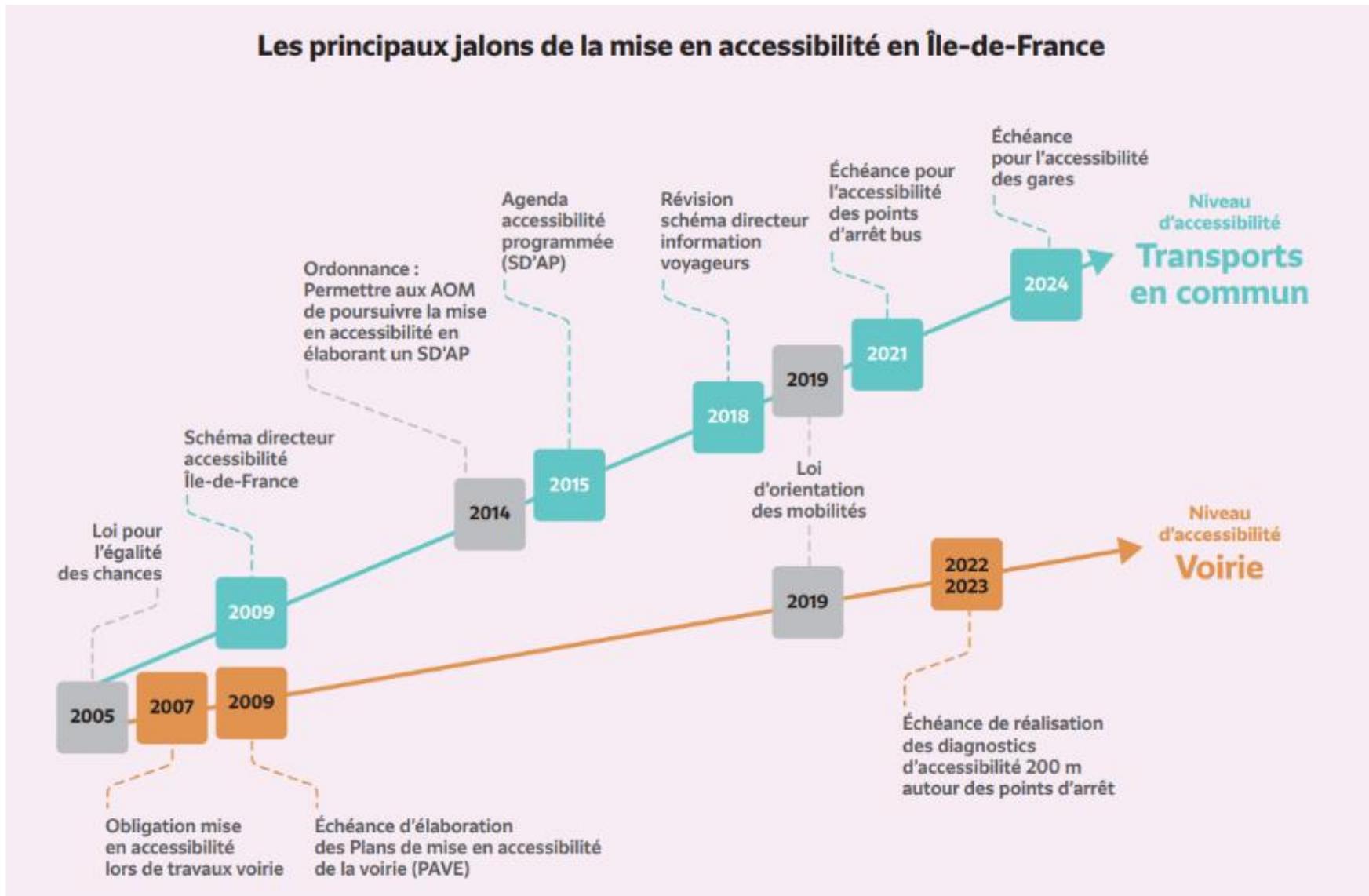
- Les voies communales
- Les voies d'intérêt communautaire
- Les routes départementales
- Les routes nationales
- Les voies privées ouvertes à la circulation publique.

La commune ou l'EPCI en charge d'élaborer le PAVE doit examiner le degré d'accessibilité de toutes ces voies afin de déterminer les mesures adéquates pour les rendre accessibles aux personnes handicapées ou à mobilité réduite.

Le PAVE doit ainsi :

- préciser les mesures permettant de rendre accessible l'ensemble des circulations piétonnes et des aires de stationnement situées sur le territoire communal ou intercommunal,
- indiquer les délais de réalisation de ces mesures,
- préciser la périodicité de son évaluation,
- définir quand et comment il sera révisé.

Le nombre de PAVE réalisés par les communes et EPCI franciliens n'est pas connu à ce jour.



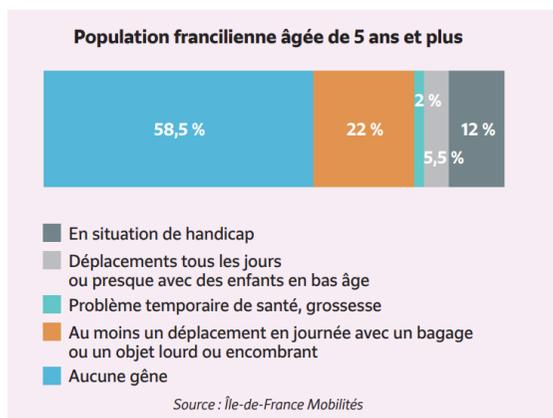
3 La mobilité des personnes à mobilité réduite

Les éléments présentés ci-après sont issus d'une enquête pilotée par Île-de-France Mobilités et réalisée par TNS Sofres en 2013 et 2014, par téléphone, auprès d'un échantillon représentatif de la population francilienne. Le détail de la méthode d'enquête et de ses résultats est disponible sur www.omnil.fr

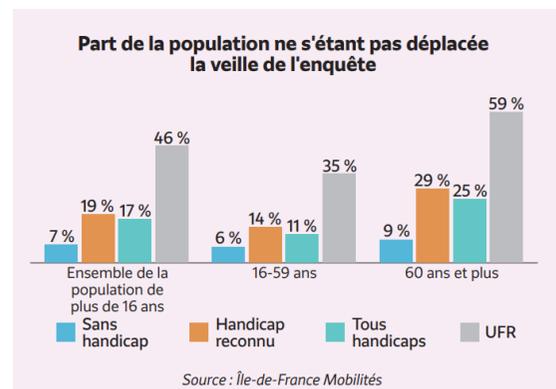
L'enquête a notamment distingué les personnes ayant un handicap reconnu administrativement et celles dont le handicap vis-à-vis de la mobilité, a été détecté par des questions portant sur des difficultés fonctionnelles, spécifiques à la mobilité.

3.1 41 % des Franciliens sont en situation de mobilité réduite un jour donné

Aux 12 % de Franciliens qui sont en situation de handicap, s'ajoute un nombre important de personnes qui connaissent une gêne temporaire, qu'il s'agisse d'un problème physique, du transport d'objets encombrants ou de l'accompagnement d'enfants en poussettes.



17 % de personnes en situation de handicap ne se déplacent pas un jour donné. Au-delà de l'état de santé, les motifs les plus évoqués pour ne pas se déplacer sont l'absence de besoin ou d'envie de se déplacer, l'inadaptation du domicile et celle de la voirie.



3.2 La mobilité des personnes en situation de handicap diffère en termes de motifs et de modes de déplacements

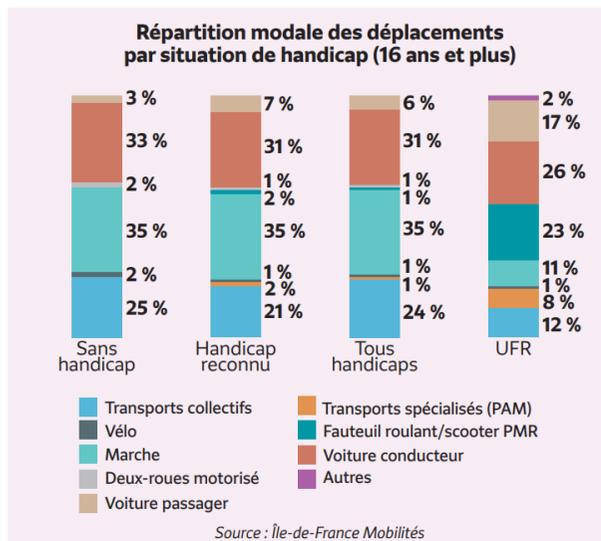
Compte tenu du plus faible taux d'activité des personnes en situation de handicap, le travail ne représente qu'une part limitée de leurs déplacements : moins d'un déplacement sur cinq et seulement 8 % pour les usagers en fauteuil roulant (UFR), âgés de plus de 16 ans et plus. À l'inverse, le motif « affaires personnelles » qui regroupe notamment les déplacements liés à la santé ou les démarches administratives, est en moyenne trois fois plus important dans leur programme d'activités.

En ce qui concerne les modes de déplacement, la voiture est le mode le plus utilisé par les personnes en situation de handicap : elle représente 38 % de leurs déplacements. Cette part de la voiture est peu différente des personnes sans handicap mais la part

d'utilisation en tant que passager (et non en tant que conducteur) est plus importante pour les personnes en situation de handicap.

La marche fait jeu égal avec la voiture. Les modes spécifiques, fauteuils roulants et scooters PMR, contribuent à la réalisation des déplacements quotidiens.

Concernant les transports collectifs, il est à noter qu'ils sont autant utilisés par les personnes en situation de handicap que par les autres. Ce résultat est certainement à mettre en regard de l'effort qui a été réalisé afin de rendre progressivement le réseau accessible.



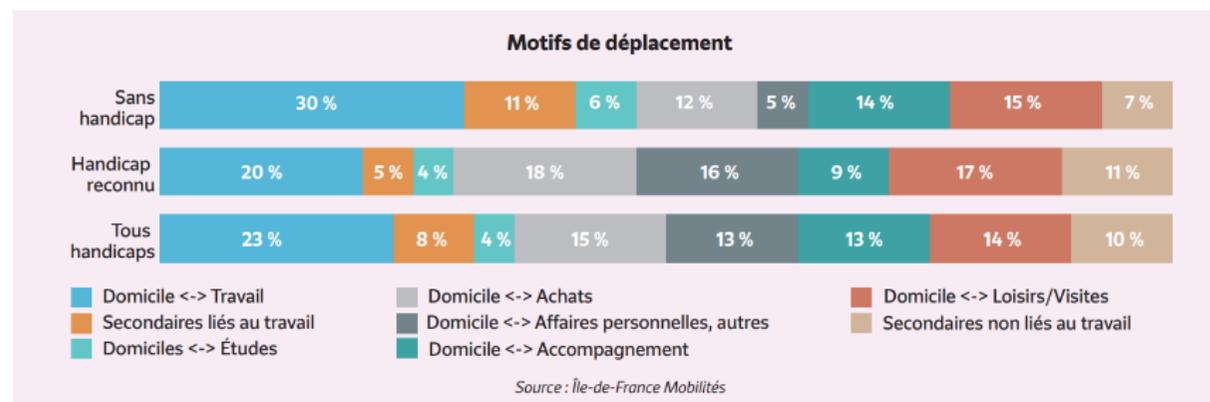
3.3 La mobilité des personnes utilisatrices de fauteuil roulant apparaît très distincte de l'ensemble des personnes en situation de handicap

La voiture est certes leur mode de déplacement privilégié, mais la part de ceux qui l'utilisent en tant que passager est importante (17 % de leurs déplacements). Leur recours aux transports collectifs est deux fois moins fréquent que pour les autres franciliens en situation de handicap. Les services de transports spécialisés tels que le Pam francilien sont utilisés pour 8% de leurs déplacements.

3.4 Le vieillissement de la population

Même si la population francilienne est plutôt moins âgée que la population française dans son ensemble, la part des personnes âgées a déjà fortement augmenté. La classe d'âge des 60-74 ans est celle qui a le plus progressé en 2010 et 2020 (+21 %), suivie de celle des plus de 75 ans (+11 %). Elle est notamment portée par une espérance de vie plus élevée, malgré de fortes disparités territoriales liées au revenu.

La population francilienne va connaître une accélération de son vieillissement, ce qui contribuera à la croissance du nombre de personnes concernées par des difficultés de mobilité.



4 L'accessibilité dans les transports collectifs

L'axe 3. Etablir une nouvelle feuille de route pour l'accessibilité de la chaîne de déplacements du Plan des mobilités présente de façon synthétique les mesures à prendre afin de rendre accessibles les transports collectifs. Elles sont présentées de façon plus détaillée dans le présent chapitre.

L'accessibilité des transports collectifs concerne les véhicules, les gares ou arrêts, l'information voyageurs et les équipements. L'objectif est que les personnes à mobilité réduite puissent entrer, circuler et utiliser l'ensemble des services de transports collectifs comme les autres voyageurs.

4.1 La mise en accessibilité du réseau de transports collectifs depuis 2010

La mise en accessibilité des transports collectifs a constitué l'un des axes majeurs de l'amélioration des transports collectifs sur la période 2010-2020. Des moyens financiers et humains importants y ont été consacrés en premier lieu par Île-de-France Mobilités mais aussi par la Région Île-de-France et les gestionnaires d'infrastructures.

Ainsi, la quasi-totalité du réseau de transports collectifs est accessible pour les personnes déficientes visuelles ou auditives. Les

dispositifs d'annonces sonores et visuelles sont généralisés dans les stations et arrêts. Le renouvellement massif du matériel roulant a également constitué un levier considérable d'amélioration. Les tramways et la quasi-totalité des bus sont équipés. Concernant le matériel roulant ferré, l'effort réalisé, qui se poursuit sur la décennie, est à mettre en regard de leur coût et de leur durée de vie. L'équipement des stations et gares en dispositif de bandes d'éveil à la vigilance ou balises est aussi très avancé.

La mise en accessibilité des transports collectifs pour l'ensemble des personnes en situation de handicap a connu une accélération majeure sous l'impulsion des engagements pris dans le cadre du SD'AP (voir chapitre 2).

Pour les gares, près de 90 % des gares inscrites au SD'AP sont accessibles à fin 2022, ou le seront prochainement quand les travaux seront achevés. Même si une accélération est à noter, les travaux des dernières gares à traiter, sont plus complexes et plus onéreux. L'accès ne pouvant toutefois se faire en toute autonomie pour les usagers en fauteuil roulant que dans une part restreinte des gares, des services d'accueil ont été mis en place par les opérateurs pour leur permettre d'accéder aux trains.

Pour les bus, 60 % des lignes inscrites au SD'AP sont accessibles en 2023. C'est en grande couronne qu'il reste le plus à faire, où le rythme de mise en accessibilité a tendance à s'essouffler. La multiplicité des collectivités

maîtres d'ouvrage de l'aménagement des arrêts de bus pèse sur le rythme des travaux. Il convient de ne pas relâcher l'effort pour que le retard dans l'atteinte des objectifs soit le plus limité possible. Dans ce cadre, malgré l'arrivée à échéance du volet routier du SD'AP en mars 2022, Île-de-France Mobilités poursuit son engagement à accompagner les collectivités en apportant un financement de 70 % des travaux pour la mise aux normes des points d'arrêt.

4.2 L'accessibilité des transports collectifs en 2023 par mode

Bus

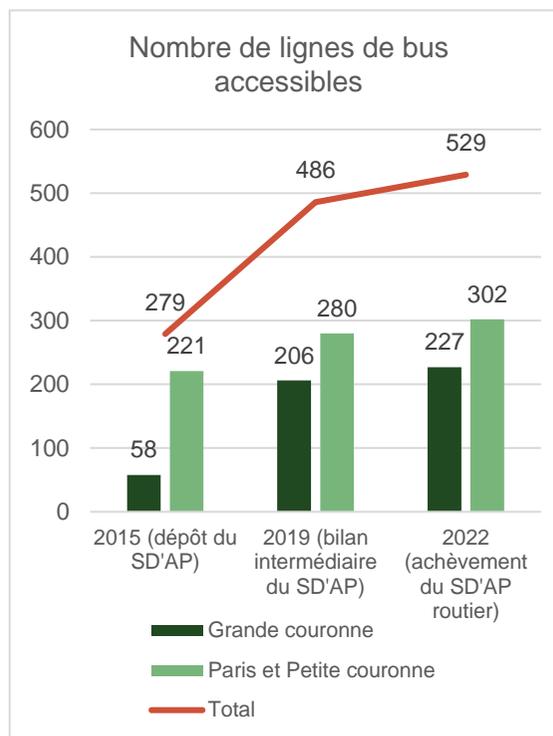
Une ligne de bus est déclarée accessible aux usagers en fauteuil roulant (UFR) lorsque :

- 100 % du matériel roulant est accessible ;
- Au moins 70 % des arrêts de bus sont mis aux normes d'accessibilité ;
- L'ensemble des documents d'information voyageurs sur la ligne (plan et fiche horaires) distinguent ce qui est accessible de ce qui ne l'est pas ;
- Tous les conducteurs sont formés à la prise en charge des usagers en situation de handicap.

Si la déclaration d'accessibilité d'une ligne peut intervenir à partir de 70 % d'arrêts accessibles, l'objectif est bien, sauf impossibilité technique, d'achever les travaux pour rendre accessibles la totalité de ses points d'arrêt.

Le SD'AP Routier, approuvé en 2015 par Île-de-France Mobilités, prévoit la mise en accessibilité d'environ 860 lignes de bus, nombre revu à la hausse à 900 lignes en 2022 lors du bilan d'achèvement (340 lignes à Paris et petite couronne et 560 lignes en grande couronne). 86 % des Franciliens résident à moins de 400 mètres d'un arrêt d'une ligne de bus inscrite au SD'AP. Ces lignes inscrites au SD'AP représentent 93 % de la fréquentation totale des bus en Île-de-France.

A la date théorique d'achèvement du SD'AP en mars 2022, environ 60 % de ces lignes prioritaires étaient accessibles. La quasi-totalité des lignes restant à rendre accessible se situent en grande couronne. Sur un total de près de 35 000 points d'arrêt, le SD'AP Routier a défini environ 23 600 points d'arrêt prioritaires. A fin 2022, près de 15 500 d'entre eux étaient accessibles (65 %).



Tramway et BHNS (bus à haut niveau de service)

Toutes les lignes de tramway sont accessibles en complète autonomie pour les usagers en fauteuil roulant, tant au niveau des quais de leurs stations, que pour l'accès aux véhicules. De plus, l'ensemble des véhicules sont équipés de dispositifs d'annonces sonores et visuelles.

Le prolongement des lignes de tramway existantes et les nouvelles lignes à venir seront aussi totalement accessibles. Il en sera de même pour les lignes de BHNS.

Trains et RER

Une gare est déclarée accessible si elle est accessible depuis la voirie jusqu'au train (aménagement de l'espace urbain et des espaces de la gare jusqu'aux quais, rénovation ou achat de matériels roulants conformes), si elle est au moins reliée à une autre gare accessible sur la ligne la desservant, et si un système de palette d'accès quai-train peut être mis en place.

En 2023, toutes les gares franciliennes de RER et de train sont équipées de bandes podotactiles sur les quais et près de 80 % d'entre elles proposent des écrans d'information voyageurs mis à jour en temps réel.

L'objectif du SDA approuvé en 2009 et confirmé en 2015 est de rendre accessible 268 gares SNCF et RATP, représentant près de 95% de la fréquentation des trains et RER. Au 1^{er} janvier 2023, 202 gares sont accessibles, couvrant 83 % du trafic voyageur. De plus, 30 gares sont en voie d'achèvement et 20 sont dans une phase de travaux actifs.

En parallèle, l'accessibilité du matériel roulant s'est fortement améliorée (emplacements pour les personnes en fauteuil roulant, largeur de porte agrandie et aménagement intérieur plus spacieux).

Quelques gares sont accessibles en toute autonomie pour les usagers en fauteuil roulant. Pour les autres gares, la liaison quai/train nécessite l'accompagnement d'un agent, avec ou sans réservation selon les gares.

Métro

L'accessibilité du métro progresse en lien avec la création de nouvelles stations. Les nouvelles lignes de métro, dont les lignes du Grand Paris Express, ainsi que les prolongements de lignes de métro existantes (stations et matériel roulant) sont accessibles en toute autonomie aux personnes à mobilité réduite, et notamment aux utilisateurs de fauteuil roulant lorsque les rames sont neuves ou renouvelées.

À fin 2022, on compte 13 stations accessibles situées sur la ligne 14. Ce sera également le cas pour les prolongements des lignes 4, 11, 12 et 14, soit 37 stations au total. C'est toutefois la réalisation du Grand Paris Express qui constituera l'amélioration la plus importante puisqu'il sera accessible en toute autonomie.

Concernant le métro historique, le réseau est progressivement rendu accessible aux personnes en situation de handicap visuel ou auditif (voir ci-après).

Par ailleurs, une étude d'opportunité a été réalisée en 2020 pour la mise en accessibilité de la ligne 6 du métro aux usagers en fauteuil roulant. Financée par Île-de-France Mobilités, la Région Île-de-France et la RATP, elle propose trois scénarios : deux scénarios partiels (une seule station sur deux mise en accessibilité), et un scénario d'accessibilité totale dont le montant est estimé entre 660 et 850 millions d'euros avec une durée minimale de projet estimée entre dix et quinze ans.

4.3 L'accessibilité des transports collectifs en 2023 par type de handicap

Handicaps sensoriels

La quasi-totalité du réseau de transports collectifs est accessible pour les personnes déficientes visuelles ou auditives.

Les lignes de tramway sont entièrement équipées de dispositifs d'annonces sonores et visuelles.

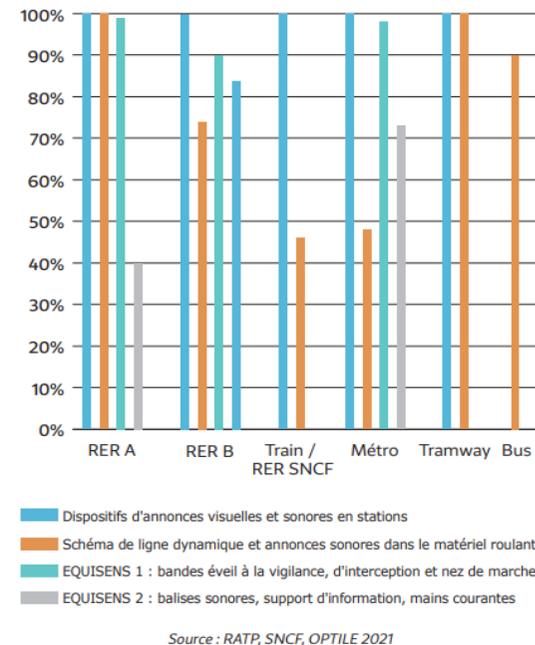
L'équipement des bus a connu des progrès majeurs pendant la décennie 2010 en lien avec le renouvellement du matériel roulant. Les bus non équipés sont essentiellement localisés en grande couronne et doivent être prochainement réformés. Un point de vigilance est identifié sur l'activation des haut-parleurs extérieurs.

Le réseau de métro est de plus en plus accessible aux personnes atteintes d'un handicap sensoriel, avec 100 % des stations de métro équipées d'annonces visuelles et sonores. De plus, environ deux tiers du matériel roulant est équipé d'annonces sonores et visuelles en 2024 et est équipé progressivement avec le renouvellement.

Concernant les lignes de train et de RER, 100 % des gares sont équipées d'écrans d'information et de dispositifs d'annonces sonores. L'équipement du matériel roulant, train, RER et métro, progresse avec son renouvellement. Ainsi en 2024, 97 % du matériel roulant SNCF est équipé (annonces sonores et visuelles),

ainsi que 100 % des rames du RER A et 74 % du RER B.

Mesures de mise en accessibilité à destination des personnes déficientes visuelles ou auditives



Handicap cognitif

Depuis 2014, des plans faciles à lire et à comprendre ont été réédités et placés dans les gares et stations. De façon plus générale, les actions relatives à l'information voyageurs (voir 4.5) et à la formation des agents en contact avec le public (voir 4.4) sont essentielles pour un meilleur accueil des personnes déficientes cognitives.

Le programme EQUISENS

La RATP met en œuvre le projet EQUISENS (équipements et aménagements des espaces pour les personnes déficientes sensorielles), qui est intégré au programme quinquennal d'investissement signé entre Île-de-France Mobilités et la RATP, dans l'ensemble des stations de RER et de métro, afin de permettre aux personnes déficientes cognitives et sensorielles de s'orienter et de circuler :

- Escaliers sécurisés avec bande podotactile d'éveil à la vigilance, nez de marches contrastés et antidérapants et main courante prolongée et continue ;
- Balises sonores placées en extérieur afin de repérer l'accès et connaître le nom de la station, et dans le hall afin de repérer le comptoir d'information et l'appareil de vente à interface vocale ;

L'accessibilité pour les personnes en fauteuil roulant

Le SDA de 2009 et le SD'AP de 2015 ont défini les principes de mise en accessibilité du réseau existant, en fixant des objectifs pour le réseau de train et RER, et le réseau de bus. Compte tenu des contraintes techniques et financières, le métro historique n'a pas pu être intégré dans le schéma. Pour y remédier, des objectifs très ambitieux ont été définis sur le réseau de surface (bus) à Paris et en proche couronne, afin de proposer un moyen de transport de substitution.

Par ailleurs, des actions sont programmées pour réduire la pénibilité physique des déplacements au sein des espaces de transport (mécanisation des escaliers du métro par exemple).

Ces éléments sont développés aux 4.1 et 4.2.

4.4 La formation du personnel à l'accueil des personnes en situation de handicap

Île-de-France Mobilités impose, dans le cadre de ses contrats avec les opérateurs, que l'ensemble du personnel en contact avec le public soit formé à la prise en charge des personnes en situation de handicap. Pour chaque nouvelle gare ou ligne de bus déclarée accessible, un document attestant de cette formation du personnel est ainsi demandé par Île-de-France Mobilités.

Concernant les bus, tous les agents de conduite sur les lignes déclarées accessibles sont ainsi formés au fonctionnement de la palette d'accès, à l'accueil et à la prise en charge des personnes en situation d'handicap.

Concernant la RATP, tous les agents en contact avec le public sont formés à la prise en charge des personnes en situation de handicap. En 2021, 1 815 agents de stations et gares RATP et 3 905 machinistes ont ainsi été formés. En complément de la formation initiale, la RATP a lancé des démarches complémentaires :

- La formation S3A pour l'accueil des personnes présentant un handicap mental ;

- La formation aux différentes formes de handicap (formation SACHA) ;
- La certification Cap'Handéo services de mobilité, seule certification en matière d'accessibilité pour démontrer la capacité des agents à bien prendre en charge les personnes en situation de handicap : toutes les lignes de métro et quatre lignes de tramway, ainsi que les lignes A et B du RER sont ainsi certifiées.

Concernant SNCF Transilien, ce sont plus de 2 000 agents qui ont été formés à l'accompagnement des personnes à mobilité réduite depuis 2006. De plus, la SNCF a obtenu en 2022 la certification Cap'Handéo pour son service Accès Plus Transilien afin de garantir un service d'assistance certifié sur l'intégralité du parcours voyageurs.

4.5 L'information voyageurs

L'information voyageurs comprend l'ensemble des actions permettant de préparer son déplacement, puis de se repérer lors de celui-ci (plans du réseau, recherche d'itinéraires sur le site et l'application Île-de-France Mobilités, signalétique, information trafic en temps réel).

En 2017, ViaNavigo et InfoMobi (sites web) ont fusionné pour intégrer au calculateur d'itinéraires d'Île-de-France les informations sur l'accessibilité du parcours.

Un plan spécial du réseau de transports en commun pour les voyageurs en fauteuil roulant a été édité. Un nouveau plan « Paris Île-de-France Personnes à mobilité réduite » a été

édité en janvier 2021. Il précise les facilités d'accès dans chaque station, notamment du réseau métro (présence d'ascenseurs, d'escaliers mécaniques, indication sur la profondeur des stations, etc.).

Des plans faciles à lire et à comprendre ont été édités en 2014, puis réédités tous les deux ans. Les contrastes sont accentués, la police agrandie, les informations moins nombreuses et la légende retravaillée.

La signalétique utilise de plus en plus d'hypersignes fin d'aider la compréhension et d'améliorer la lisibilité pour les personnes malvoyantes.

Enfin, l'équipement des gares et stations et du matériel roulant en dispositifs d'information voyageurs visuels et sonores se généralise (cf. 4.2 et 4.3).



4.6 Une tarification adaptée

Une tarification spéciale existe pour les personnes en situation de handicap (conditions au 1^{er} janvier 2024) :

- une réduction de 50 % sur les tickets t+ et origine-destination et sur les trajets effectués avec Navigo Liberté + pour les titulaires d'une carte d'invalidité ou d'une carte Mobilité inclusion (CMI) « invalidité » avec sur-mention « Besoin d'accompagnement Cécité », ou d'une carte d'invalidité ONAC (Office national des anciens combattants) 1 barre bleue ;
- la gratuité pour les titulaires d'une carte d'invalidité ONAC 2 barres bleues, ONAC 2 barres rouges, ONAC 1 barre rouge.

Leurs accompagnants bénéficient également de titres de transport gratuits ou réduits, selon le type de carte d'invalidité.

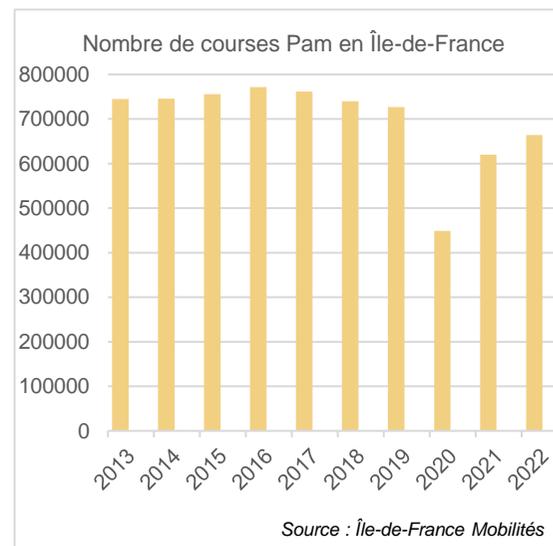
4.7 Les transports adaptés

Le service Pam francilien

Le service PAM a été créé en 2003. C'est un service public de transport à la demande dédié aux personnes en situation de handicap qui ne peuvent pas emprunter le réseau de transports collectifs réguliers. C'est un service conçu pour aider à l'insertion des personnes handicapées dans la vie sociale, leur permettant d'effectuer tous leurs déplacements en Île-de-France : travail, loisirs, visites à des amis et à la famille, raisons administratives (hors transports déjà

pris en charge par une autre aide sociale spécifique). C'est un service de transport d'adresse à adresse, accessible sur inscription et sur réservation, pour des trajets occasionnels ou réguliers, avec une tarification spécifique. Le service est financé par la Région Île-de-France, Île-de-France-Mobilités, les départements et la Ville de Paris.

En 2021, le service a été utilisé par 12 000 usagers, ayant réalisé 730 000 courses. L'objectif est d'assurer 1,1 millions de courses par an en 2026.



Le service Pam francilien est progressivement opéré à l'échelle régionale par Île-de-France Mobilités depuis avril 2023.

La régionalisation s'est appuyée sur un règlement régional rénové mettant l'accent sur la qualité de service, qui a permis :

- de redéfinir les publics-cible : le service est ouvert aux résidents de l'Île-de-France exclusivement titulaires d'une carte de stationnement délivrée par l'office national des anciens combattants (double barre) ou appartenant aux catégories Groupe Iso-Ressources (GIR) de niveau 1 à 4, ainsi qu'aux résidents du territoire français titulaires d'une « Carte Mobilité Inclusion » portant la mention « Invalidité » ou, jusqu'au 31 décembre 2026, d'une carte d'invalidité avec taux d'incapacité de 80 % ou plus ;
- de proposer une offre renforcée : le service est disponible tous les jours de six heures (6h) à minuit (00h) et jusqu'à minuit trente (00h30) le vendredi et le samedi ;
- de réduire le coût pour les usagers grâce à une nouvelle tarification plus attractive. En 2023, le tarif est de 2 euros pour les trajets inférieurs à quinze kilomètres et augmente progressivement en fonction de la distance.

La régionalisation du service a été l'occasion de créer une plateforme numérique dédiée et une application permettant à l'utilisateur de :

- réserver, modifier, annuler un trajet ;
- payer en ligne ;
- consulter son compte mobilité ;
- émettre un avis après une course ;
- retrouver les détails des trajets effectués et réservés ;
- consulter les trajets récents ;

- suivre en temps réel l'arrivée du véhicule du trajet ;
- suivre en temps réel le trajet du véhicule ;
- suivre l'information voyageur relative aux trajets à venir.

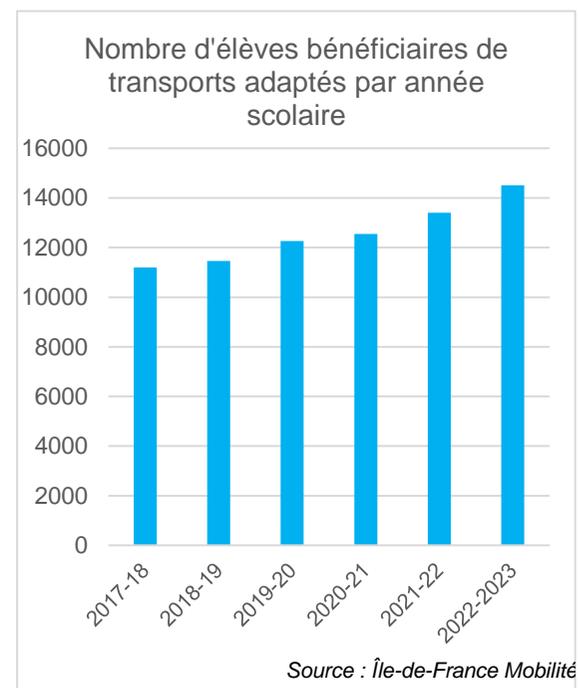
Le service de transport des élèves et des étudiants handicapés

En 2005, l'État a transféré à Île-de-France Mobilités la compétence du transport scolaire des élèves et étudiants en situation de handicap. Cette compétence a ensuite été déléguée aux départements de l'Essonne et de la Seine-et-Marne en 2010, puis elle a été reprise en gestion directe par Île-de-France Mobilités en 2015 sur le territoire de l'Essonne. En 2024, seul le département de la Seine-et-Marne continue de gérer cette compétence par délégation d'Île-de-France-Mobilités jusqu'en 2026.

L'objectif est d'assurer un service gratuit et de qualité au bénéfice des élèves et étudiants en situation de handicap, afin de faciliter leur accès aux établissements scolaires ou universitaires. Il existe deux modalités :

- Le remboursement des frais engagés par les familles (indemnités kilométriques ou remboursement des factures de transporteurs) ;
- L'organisation des transports par Île-de-France Mobilités par le biais de contractualisation avec des transporteurs spécialisés.

Ce sont les maisons départementales des personnes handicapées franciliennes qui déterminent le droit des élèves à bénéficier d'un transport individuel pour leurs trajets domicile-établissement. Le nombre d'élèves pris en charge est en constante augmentation depuis 2017, pour atteindre 14 500 élèves pris en charge pour l'année scolaire 2022-2023.



Une plateforme numérique permettant l'amélioration de l'information à destination des familles et la dématérialisation des demandes de transports a été mise en place par Île-de-France Mobilités en 2023.

4.8 Perspectives

Comme présenté aux 4.1 à 4.7, de nombreux chantiers ont été engagés depuis la loi de 2005 pour améliorer l'accès aux services de transports collectifs des personnes à mobilité réduite, et en particulier des personnes en situation de handicap. Nombre de ces actions ont trouvé leur concrétisation ou ont fait l'objet d'améliorations significatives sur la période récente. Il s'agit donc en premier lieu de poursuivre et d'achever leur mise en œuvre.

Le Plan des mobilités en Île-de-France définit plusieurs objectifs à atteindre à l'horizon 2030 :

- Toutes les gares inscrites au SD'AP ferrées accessibles et la mise en accessibilité de gares, de stations ou d'accès secondaires, complémentaires au SD'AP, dans un souci de renforcement de l'intermodalité ;
- Toutes les lignes de bus inscrites au SD'AP routier accessibles et des investissements pour labelliser les gares routières en éco-stations bus, avec l'enjeu d'assurer leur entière accessibilité ;
- Sur le réseau métro : toutes les stations accessibles aux personnes en situation d'handicap sensoriel, l'extension du réseau de métro accessible en toute autonomie grâce aux projets de prolongements et au Grand Paris Express, le développement des escaliers mécaniques dans le métro historique pour le confort de tous les usagers ;

- L'amélioration du service de prise en charge de personnes à mobilité réduite dans les gares, sur réservation ou en spontané, avec notamment l'intégration d'objectifs de qualité de service nouveaux dans les contrats avec les opérateurs et dans le contrat de performance avec SNCF Gares & Connexions en tant que futur gestionnaire du service de réservation (temps d'attente en gare avant d'être pris en charge, ponctualité des transports de substitution mis en place...) ainsi qu'un suivi fin par Île-de-France Mobilités de la plateforme unique réservation des prestations d'assistance qui sera gérée par SNCF Gares et Connexions ;
- Le renforcement de l'information voyageurs à destination des personnes à mobilité réduite et le développement des applicatifs pour faciliter l'accessibilité dans la stratégie MaaS d'Île-de-France Mobilités ;
- L'amélioration de la disponibilité des équipements avec des objectifs ambitieux intégrés dans les contrats avec les opérateurs (indicateurs : disponibilité des escaliers mécaniques et des ascenseurs, délais de remise en service des escaliers mécaniques et des ascenseurs, affichage de la date de remise en service) ;
- Des objectifs en termes d'information sur les équipements existants et leur disponibilité ;
- La poursuite de l'organisation des services de transports dédiés.

Par ailleurs, le renouvellement du matériel roulant, dans le cadre des schémas directeurs

du matériel roulant, permet d'en améliorer l'accessibilité, soit par l'acquisition de matériel neuf accessible, soit par l'équipement et l'aménagement du matériel faisant l'objet d'une rénovation : annonces sonores et visuelles, espaces pour les usagers en fauteuil roulant, portes élargies...

Pour définir et mettre en œuvre les mesures permettant d'atteindre ces objectifs en prenant en compte au mieux les besoins des usagers en situation de handicap, l'expertise d'usage apportée par les associations les représentant est indispensable. La concertation et les expérimentations menées en collaboration entre Île-de-France Mobilités, les opérateurs de transport et les associations seront renforcées.

Achever la mise en accessibilité des gares prioritaires inscrites au SD'AP

Dans le cadre du SD'AP, fin 2023, il reste 76 gares à mettre en accessibilité, les travaux étant déjà engagés pour certaines.

Les travaux de mise en accessibilité concernent notamment :

- le rehaussement des quais,
- les circulations dans la gare : aménagements de passages souterrains et passerelles, installation d'ascenseurs, construction de rampes d'accès...,
- l'amélioration des cheminements dans la gare, les couloirs et les quais (suppression des obstacles),
- l'aménagement des guichets,

- la pose de bandes podotactiles d'éveil à la vigilance et de bandes de guidage au sol,
- la mise en place de balises sonores,
- le perfectionnement de l'accessibilité visuelle et sonore de l'information voyageurs.

Au-delà de l'achèvement du SD'AP, la mise en accessibilité pour les usagers en fauteuil roulant (UFR) des accès secondaires des gares et stations sera effectuée ponctuellement en fonction des opportunités, si ceux-ci desservent des équipements d'intermodalité (gares routières, parkings...).

Les nouvelles gares créées sur les lignes de RER ou de train seront accessibles.

Par ailleurs, les projets de pôles d'échanges multimodaux permettent la mise en accessibilité des espaces autour des gares.

Le service de transport de substitution mis en place pour pallier la non-accessibilité des gares d'Île-de-France, que ces gares soient ou non retenues dans la liste des gares à rendre accessibles du SD'AP, sera maintenu pour les bénéficiaires d'une carte Mobilité inclusion mention invalidité et les usagers en fauteuil roulant.

Achever la mise en accessibilité des lignes de bus inscrites au SD'AP

Le SD'AP Routier, approuvé en 2015 par Île-de-France Mobilités, prévoyait la mise en accessibilité d'environ 860 lignes de bus, 900 lignes de bus en 2022 lors du bilan

d'achèvement (340 lignes situées à Paris et petite couronne et 560 lignes en grande couronne).

Une ligne est déclarée accessible lorsqu'au moins 70 % des points d'arrêt ont été rendus accessibles (objectif final 100 %), qu'elle bénéficie de matériel roulant accessible, et que le personnel de conduite est formé à la prise en charge des personnes en situation de handicap.

A la date théorique d'achèvement du SD'AP en 2022, il restait 387 lignes à mettre en accessibilité (38 en petite couronne et 349 en grande couronne).

Les évolutions du réseau bus pourront conduire à définir de nouvelles lignes à rendre accessibles, au même titre que celles figurant déjà au SD'AP.

Sur les 23 600 points d'arrêt prioritaires définis par le SD'AP Routier, près de 15 500 étaient accessibles en 2022. Il reste donc 1 850 arrêts à mettre en accessibilité à Paris et en petite couronne, et 6 400 en grande couronne.

Les points d'arrêt non encore accessibles devront être mis en accessibilité par les gestionnaires de voirie en s'appuyant sur le cahier de référence sur l'aménagement des points d'arrêt, élaboré par Île-de-France Mobilités, sauf impossibilité technique avérée (pente par exemple). Île-de-France Mobilités poursuit son engagement à rendre le réseau routier accessible, en finançant notamment les travaux d'aménagement des points d'arrêt à hauteur de 70 %.

Un état de l'accessibilité des lignes inscrites au SD'AP et des points d'arrêt situés sur ces lignes est disponible sur l'Open Data d'Île-de-France Mobilités, permettant ainsi de faire une extraction sur un territoire donné pour connaître précisément l'état d'avancement de la mise en accessibilité des arrêts.

En complément du SD'AP routier, la labellisation de gares routières en éco-stations bus permettra de réaliser des travaux de mise en accessibilité pour tous les types de handicaps pour les gares routières encore non accessibles.

Améliorer l'accessibilité du métro

Le réseau de métro historique est progressivement rendu accessible aux personnes en situation de handicap visuel ou auditif. Tous les quais et salles d'échanges des stations de métro sont déjà équipés d'annonces visuelles et sonores. Le matériel roulant en est progressivement équipé au gré de son renouvellement.

Les nouvelles lignes de métro ainsi que les prolongements de lignes de métro existantes (stations et matériel roulant) sont accessibles en toute autonomie aux personnes à mobilité réduite, et notamment aux utilisateurs de fauteuil roulant lorsque les rames sont neuves ou renouvelées. C'est déjà le cas pour la ligne 14, ce sera le cas pour les prolongements des lignes 4, 11, 12 (lorsque le nouveau matériel roulant sera déployé) et 14, soit 37 stations. Il en sera de même pour les lignes du Grand Paris Express.

Diminuer la pénibilité des déplacements dans les stations par l'installation d'escaliers mécaniques

L'installation d'escaliers mécaniques dans différentes stations de métro sera accélérée, selon les opportunités et la faisabilité technique (étude à venir). Cela permet d'améliorer le confort de déplacements en diminuant la pénibilité pour l'ensemble des usagers (personnes âgées notamment).

Etudier l'opportunité de la mise en accessibilité d'une ligne de métro

Financée par Île-de-France Mobilités, la Région et la RATP, l'étude d'opportunité pour la mise en accessibilité de la ligne 6 du métro aux personnes en fauteuil roulant réalisée en 2020 propose trois scénarios : deux scénarios partiels (une seule station sur deux mise en accessibilité), et un scénario d'accessibilité totale dont le montant est estimé entre 660 et 850 millions d'euros avec une durée minimale de projet estimée entre dix et quinze ans.

Offrir un accueil et un accompagnement adapté à chacun en gare et en station

Le personnel des opérateurs de transport en contact avec le public (agents en gares et stations, conducteurs) est de plus en plus formé à la prise en charge des personnes en situation de handicap, qui fait partie des critères obligatoires pour déclarer une ligne accessible. Ces formations seront pérennisées.

Dans certaines gares et stations, l'accès aux trains ne peut pas se faire en toute autonomie

pour les usagers en fauteuil roulant. Un service d'assistance est donc organisé par les opérateurs, avec ou sans réservation préalable, afin de déployer des palettes permettant l'accessibilité train-quai. L'objectif est d'améliorer le service. La SNCF a ainsi développé une nouvelle offre en 2024, identique sur tout le territoire national, avec un numéro et une plateforme de réservation unique. Les délais de réservation du service et de présentation avant l'arrivée du train ont ainsi été réduits.

L'ensemble des lignes de train, RER et métro exploitées par la RATP et la SNCF ont reçu la certification Cap'Handéo, ce qui signifie qu'elles disposent d'une offre d'accompagnement compétente et adaptée aux besoins et attentes des personnes en situation de handicap. Cette certification sera pérennisée, par la continuité et l'amélioration des services offerts.

Renforcer l'information voyageurs à destination des personnes en situation de handicap

Il s'agit de délivrer une information la plus complète et la plus à jour possible sur l'état d'accessibilité du réseau de transports, adaptée aux différentes situations de handicap.

A cette fin, les différentes publications (papier et numérique) seront toujours régulièrement actualisées pour proposer une information pertinente aux voyageurs en situation de handicap, et différenciés selon la nature du handicap : plans « faciles à lire » pour les personnes malvoyantes ou en situation de

handicap cognitif, plans du réseau accessible aux usagers en fauteuil roulant...

Le site et l'application Île-de-France Mobilités seront développés pour présenter au mieux les informations spécifiques pour permettre aux usagers en situation de handicap de préparer au mieux leurs déplacements : recherche d'itinéraires accessibles, données sur le fonctionnement des ascenseurs, calculateur d'itinéraire interne aux gares pour rejoindre les équipements accessibles...

En gare et station ainsi que dans les véhicules de transport, les dispositifs permettant de répondre aux besoins d'information en temps réel pour les différents types de handicap : annonces sonores et visuelles, dispositifs de guidage et de vigilance au sol, signalétique adaptée, bornes d'appel seront maintenus...

Lorsqu'une gare ou une ligne de bus est déclarée accessible, l'ensemble de l'information voyageur est mis à jour.

Pour faciliter la diffusion des informations relatives à l'accessibilité, les données d'accessibilité relatives aux lignes et points d'arrêt inscrits au SD'AP seront toujours disponibles en open-data sur la plateforme régionale d'information pour la mobilité d'Île-de-France Mobilités (PRIM).

Assurer la continuité de l'accessibilité des réseaux à tout moment

Si rendre accessible les réseaux est le premier objectif, il s'agit ensuite de s'assurer que cette accessibilité est maintenue dans le temps et

que l'information fournie aux usagers sur l'état d'accessibilité des réseaux est actualisée quasiment en temps réel.

Dans le cadre des contrats avec les opérateurs, Île-de-France Mobilités impose :

- la transmission trois fois par jour de l'information sur les pannes d'ascenseurs (informations indiquées sur le moteur de recherche d'itinéraire) et sur les délais de réparation de ces pannes,
- l'actualisation de l'information sur la disponibilité des escaliers mécaniques et les délais de réparation en cas de panne.

Les indicateurs de qualité de service relatifs à l'accessibilité dans les gares et stations figurant dans les contrats avec les opérateurs concernent les équipements de confort et les équipements d'accessibilité (ascenseurs, escaliers mécaniques, trottoirs roulants) en matière de disponibilité, de délai de remise en service et d'information en cas de panne. Concernant les lignes de bus, sont notamment évalués la disponibilité des palettes et l'arrêt au trottoir des bus.

Dans les contrats passés par Île-de-France Mobilités avec les opérateurs, des objectifs ambitieux pour améliorer la disponibilité des équipements sont intégrés. Les indicateurs portent sur la disponibilité des escaliers mécaniques et des ascenseurs, leur délai de remise en service, et l'affichage de la date de celle-ci. L'atteinte de ces objectifs entre dans le calcul du bonus/malus de la rémunération des opérateurs.

Organiser des services de transports dédiés

Le service Pam francilien

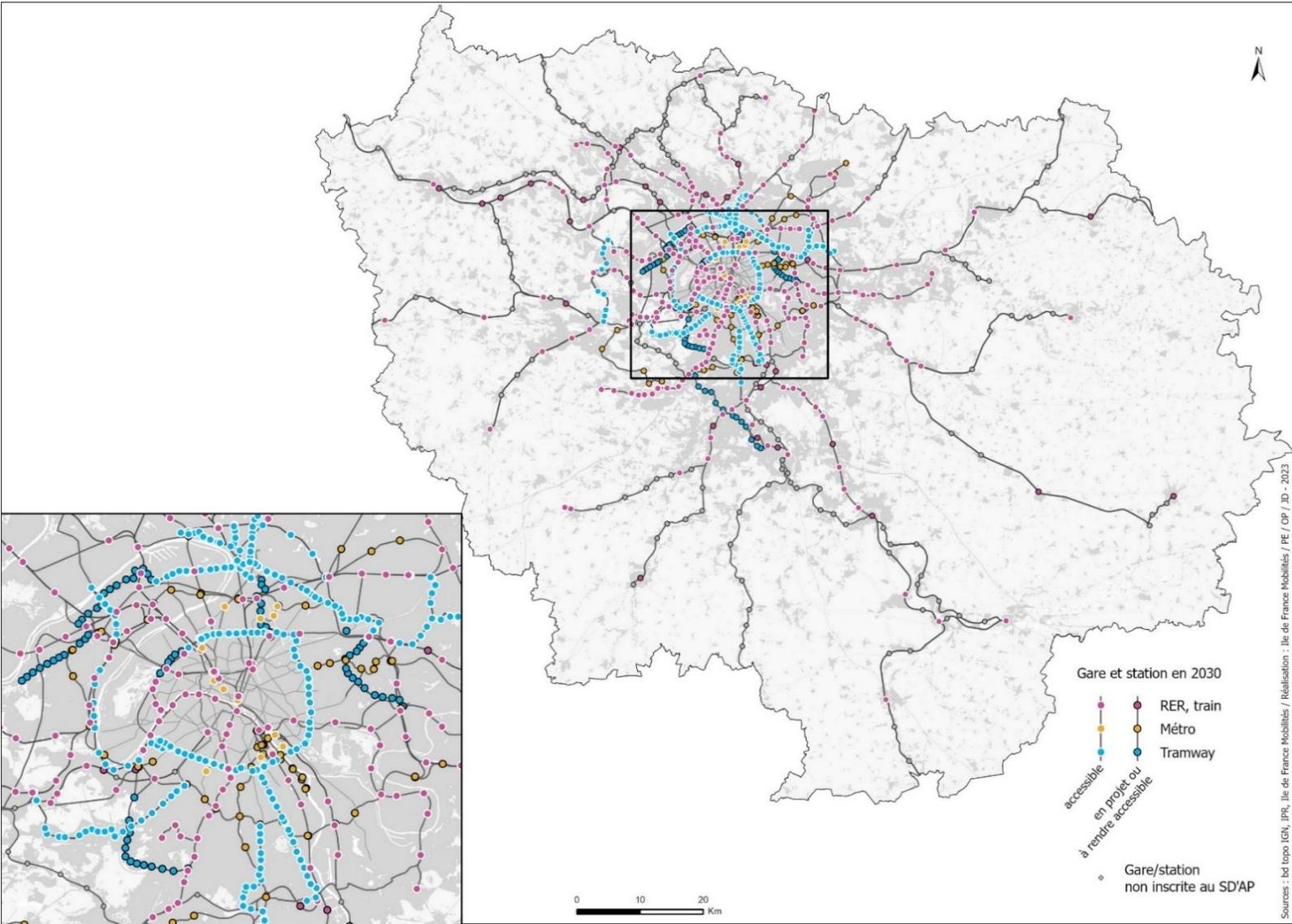
Le service est progressivement opéré à l'échelle régionale par Île-de-France Mobilités depuis avril 2023. La régionalisation a notamment permis de redéfinir les publics-cible, d'étendre les horaires et de réduire le coût pour les usagers, et s'est accompagnée de la mise en place d'une plateforme numérique et d'une application pour faciliter les réservations et le paiement. L'objectif est une bascule complète de l'ensemble des services départementaux dans le service régional au 1^{er} septembre 2025.

Le transport des élèves et étudiants handicapés

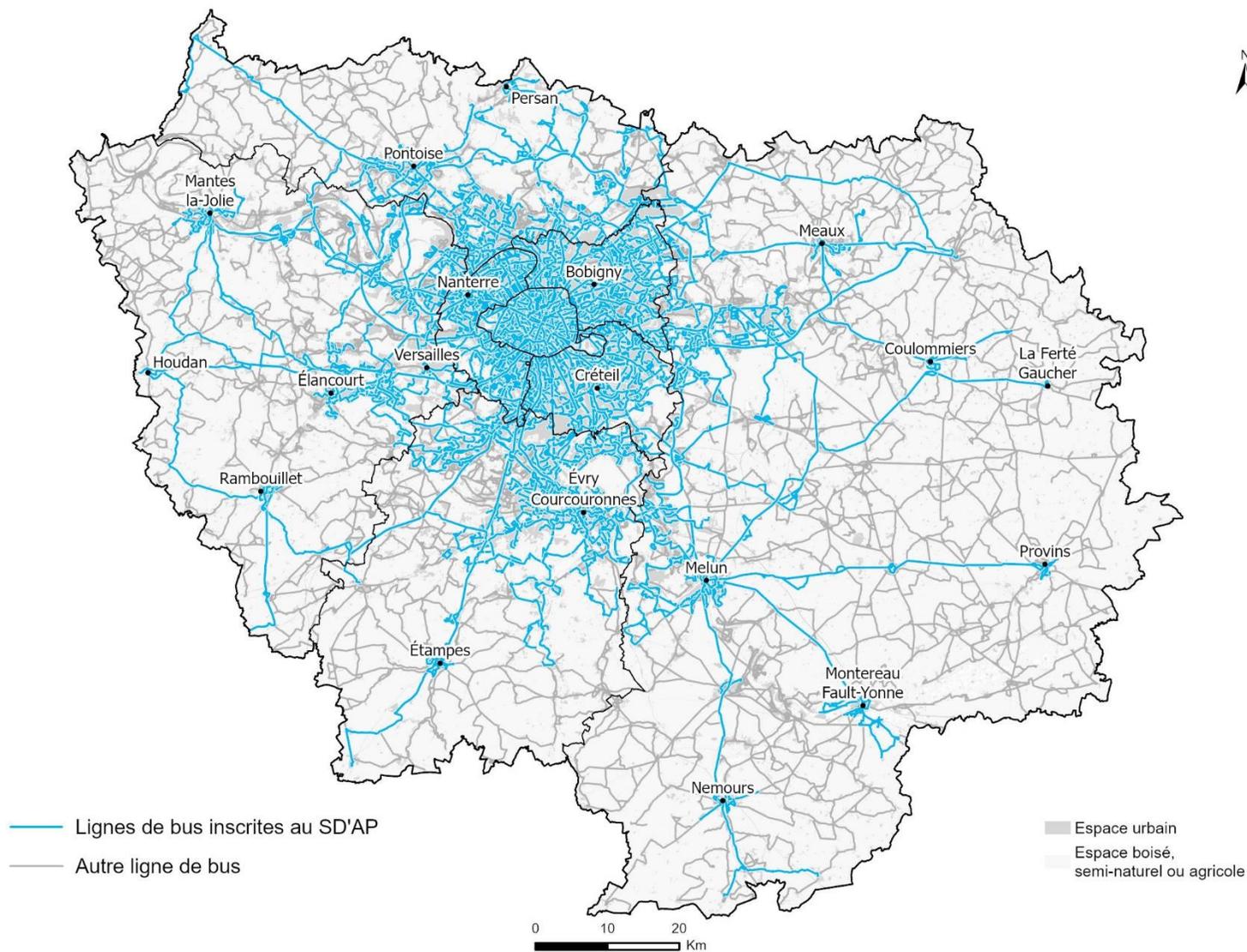
La prise en charge par Île-de-France Mobilités du transport scolaire des élèves et étudiants handicapés qui ne peuvent pas utiliser les transports en commun sera poursuivie selon les modalités déjà en place, soit en organisant ces transports par le biais de marchés avec des opérateurs de transport, soit en remboursant les frais de transport entre le domicile et l'école ou l'université engagés par les familles ou les étudiants. En 2022-2023, 14 500 élèves ont ainsi été pris en charge.

Une plateforme numérique permettant l'amélioration de l'information à destination des familles et la dématérialisation des demandes de transport, a été mise en place par Île-de-France Mobilités en 2023.

Accessibilité des gares et stations de trains, RER, métro et tramway en Île-de-France en 2030



Accessibilité du réseau de bus : Lignes inscrites au SD'AP



5 L'accessibilité de la voirie et des espaces publics

5.1 L'accessibilité de la voirie en 2023

L'établissement d'un PAVE est obligatoire depuis fin 2009 dans chaque commune de plus de 1 000 habitants.

L'élaboration d'un PAVE est, par défaut, une compétence communale. L'EPCI peut être chargé de cette élaboration, à l'initiative de son président, s'il en a expressément reçu la compétence de la part des communes.

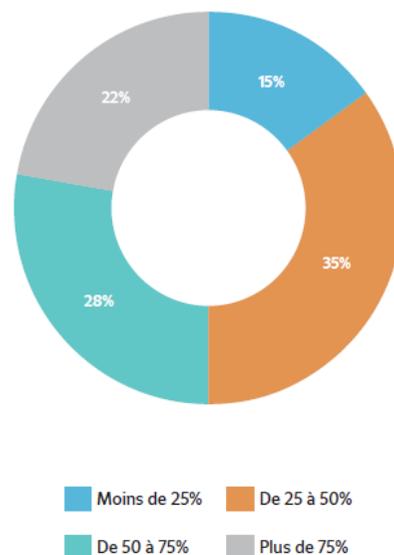
Une voirie encore trop peu accessible

Le dernier recensement des PAVE en Île-de-France date de 2012, et comptabilisait alors seulement 15 % des plans obligatoires élaborés, contre 60 % à l'échelle nationale. De façon générale, il n'existe pas de données sur l'état d'accessibilité de la voirie en Île-de-France mais le sentiment partagé est plutôt que la voirie reste peu accessible dans de nombreux territoires.

Dans quelques rares communes franciliennes, dont Paris, de nombreuses interventions ont été réalisées afin de faciliter le déplacement des personnes à mobilité réduite (mise aux normes de traversées piétonnes, meilleur partage de la voirie en faveur des piétons). En dehors de Paris, la situation est contrastée. D'après les enquêtes menées en 2015 et 2020 par Île-de-

France Mobilités pour l'évaluation du PDUIF, il est vraisemblable que dans une majorité de communes, moins de la moitié du linéaire de voirie soit accessible.

Répartition des communes selon la part du linéaire de voirie accessible



Source : Enquête Île-de-France Mobilités 2015 auprès d'un échantillon représentatif de 200 collectivités franciliennes sélectionnées aléatoirement. Après relance, seules 66 communes ont répondu au questionnaire. On peut penser que ces communes sont plutôt plus impliquées dans la mise en accessibilité que les communes non-répondantes. La généralisation de ces résultats n'est pas possible et on doit sans doute les considérer comme une vision optimiste de la situation.

Pourquoi la mise en accessibilité de la voirie avance peu ?

Dans le cadre de l'élaboration du Plan des Mobilités en Île-de-France, plusieurs causes permettant de préciser et d'expliquer les difficultés rencontrées ont été identifiées, dont certaines l'avaient déjà été dans le PDUIF 2010-2020.

Tout d'abord, l'élaboration du diagnostic d'accessibilité de la voirie se heurte, d'une part, au manque de moyens humains et financiers des collectivités et, d'autre part, à une connaissance technique des actions à mener encore limitée. Même lorsqu'une collectivité externalise l'élaboration du diagnostic pour s'assurer le concours de bureaux d'études et structures spécialisés, celui-ci est souvent partiel et insuffisamment harmonisé d'une commune à l'autre.

Depuis l'approbation du PDUIF en 2014, les échanges menés avec les collectivités pour leur plans locaux de mobilité ont permis de constater que la mise en accessibilité de la voirie n'a pas toujours constitué un objectif des politiques de mobilité.

Enfin, la mise en accessibilité de la voirie s'opère la plupart du temps au fil des actions de création, de rénovation et parfois d'entretien de cette dernière. Elle est donc insuffisamment planifiée, et elle n'est pas toujours coordonnée

avec celle du reste de la chaîne de déplacement (en particulier des transports collectifs : gares et points d'arrêts bus).

Les travaux de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements de l'espace public étant subordonnés à d'autres projets, leur conformité et leur efficacité font rarement l'objet d'évaluation spécifique.

La multiplicité des maîtrises d'ouvrage compétentes et l'absence de coordination sur l'ensemble de la chaîne de déplacement

Dans une même commune, les maîtrises d'ouvrage compétentes sont différentes suivant les catégories de voirie (communale, intercommunale, départementale et nationale), les établissements recevant du public (ERP) et les services de transport. Cette multiplicité induit une difficulté évidente de coordination des projets et des travaux (par exemple, pour traiter un itinéraire prioritaire qui emprunterait des voiries de domanialités différentes).

Les commissions communales et intercommunales pour l'accessibilité aux personnes handicapées, dont la création est obligatoire pour les communes et EPCI de plus de 5 000 habitants, devraient être le lieu naturel de coordination de l'accessibilité de l'ensemble de la chaîne de déplacement.

Les mesures de mises en accessibilité sont souvent méconnues des usagers. L'obligation de réaliser des diagnostics autour des gares et points d'arrêts et de les rendre publics (*cf. infra*) est une première étape vers une meilleure

diffusion de l'information. La multiplicité des maîtrises d'ouvrage et les obstacles temporaires (travaux par exemple) rend néanmoins difficile la collecte et la diffusion d'une information complète et à jour.

5.2 L'objectif de mise en accessibilité de la voirie : la nécessité d'adopter une démarche pragmatique

La mise en accessibilité de la voirie peut susciter des craintes du fait de l'ampleur du linéaire à traiter. Il est donc essentiel d'adopter une démarche pragmatique pour cette mise en accessibilité tout en considérant les besoins de l'ensemble des catégories de personnes à mobilité réduite et des types de handicaps. En effet, certains aménagements adaptés pour un type de handicap peuvent ne pas convenir pour un autre type de handicap (par exemple, usager en fauteuil roulant versus, personnes mal ou non-voyantes).

Les grands principes d'actions qui avaient été identifiés pour le PDUIF 2010-2020 restent valables, en particulier la méthode pour prioriser les points ou les itinéraires à traiter.

Des aménagements permettant de lever la majorité des situations bloquantes

À partir des démarches mises en œuvre dans certaines communes franciliennes, les travaux les plus simples à réaliser en matière de mise

en accessibilité de la voirie ont pu être identifiés :

- Rendre accessible les points d'arrêt des lignes de bus et cars inscrits au Schéma directeur d'accessibilité ;
- Rendre accessibles les traversées piétonnes : abaisser les trottoirs, installer des bandes d'éveil à la vigilance, sonoriser les feux *a minima* sur les carrefours simples (croisement de deux rues) ;
- En présence de potelets, respecter les hauteurs et espacements réglementaires afin de permettre le passage des usagers en fauteuil roulant, et de sécuriser les cheminements des personnes mal ou non voyantes ;
- Rendre accessible les cheminements piétons par la mise en conformité des principaux mobiliers urbains (potelets, bornes basses et mâts) présents sur les trottoirs, afin de permettre leur détection (hauteur, contraste ...) ainsi que le passage des usagers en fauteuil roulant (implantation et écartement) ;
- Mettre en place des repères sur et à proximité des escaliers afin de faciliter leur détection par les personnes non et mal-voyantes, les sécuriser pour les enfants et les personnes de petite taille, proposer des cheminements alternatifs aux personnes en fauteuil roulant : mettre en place des mains courantes conformes (double lisse), installer des bandes d'éveil à la vigilance en haut des escaliers, mettre en place des nez

contrastés sur les premières et dernières marches ;

- Créer des rampes, si nécessaire, pour les personnes en fauteuil roulant ;
- Respecter les normes et le quota de places de stationnement réservés : réserver et mettre aux normes 2 % de places de stationnement adaptées (places autorisées seulement aux personnes titulaires d'une carte européenne de stationnement), assurer l'accès aux trottoirs depuis les places réservées.

Ces aménagements permettent de lever 80 % des situations bloquantes. Ils doivent être réalisés de manière généralisée sur toutes les voiries situées en zone urbaine.

La mise en accessibilité des cheminements les plus usuels

Afin d'assurer la complémentarité avec les travaux de mise en accessibilité des transports collectifs, il convient également de rendre complètement accessibles les cheminements les plus usuels : principaux cheminements entre arrêts de bus ou gares et zones commerciales, zones d'habitat et principaux établissements recevant du public, et/ou cheminements définis dans les plans de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics (PAVE).

Compte tenu de la forte fréquentation potentielle de ces cheminements, il convient de veiller, pour des raisons de sécurité, à un respect strict des normes d'accessibilité,

notamment au niveau de leur largeur. Il peut en résulter la nécessité d'une reprise complète du linéaire de trottoir.

Au fur et à mesure de la réalisation des travaux de mise en accessibilité, il est nécessaire que les communes ou intercommunalités communiquent sur les travaux réalisés et mettent à disposition des plans de la voirie accessible, notamment auprès des usagers en fauteuil roulant.

Les décrets n°2021-836 et 2021-856 des 29 et 30 juin 2021 ont ainsi rendu obligatoires les diagnostics d'accessibilité des itinéraires principaux jusqu'à 200 mètres autour des gares et points d'arrêts prioritaires. Cela permet de prioriser les travaux à réaliser mais aussi de faire connaître l'état d'accessibilité de la voirie par la diffusion de l'information, ces diagnostics devant être réalisés dans un format normalisé et rendu accessibles.

Elaboration des PAVE : une démarche d'étude adaptée

La méthode adoptée par les communes ou les EPCI pour élaborer leur PAVE doit être adaptée à leurs enjeux et leurs moyens. Elle peut, par exemple, s'articuler en trois phases :

1. *Prise de décision et élaboration d'un pré-diagnostic :*
 - Prise de la décision de débiter l'élaboration du PAVE ;
 - Désignation d'un directeur de projet et constitution d'un comité de pilotage et d'un comité technique ;

- Réalisation d'un pré-diagnostic territorial afin de connaître les enjeux, les contraintes et les projets d'aménagement déjà identifiés.

2. *Réalisation d'un état des lieux de la voirie et des espaces publics :*

- Réalisation d'un état des lieux de la voirie et des espaces publics sur le territoire communal ou intercommunal au travers de méthodes et d'indicateurs partagés et validés par l'ensemble des partenaires ;

3. *Élaboration du plan d'action :*

- Recherche de solutions d'amélioration de la situation et estimation de leur coût ;
- Identification de priorités d'action à court, moyen et long terme, en fonction de critères discutés et validés, permettant de rendre accessibles l'ensemble des circulations piétonnes et des aires de stationnement présentes sur le territoire communal et intercommunal.

Une nécessaire formation des équipes en charge de la voirie

Afin de garantir l'accessibilité effective, des formations à destination des services techniques des collectivités doivent nécessairement être mise en place afin de, dans un premier temps, programmer et contrôler les travaux, puis dans un second temps, de maintenir l'accessibilité par une bonne gestion de l'espace public. Les critères de contrôle des travaux ainsi que les règles de gestion de l'espace public pour maintenir

l'accessibilité, doivent être établis en concertation avec les associations de personnes à mobilité réduite.

5.3 Les emplacements de stationnements réservés

Dans chaque commune, des emplacements de stationnement doivent être réservés aux titulaires de la carte mobilité inclusion (CMI), mention « stationnement », qui permet à ces personnes de se garer gratuitement sur toutes les places de stationnement public de la voirie de surface.

Si cette obligation est bien respectée, c'est la qualité des aménagements proposés qui fait parfois défaut. Ainsi, dans certaines zones très contraintes physiquement, nombre de places n'atteignent pas la largeur réglementaire.

Par ailleurs, l'information sur la localisation de ces emplacements n'est pas toujours satisfaisante et demeure hétérogène selon les collectivités. La production de cartes recensant les places réservées est un outil à développer, et leur référencement dans des outils numériques est à étudier. À titre d'exemple, les sites internet de la préfecture de police de Paris et de la ville de Paris répertorient les places réservées par arrondissement.

5.4 Perspectives

Le Plan des mobilités définit quatre mesures pour améliorer l'accessibilité de la voirie, dont la mise en œuvre concourra à l'atteinte des

objectifs fixés. Elles reposent principalement sur un meilleur respect des obligations réglementaires.

Rendre la voirie accessible à l'occasion de travaux

Conformément à la loi de 2005 sur l'égalité des chances, tous les travaux réalisés depuis 2007 sur la voirie (privée ou publique) ouverte à la circulation publique et sur les espaces publics - en agglomération - doivent prendre en compte la nécessité d'assurer l'accessibilité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite avec la plus grande autonomie possible. Les gestionnaires de voirie doivent mettre en œuvre cette obligation qui, en agglomération, s'applique notamment aux cheminements (pentes, paliers de repos, traversées pour piétons, etc.), au stationnement, aux feux de signalisation...

Il est en outre indispensable que les agents en charge de la voirie soient régulièrement formés à la prise en compte des questions d'accessibilité.

Élaborer et mettre en œuvre des Plans de mise en accessibilité de la voirie et de l'espace public (PAVE)

Chaque commune d'au moins 1 000 habitants ou, le cas échéant, chaque établissement public de coopération intercommunale (EPCI) ayant pris cette compétence, est dans l'obligation d'établir un plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics (PAVE), document stratégique de

planification et de programmation contenant notamment un diagnostic de l'accessibilité de la voirie existante et une programmation pluriannuelle des travaux, incluant aussi la question des places de stationnement pour les personnes à mobilité réduite.

Les PAVE doivent être réalisés dans les meilleurs délais pour se mettre en conformité avec la loi. Les PAVE existants doivent être actualisés, pour intégrer notamment le diagnostic, rendu obligatoire par la LOM, des cheminements autour des points d'arrêt de transports en commun prioritaires définis dans le SD'AP.

L'établissement des PAVE à l'échelle intercommunale permet d'assurer l'homogénéité, la cohérence et la continuité des aménagements entre communes, en particulier lorsque le tissu urbain est en tout ou partie continu entre communes. Cela requiert toutefois un transfert préalable de la compétence « élaboration du PAVE » à l'EPCI. A défaut, l'élaboration d'un plan local de mobilité constitue un cadre pertinent pour faire un état des lieux des PAVE et plus généralement de l'état d'accessibilité de la voirie, sur l'ensemble des communes du territoire intercommunal et ce, quel que soit le territoire concerné.

Réaliser les diagnostics de l'état de l'accessibilité de la voirie autour des gares et des points d'arrêt prioritaires et les faire connaître

Conformément à l'article 27 de la LOM et à ses décrets d'application, des bases de données

dans un format normalisé sur l'accessibilité de la voirie doivent être constituées à partir des données relatives à l'accessibilité aux personnes handicapées ou à mobilité réduite des principaux itinéraires pédestres situés dans un rayon de deux cents mètres autour des points d'arrêt prioritaires retenus au SD'AP routier établi par Île-de-France Mobilités, et collectées par les communes, départements et EPCI compétents en matière de voirie. Ces diagnostics doivent être mis à jour régulièrement.

La constitution de ces bases vise à mettre à disposition de tous des données fiables, harmonisées et qualitatives concernant l'état d'accessibilité des réseaux de transports collectifs et des portions de voirie à proximité des arrêts de transports collectifs structurants, via l'alimentation de nouveaux services numériques : calculateurs d'itinéraires, GPS piétons, solutions de consultation cartographique et autres applications de guidage.

Les données recueillies doivent également permettre aux gestionnaires de voirie de programmer les travaux d'accessibilité, en complément de la programmation définie dans le cadre des PAVE, qui pourront ainsi être actualisés. Ces itinéraires prioritaires peuvent en effet constituer le réseau socle à partir duquel l'accessibilité de la voirie sera développée, par la réalisation des liaisons entre eux. A cette fin, les commissions communales et intercommunales pour l'accessibilité, obligatoires dans les communes de plus de 5000 habitants, utilisent les bases de données réalisées par les gestionnaires de voirie pour

décrire et faire un bilan du niveau d'accessibilité des cheminements autour des points d'arrêts prioritaires, à l'échelle de la commune ou de l'intercommunalité. Ces commissions doivent établir un rapport annuel de cet état présenté dans les conseils municipaux et communautaires, et font toutes propositions utiles de nature à améliorer la mise en accessibilité de l'existant

Assurer la continuité de l'accessibilité de la voirie et des espaces publics à tout moment

Toute discontinuité dans les cheminements usuels peut perturber les piétons, et plus encore les personnes à mobilité réduite, dans leurs déplacements et engendrer des comportements inadaptés, voire dangereux.

Conformément aux décrets n° 2006-1657 et n° 2006-1658 du 21 décembre 2006, l'ensemble des chantiers réalisés sur la voirie ont l'obligation d'assurer une continuité accessible du cheminement, prenant en compte les différents types de handicap.

Pour s'assurer de la bonne prise en compte par les concepteurs et aménageurs des « règles de l'art » à respecter pendant les travaux, les collectivités gestionnaires de voirie peuvent consigner ces prescriptions et recommandations relatives au maintien de l'accessibilité dans différents documents : règlements de voirie, chartes de chantiers, cahiers des charges pour les entreprises de travaux...

Enfin, il est indispensable que les agents des services voirie soient régulièrement formés à ces questions, et que la mise en œuvre des dispositifs prévus soit contrôlée.

Voirie urbaine dans un rayon de 200 mètres autour des gares, stations et arrêts de bus des lignes prioritaires inscrites au SD'AP en 2023

