



ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

Accessibilité des transports en commun franciliens aux handicapés

Question écrite n° 13767

Texte de la question

Mme Marielle de Sarnez attire l'attention de Mme la secrétaire d'État, auprès du Premier ministre, chargée des personnes handicapées, sur l'accessibilité des transports en commun franciliens pour les personnes en situation de handicap. Si de nombreux efforts ont été entrepris pour renforcer l'accessibilité du réseau de surface, notamment les trams et les autobus, celle du métro reste une problématique majeure pour les personnes à mobilité réduite en Île-de-France. La tenue à Paris des jeux Olympiques et Paralympiques de 2024 constitue une opportunité unique de combler le retard de la capitale en ce domaine. Avec seulement 15 stations accessibles aux personnes en fauteuil roulant - dont 6 nécessitant impérativement l'assistance d'un agent - le métro parisien se place, selon un classement réalisé par *The Guardian* dans les grandes métropoles du monde, au dernier rang en matière d'accessibilité pour les personnes handicapées. La ville de Londres, qui avant 2012 ne comptait que 17 % de stations historiques accessibles aux personnes handicapées, a fait porter ce chiffre à près de 40 % dans le cadre de la préparation des jeux Olympiques, permettant l'accès aux grands centres d'intérêt touristique et aux sites olympiques. Elle lui demande par conséquent de bien vouloir lui préciser les intentions de son ministère en la matière.

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 pour la mise en accessibilité des 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 de bus en banlieue, soit plus de 70 % du réseau correspondant, 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, 12 et 13 et, dans quelques années, la ligne 11. 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 schéma directeur d'accessibilité avaient révélé que la mise en accessibilité du réseau du métro parisien pour les utilisateurs de fauteuil roulant (UFR) 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 n° 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 possibilité juridique et pratique d'une mise en accessibilité de quelques stations stratégiques et non de l'ensemble d'une ligne va être étudiée. Par ailleurs, les règles à respecter en termes de sécurité incendie et d'évacuation des stations de métro vont être expertisées pour apprécier s'il est opportun de faire évoluer certaines de ces dispositions pour faciliter l'accès aux stations des personnes utilisatrices de fauteuil roulant.

Données clés

Auteur : [Mme Marielle de Sarnez](#)

Circonscription : Paris (11^e circonscription) - Mouvement Démocrate et apparentés

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 13767

Rubrique : Personnes handicapées

Ministère interrogé : [Personnes handicapées](#)

Ministère attributaire : [Transports](#)

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [30 octobre 2018](#), page 9642

Réponse publiée au JO le : [26 février 2019](#), page 1982