

SYNDICAT DES TRANSPORTS PARISIENS

CONSEIL D'ADMINISTRATION

PROGRAMME D'UTILISATION DU PRODUIT DES AMENDES

POLITIQUE DU STP EN FAVEUR DE L'ACCESSIBILITE
DES TRANSPORTS COLLECTIFS
AUX PERSONNES A MOBILITE REDUITE

DECISION

prise dans la séance du 17 JUIN 1999

Le Conseil d'Administration du Syndicat des Transports Parisiens,

Vu l'ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Parisienne,

Vu l'article 127 de la loi de finances n° 83.1179 du 29 décembre 1983 prorogeant les dispositions de l'article 1er de la loi n° 77.1410 du 23 décembre 1977 relative à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région d'Ile-de-France,

Vu le décret n° 59.157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs dans la Région Parisienne,

Vu le décret n° 59.1090 du 23 septembre 1959 modifié portant statut du Syndicat des Transports Parisiens et en particulier son article 11 (c) des dépenses et (d) des recettes,

Vu les articles 1er, 2ème et 9ème Titre 1er - Section II « Répartition du produit des amendes de police relatives à la circulation routière » du décret n°94-366 du 10 mai 1994 pris pour l'application de la loi n°93-1436 du 31 décembre 1993,

Vu ses décisions des :

- 29 avril 1987 modifiée, créant la Commission des Investissements,
- 10 décembre 1998 approuvant le projet de budget du Syndicat des Transports Parisiens pour l'exercice 1999 et du 4 février et 15 avril 1999 approuvant les décisions modificatives 1 et 2 du budget 1999,
- 4 février 1999 approuvant le budget-programme initial 1999 du produit des amendes,

Vu l'avis favorable unanime de la Commission des Investissements du 30 mars 1999,

DECIDE :

ARTICLE Unique - Est pris acte de la communication sur la politique du STP en faveur de l'accessibilité des transports collectifs aux personnes à mobilité réduite.

Le Préfet de la Région d'Ile-de-France,
et du Département de Paris,
Président du Conseil d'Administration
du Syndicat des Transports Parisiens,



Jean-Pierre DUPORT.

DOSSIER NON EXAMINE LORS DE LA SEANCE DU 15 AVRIL DERNIER

SYNDICAT DES TRANSPORTS PARISIENS

15 Avril 1999

CONSEIL D'ADMINISTRATION

17 Juin 1999

POLITIQUE DU STP EN FAVEUR DE L'ACCESSIBILITE DES TRANSPORTS COLLECTIFS AUX PERSONNES A MOBILITE REDUITE

Rendre les transports collectifs accessibles à tous n'est pas seulement respecter vis-à-vis des handicapés les lois des 30 juin 1975 et 13 juillet 1991; ni même leur témoigner la plus élémentaire solidarité. C'est aussi favoriser cet accès, voire le permettre, à 25 ou 30 % de la population gênée pour se déplacer (personnes âgées, accidentés légers, femmes enceintes, voyageurs accompagnés d'enfants, par exemple); et, plus généralement, le faciliter à toute la clientèle. C'est donc un facteur d'attractivité de ces transports, un moyen d'en accroître la fréquentation.

Depuis plusieurs années déjà, le STP a fait de cette accessibilité un thème majeur de sa politique d'amélioration de la qualité de service et il y consacre des moyens conséquents. Il la développe tant sur les réseaux ferroviaires que sur les lignes d'autobus et les services spécialisés, selon une logique de complémentarité entre les modes qui en favorise l'efficacité globale. Aucune action n'est par ailleurs conduite sans concertation préalable approfondie entre tous les partenaires intéressés.

La présente note dresse tout d'abord à l'intention du Conseil d'Administration du STP un bilan des actions conduites ces dernières années en la matière. Elle lui présente ensuite les orientations suivant lesquelles il est proposé que cette politique soit désormais poursuivie et développée, sensiblement sur la période du prochain contrat de plan Etat / Région.

I - BILAN DES DERNIERES ANNEES :

Améliorer l'accessibilité des transports collectifs est pour les entreprises comme pour le STP, une préoccupation maintenant assez ancienne. A partir de la loi de juin 1975 et de ses textes d'application, toute nouvelle gare ou station a en effet été conçue accessible, au moins de la voirie aux quais. Les années 1980 ont aussi donné lieu à de nombreuses mécanisations de dénivelées importantes dans le RER et le métro, à l'installation de quelques ascenseurs, à l'équipement de guichets en boucles magnétiques pour malentendants, à la pose de bandes d'éveil sur les quais pour les malvoyants ou encore à l'annonce sonore des prochains arrêts sur certaines lignes de bus. C'est aussi à 1980 que remontent les premières aides du STP en faveur des services spécialisés. Mais, pendant toute cette période, les actions sont restées plutôt ponctuelles; les programmes d'équipement, partiels et ciblés.

Au début des années 1990, alors qu'au plan national le Gouvernement préparait la loi promulguée le 13 juillet 1991, la sensibilisation s'est accrue, la problématique a été abordée plus globalement, les moyens financiers ont été augmentés, la concertation s'est renforcée. Cette approche n'a cessé depuis de se développer, conduisant aux principales avancées suivantes.

1) une politique plus structurée :

A mesure que l'accessibilité a été vue comme élément à part entière de la qualité de service, son développement a de plus en plus été conçu selon une **logique centrée sur les besoins des voyageurs**. Auparavant, les opérations réalisées étaient souvent fonction de considérations techniques locales (trafic, hauteur des dénivelées, ...), voire d'opportunités de travaux dans telle ou telle gare. Elles étaient aussi conçues surtout par réseau, sans lien très net avec le milieu environnant ou le degré d'accessibilité des modes en correspondance. Un premier progrès a été d'avoir une **vision plus globale**, qui privilégie la satisfaction du maximum de besoins de déplacement de bout en bout, au besoin par l'emprunt successifs de plusieurs modes accessibles complémentaires.

Autre évolution : une **accessibilité pour tous**. Alors que précédemment, les programmes étaient plutôt ciblés par type de handicap (malentendants, malvoyants, handicapés moteurs, ...) et que l'usage de certains équipements restait subordonné à une assistance externe, le parti adopté - repris depuis dans tous les textes sur le sujet - a été d'étendre la notion d'accessibilité à toute personne dont la mobilité était réduite à titre permanent ou temporaire, d'en traiter simultanément tous les aspects dans un même lieu et de rendre les transports collectifs utilisables en autonomie complète (installations en libre service). L'objectif restant bien entendu de parvenir à un système de transport totalement accessible à terme.

La conséquence a été un renchérissement du coût unitaire des projets. D'où une **recherche d'optimisation**, tant à l'intérieur d'un même réseau qu'entre les différents types de services (ferroviaires, routiers, spécialisés) offerts, pour gérer au mieux cette politique nécessairement progressive.

Tels sont les principes qui, s'agissant des **dessertes ferroviaires**, ont amené le STP à réaliser en 1992/93 l'étude dite « **réseau noyau** ». Visant l'utilité maximale des investissements, son objectif était de déterminer celles des gares et, complémentaiement, des stations de métro qui paraissaient devoir être rendues accessibles en priorité. Ceci à partir d'une analyse multi-critères qui, à celui du trafic, en ajoutait d'autres davantage fonction des sites desservis : correspondances possibles, pôles d'attraction alentour ou reliés (universités, centres hospitaliers, de loisirs, commerciaux, culturels, ...), éloignement et facilité de liaison avec la capitale, présence d'établissements spécialisés PMR, par exemple.

Au-delà de la dizaine de gares estimées accessibles à l'époque, le résultat de cette étude a été, pour le réseau à grand gabarit (RER + trains), 3 scénarios de respectivement 41, 81 et 120 gares ; pour le métro, 2 scénarios de 41 et 75 stations. Vu les moyens financiers disponibles, l'option prise a été de les concentrer sur le grand gabarit, en privilégiant le scénario n° 2. Celui-ci est depuis progressivement réalisé (cf. point 3). Pour le métro, la logique a été que, grâce au développement des véhicules à plancher bas qui alors se dessinait, le réseau d'autobus pourrait assurer une desserte plus dense à moindre coût et que, toujours dans un souci d'optimisation, mieux valait sans doute privilégier cette orientation dans un premier temps.

Concernant ce réseau d'autobus, le fil directeur de la politique suivie en la matière a précisément été d'exploiter au mieux la novation constituée par ces **véhicules à plancher bas**. Pour que la complémentarité précitée avec les lignes ferroviaires puisse jouer au plus vite, il s'est agi d'**inciter** les transporteurs à acquérir ce type de matériel, d'en **anticiper** la généralisation aujourd'hui inéluctable et de **maximiser le service** apporté aux voyageurs.

En matière d'incitation, la Région a modifié ses aides financières aux entreprises de l'APTR et de l'ADATRIF pour l'achat et le renouvellement de leur matériel roulant. Aujourd'hui, elle ne subventionne quasiment plus que des autobus à plancher bas. Le STP a pour sa part appuyé la décision de la RATP de ne plus renouveler son parc qu'avec de tels véhicules, dotés d'un système d'agenouillement et d'une rampe rétractable. Ainsi, d'ici environ dix ans, tous les autobus d'Ile-de-France ou presque seront de ce type.

Le souci d'anticiper sur cette généralisation s'est notamment traduit sur l'aménagement des points d'arrêt et des gares routières. Financeurs de ces équipements, le STP et la Région ont en effet imposé dès 1994/95 aux maîtres d'ouvrage que, pour pouvoir être subventionnés, les projets devaient inclure la problématique de l'accessibilité en termes de hauteur des quais, d'espaces de dégagement autour des abris ou encore de facilité d'accostage pour les véhicules. Ces prescriptions ont été précisées et incluses dans le cahier de références qu'en 1996, ils ont édité sous leur double timbre pour l'implantation des points d'arrêt bus en Ile-de-France. Elles ont été reprises dans tous les documents similaires ultérieurs, en particulier celui relatif aux gares routières qui vient d'être achevé.

Quant à la maximisation du service rendu, elle émane d'une évaluation détaillée des premières lignes équipées, tant de la RATP que des entreprises privées. Cette étude a permis de mettre en évidence les principaux écueils et les précautions à prendre pour les éviter. A l'initiative de la Région, du STP, de l'APTR et de l'ADATRIF, il en est résulté un cahier de recommandations à l'intention des transporteurs et des collectivités locales, pour les guider dans leur démarche. Remis au Conseil en février dernier, ce document a été depuis très largement diffusé.

Enfin, pour que les personnes fortement handicapées requérant des véhicules spécialement adaptés puissent aussi mieux déplacer, le STP a également renforcé sa politique en faveur des **transports spécialisés**. Outre une **aide financière croissante** aux associations pour les trajets domicile-travail qu'elles assurent (cf. point 4), son action en ce domaine a surtout consisté, d'une part à homogénéiser et à conditionner ces aides à une **qualité de service** accrue suivant un cahier des charges élaboré en 1995, d'autre part à tendre vers une **meilleure organisation** du secteur grâce à une vaste étude engagée en 1998 et dont les résultats sont attendus incessamment.

2) une concertation systématisée :

Créé en 1977 au sein du CNT par le ministre chargé des transports, le Comité de Liaison pour le Transport des personnes Handicapées (Colitrah) a vu ses missions élargies par arrêté ministériel du 15 novembre 1990. Ce fut une première occasion pour le STP et les transporteurs de renforcer les relations déjà étroites qu'ils n'avaient pas manqué de nouer avec cet organisme de concertation officiel depuis son institution.

Un tel comité à vocation nationale s'est toutefois avéré insuffisant pour traiter spécifiquement des importantes questions propres à l'Ile-de-France. Aussi deux nouvelles initiatives ont-elles été prises fin 1994 / début 95 :

- l'une par le STP, consistant à créer et à piloter une **structure de concertation multipartite** apte à éclairer et à coordonner les choix des décideurs sur la politique à mener pour rendre les transports collectifs d'Ile-de-France accessibles et à faire des propositions en ce sens. Outre le STP, cette structure réunit le ministère des transports, celui chargé des affaires sociales, le Conseil régional et, représentant les associations concernées, le Colitrah. Les transporteurs y sont bien entendu étroitement associés et, en tant que de besoin, d'autres acteurs : constructeurs, collectivités, organismes ou personnalités qualifiées, par exemple;

- l'autre par le Colitrah qui, en instituant un **groupe Ile-de-France** où siègent les associations représentatives des personnes handicapées, s'est ainsi donné les moyens de mieux s'en faire l'écho dans la structure précitée.

Depuis cette date, toutes les questions de principe relatives au développement de l'accessibilité des transports de la région sont systématiquement examinées par la structure en cause, laquelle a notamment contribué à :

- la mise au point d'une procédure propre à améliorer la consultation des organismes représentant les PMR lors de l'instruction des projets d'investissement (1995) ;

- la réalisation du cahier des charges cité au point 1 ci-dessus conditionnant à une qualité de service accrue les aides financières du STP aux associations assurant des transports spécialisés (1995) ;

- l'élaboration, suite à la parution des décrets des 26 janvier 1994 et 8 mars 1995, d'un document facilitant et harmonisant entre les maîtres d'ouvrage l'approche du "cadre et des procédures pour l'application au secteur des transports collectifs d'Ile-de-France des dispositions législatives et réglementaires en faveur du développement de l'accessibilité aux personnes handicapées des établissements et installations recevant du public" (1996/97) ;

- la prise en compte, grâce à un groupe-test spécifique d'utilisateurs, de la problématique PMR dans le cadre du projet télébillétique (1997) ;

- la réalisation du cahier de recommandations également cité en 1, à destination des collectivités locales et des transporteurs pour la mise en service des autobus à plancher bas (1997/98).

Plus généralement, elle a aussi débattu des politiques de développement de l'accessibilité des réseaux ferrés des entreprises publiques, de celle de la RATP et des transporteurs privés en matière de réseaux routiers, du matériel roulant et des équipements en gares, ainsi que de différentes études réalisées durant la période sur tous ces sujets. Autant d'échanges qui, outre une meilleure convergence de vues, ont permis de lever certains obstacles parfois mineurs pour la clientèle courante, mais essentiels pour celle à mobilité réduite.

Actuellement, deux de ses principaux sujets de réflexion sont la programmation des opérations d'investissement, problématique de l'interface quais-voitures comprise, et les suites à donner à l'étude en voie d'achèvement sur l'amélioration de l'organisation des services de transport spécialisés.

Au-delà de cette structure multipartite et du Colitrah national ou "Ile-de-France", la concertation a également été systématisée à d'autres niveaux : celui des **commissions consultatives de sécurité et d'accessibilité** prévues par les textes, bien sûr, mais aussi les **associations**, les **entreprises**, le **Conseil régional** et les **collectivités locales**, le **CESR** ou certains **organismes spécialisés** tels que l'Agefiph qui interviennent également en ce domaine.

3) des réalisations concrètes plus nombreuses, mieux conçues :

On rappellera d'abord qu'en application de la loi de 1975, les **nouvelles gares ou stations** doivent désormais être accessibles, au moins jusqu'aux quais. Ceci a bien été respecté pour toutes les réalisations conçues depuis : prolongement des RER A à Chessy, B à Roissy-CDG 2, C à Cergy-le-Haut ; du métro à La Défense et à St Denis Université ; Orlyval ; desserte du Stade de France ; tramways T1 et T2 ; Météor et bientôt les nouvelles gares de la ligne Eole, notamment. L'évolution tient ici à la façon d'appréhender cette obligation d'accessibilité. Souvent perçue initialement comme une contrainte à satisfaire à moindres frais, elle a progressivement été vue de manière plus positive et, globalement, de mieux en mieux intégrée dans les projets. Météor et les lignes de tramway sont à cet égard particulièrement démonstratives.

Avec la mise en œuvre du réseau noyau, outre qu'elles se sont inscrites dans un programme mieux structuré, les mises en accessibilité de gares ferroviaires existantes se sont notablement développées. Selon les principes directeurs et sous l'effet du travail de concertation indiqués aux points précédents, même si des progrès restent à accomplir notamment pour l'interface quais-train, les projets se sont aussi améliorés en qualité, dans le sens d'un accès aux transports en autonomie pour tous.

Au début des années 1990, les gares réputées accessibles étaient à peine une dizaine. D'autres avaient certes été dotées d'équipements (bandes d'éveil, boucles magnétiques auditives, guichets abaissés, passages élargis, ...), certaines même d'élévateurs ou d'ascenseurs, mais soit elles ne traitaient que quelques types de handicap, soit elles exigeaient que les utilisateurs de fauteuil roulant fassent appel à des agents des entreprises pour les assister.

L'évolution s'est amorcée en 1991/92, alors que l'étude réseau noyau s'élaborait. Elle a donné lieu à une période de transition, où les programmes de petits équipements ont commencé à être relayés par des opérations plus conséquentes (transformation de monte-charges en ascenseurs, voire installation de nouveaux ascenseurs), plus globales (réalisation concomitante de travaux annexes le long du cheminement), à un rythme plus soutenu.

Cette tendance n'a ensuite cessé de s'affirmer, avec la mise en œuvre des projets listés en annexe. Parmi eux : 2 opérations "lourdes" en 1993 (Asnières, Houdan) ; 5 en 1994 (Noisiel, St Maur Créteil, Vincennes, Torcy, Cité Universitaire) ; 7 en 1995 (Auber, Vaucresson, Sartrouville, Roissy CDG 1, CDG-Etoile, St Germain en Laye, Nanterre-Ville) ; 4 en 1996 (2^e phase Sartrouville, Châtelet, Denfert-Rochereau, Issy-Plaine) ; 5 en 1997 (Héricy, Montfort l'Amaury, Antony, Gare de Lyon, Poissy) et 4 en 1998 (Nogent sur Marne, 2^e phase Châtelet, Joinville le Pont, Rueil Malmaison).

Pendant cette période, certains quais ont aussi été relevés : Houilles Carrières, Sartrouville, Maisons Laffitte, Achères Ville, Conflans Fin d'Oise, Cergy Préfecture et St Christophe, gares de la banlieue Est d'Eole. Mais la disparité des matériels desservant ces gares ou les sujétions d'exploitation (passage de trains de marchandises, réservation du gabarit militaire, par exemple) n'ont pas permis l'autonomie totale jusqu'à l'intérieur des voitures. C'est une difficulté très complexe à résoudre, raison sans doute pour laquelle les textes ne l'imposent pas, mais que l'objectif d'utilité maximale des investissements conduit maintenant à devoir surmonter.

Grâce à cette politique, plus d'une quarantaine de gares sont aujourd'hui accessibles ou en travaux.

Comme indiqué en 1, pour la complémentarité avec les dessertes à grand gabarit, le parti adopté a été de préférer dans un premier temps le réseau d'autobus à celui du métro. Celui-ci n'en a pas moins fait l'objet de quelques réalisations : stations Esplanade et Grande Arche dans le cadre du prolongement de la ligne 1 à la Défense et du projet Cœur Transport ; stations St Denis Université avec le prolongement de la ligne 13 ; aménagement de la station St Denis Porte de Paris (même ligne) pour la desserte de Stade de France ; ligne 14 (Météor) en totalité ; stations Barbès Rochechouart et Quai de la Gare (lignes 2 et 6) à la faveur de leur rénovation plus globale.

Pour les autobus, jusqu'au début des années 1990, les réalisations n'avaient guère porté que sur l'équipement d'une douzaine de lignes parisiennes en dispositifs d'annonce sonore des prochains arrêts. S'est ajoutée en 1992, avec quelques imperfections encore à résoudre, la conception accessible du Trans Val de Marne.

L'évolution majeure a été l'arrivée et le développement des autobus à plancher bas. En 1992/93, ils n'étaient que quelques unités. Leur progression a débuté en 1994, avec la décision de la Région de modifier ses aides aux transporteurs privés pour les inciter à acquérir ce matériel ; puis celle de la RATP, généralisée depuis, de passer ses premières commandes. A ce jour, entre 1/4 et 1/3 du parc public et privé (hors autocars) est pourvu. Il le sera en totalité ou presque d'ici 10 ans. D'autre part, après réticences dues à la fiabilité des dispositifs, aux problèmes de voirie et de quais et aux coûts d'exploitation, l'agenouillement de ces autobus et leur équipement en palettes rétractables a lui aussi tendance à se systématiser.

Le STP ne subventionne pas l'achat de ces véhicules. Mais il les a favorisés, voire anticipés, en les incluant dans son action plus globale sur les aménagements de voirie, points d'arrêt et gares routières. Dès 1992/93, entre autres progrès qualitatifs, il avait en effet invité les maîtres d'ouvrage à inclure dans leurs projets la perspective de ces autobus et plus généralement les questions d'accessibilité, sous peine de se voir refuser l'aide sollicitée. Ceci a été intégré dans le cahier de références pour l'implantation des points d'arrêt bus publié en 1996 (cf. point 1), auquel ils doivent depuis se conformer. Cette politique a permis qu'aujourd'hui, 1500 à 2000 points d'arrêt et environ 25 % des gares routières aient d'ores et déjà été traités, soit à la conception, soit lors d'autres travaux.

Autres réalisations : la mise en accessibilité totale (matériel roulant, équipements embarqués et aménagement des arrêts) des deux lignes RATP n° 20 (St Lazare / Gare de Lyon) et 91 (Montparnasse / Bastille), dont l'évaluation avec celle d'autres lignes privées a nourri l'élaboration du cahier de recommandations diffusé dernièrement aux collectivités et aux transporteurs pour optimiser la mise en place des autobus à plancher bas ; ou encore, non lié aux caractéristiques du matériel mais essentiel pour les malentendants et malvoyants, un début de développement des annonces sonores et/ou visuelles des prochains arrêts à bord des bus.

Quant aux **transports spécialisés**, hors les services municipaux adaptés et ceux propres aux établissements qui reçoivent des personnes handicapées, ils sont aujourd'hui assurés par 14 associations et 13 transporteurs, avec un parc de quelque 475 véhicules. Ce nombre n'était que d'une soixantaine il y a moins de dix ans.

Les interventions du STP en la matière consistent à aider financièrement certaines associations pour les trajets domicile-travail qu'elles assurent ; ce sur la base d'un montant par véhicule, plafonné en fonction du nombre de voyages réalisés par an. En 1993, on dénombrait 9 bénéficiaires, pour 94 véhicules et environ 171 000 voyages. En 1998, ils ont été 12, pour 170 véhicules et 270 000 voyages (montants financiers en 4).

Cette progression quantitative conséquente, reflet de l'importance des besoins insatisfaits, n'en a pas pour autant occulté une exigence de qualité accrue : tant le cahier des charges de 1995 que l'étude de 1998 en procèdent.

4) des moyens financiers accrus :

De 1992 à 1998, selon le détail annexé, les contributions financières individualisées du STP pour les **dessertes ferroviaires** (en général 50 % du coût des projets) ont évolué au total comme suit (MF courants) :

1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
12,54	7,89	48,18 [*]	54,57 [*]	30,12	25,25	20,25

[*] dont 32,75 MF en 1994 et 17,25 MF en 1995 de rehaussements de quais

Par rapport aux années précédentes (moyenne ~ 3 MF), l'effort est donc déjà très significatif. Par ailleurs, durant cette période, certains projets globaux (Cœur Transport, Gare du Nord angle sud-est, voire Eole) ont également donné lieu à subventions, toutes natures d'investissements confondues. La part de ces subventions correspondant aux travaux d'accessibilité inclus n'est pas ici comptabilisée, mais elle vient s'ajouter. Idem pour les nouveaux ouvrages ou cheminements rendus accessibles à la faveur d'autres opérations, suppressions de passages à niveau par exemple, elles aussi subventionnées.

Pour les **autobus**, seules quelques opérations ont été financées spécifiquement : TVM en 1992/93 (6,50 MF), points d'arrêt à Evry en 1994 (0,38 MF), lignes RATP n° 20 et 91 en 1995 et 1996 (4,50 et 0,59 MF), liaison entre les gares routières urbaine et interurbaine à St Quentin en Yvelines en 1998 (3,76 MF). L'essentiel des autres gains d'accessibilité auxquels le STP contribue financièrement est le fait des règles imposées pour les aménagements plus globaux de points d'arrêt et de gares routières. Les subventions correspondantes sont donc incluses dans celles allouées indistinctement pour ces travaux.

Cette part affectable à l'accessibilité est certes très variable selon les arrêts : certains nécessitent le relèvement de la bordure de trottoir, la reprise du fil d'eau, voire un déplacement total par manque de place ; pour d'autres déjà plutôt bien configurés, repositionner le mobilier urbain ou la signalisation suffit. Mais l'analyse d'un échantillon de dossiers-types (Paris, proche et grande couronne) montre qu'un coût moyen de 55 KF par arrêt (soit un apport de 27,5 KF du STP) est assez représentatif.

Rapportée au nombre de points d'arrêt et de postes à quai en gare routière financés avec accessibilité, en ajoutant les opérations individualisées ci-dessus, cette moyenne conduit aux apports du STP suivants (MF) :

1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
2,00	7,00	4,00	9,50	11,50	12,50	22,00

Les contributions pour les **services spécialisés**, elles, se sont élevées à (MF) :

1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
7,28	10,42	12,31	16,34	18,84	21,23	22,48

Au total, durant ces 7 dernières années, de façon individualisée ou à l'intérieur de subventions plus globalisées (hors grands projets), le STP a donc consacré à l'amélioration de l'accessibilité les montants suivants (MF) :

1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
21,80	25,30	64,50	80,40	60,50	59,00	64,70

II - PERSPECTIVES A COURT ET MOYEN TERMES :

Cette démarche et ces moyens, ajoutés à ceux des autres contributeurs (entreprises, Région, autres collectivités), ont fait qu'à la fois le développement de l'accessibilité des transports s'est organisé et qu'elle a progressé. Tous les avis sur ce point convergent. Mais, vu l'importance de cet élément constitutif de la qualité et les enjeux qui s'y rattachent, nul doute qu'à l'heure du Plan des Déplacements Urbains et du futur Contrat de Plan Etat/Région, le rythme actuel n'est pas en rapport avec les ambitions. D'autre part, pour positive qu'elle soit, l'évaluation de la période précédente dénote encore un certain nombre d'insuffisances auxquelles il convient de remédier.

Deux grands objectifs semblent donc devoir sous-tendre la politique à mener dans les prochaines années : réduire le délai actuellement pluri-décennal à partir duquel l'Ile-de-France pourra se prévaloir d'un réseau de transports collectifs significativement accessible ; et, favorisant aussi sa crédibilité, optimiser plus encore la démarche, lui donner davantage de lisibilité. Les orientations qui suivent traduisent pour le STP ces préoccupations.

1) **Au plan des principes**, suivre une logique centrée sur les besoins du voyageur, raisonner en termes de déplacement de bout en bout en exploitant la complémentarité entre les modes, développer l'accessibilité pour tous, font maintenant l'unanimité. Ils peuvent être tenus pour acquis. La recherche d'optimisation aussi, même si sa traduction consistant à privilégier l'autobus par rapport au métro suscite encore à quelques réserves.

Sur ce point précis, le rapport efficacité/coût joue trop en faveur de l'autobus pour qu'actuellement, cette priorité puisse être remise en cause sans risque d'incobérence. A dépenses égales, mieux vaut en effet s'attacher à rendre au plus vite accessible tout un ensemble de lignes routières maillées, plutôt que d'investir dans quelques stations qui, même bien choisies, n'offriront longtemps qu'un nombre très limité de liaisons possibles. L'argument selon lequel l'accostage des bus aux arrêts présente des défaillances n'est pas en soi suffisant : d'une part, des progrès peuvent - et doivent - être obtenus en la matière ; d'autre part, l'accès aux voitures du métro depuis les quais est loin lui aussi d'être exempt de tout reproche, sans solution aisée pour y remédier.

Tout aménagement de station de métro ne sera pas pour autant exclu. La même logique d'optimisation suppose au contraire de saisir les opportunités et que, notamment en cas de rénovation importante à d'autres fins, au-delà des obligations réglementaires, elles soient mises à profit pour traiter totalement la question. Ce principe a été appliqué pour les stations St Denis Porte de Paris, Barbès Rochechouart ou Quai de la Gare. Il doit continuer à l'être, en particulier sur les lignes à plus fort potentiel (existence de stations déjà accessibles ; correspondances possibles avec Météor, le RER ou les lignes de bus aménagées ; stations prioritaires selon le volet métro de l'étude réseau noyau). Ceci pourra même orienter les programmes de rénovation en fonction de ce critère.

Autres facteurs de progrès pour maximiser l'utilité des investissements : passer d'un traitement de l'accessibilité se limitant encore trop souvent aux quais à une approche plus fonctionnelle, qui inclue l'accès aux voitures ; et améliorer l'information autour des installations et services existants.

La première question est de loin la plus ardue ; et pas seulement pour son coût, déjà très problématique. Chiffré sommairement lors de l'étude réseau noyau, le rehaussement complet des quais des gares ferroviaires ferait en effet plus que doubler le prix des projets (1,3 GF avec, contre 0,6 sans, pour le scénario 2). Un tel écart impose de recourir à des solutions plus partielles, type relèvement au droit d'une seule voiture, qui restent à tester et à coordonner régionalement. Mais - surtout - en raison de la disparité des matériels et des sujétions d'exploitation déjà mentionnées, ou notamment dans les gares en courbe, de telles solutions ne seront pas à elles seules suffisantes. Elles ne dispenseront pas de systèmes mobiles embarqués, voire sur quai, eux aussi à étudier.

Pour les bus, ces dispositifs (agenouillement et palettes rétractables) existent et la RATP en équipera désormais tous ses nouveaux véhicules. Les voyageurs percevraient mal que les entreprises privées n'offrent pas le même service, d'où des incitations financières à prévoir (coût : ~ 50 KF/bus). Ceci va de pair avec l'aménagement déjà engagé des arrêts, qu'au demeurant ces dispositifs contribuent à limiter ; et avec leur protection contre toute gêne au bon accostage des véhicules le long du trottoir. Se pose aussi la question des autocars, exploités notamment en grande couronne sur lignes interurbaines, et pour lesquels il n'existe actuellement pas de matériel surbaissé.

En matière d'information, les éléments relatifs à l'accessibilité devront être intégrés le plus possible dans celle destinée à l'ensemble de la clientèle, tant pour la signalétique, les plans, dépliants, ...etc que pour les serveurs téléphoniques ou télématiques. Les actions devront être développées en direction des transports réguliers, mais aussi des services spécialisés, particulièrement démunis en l'espèce.

De façon plus générale, l'organisation de ces transports spécialisés devra elle aussi être optimisée. Sans préjuger des conclusions définitives de l'étude en cours, favoriser un moindre cloisonnement géographique, une certaine mutualisation des moyens et une plus grande homogénéité des services semblent d'ores et déjà des orientations à faire prévaloir. Se posera aussi la question du maintien du critère domicile-travail posé pour les interventions du STP, de plus en plus controversé et difficile à défendre au regard de la banalisation opérée pour la carte orange.

Enfin, tous modes confondus, les investissements subventionnés ne pourront rendre un service conforme à leur destination que si leur disponibilité est quasiment sans faille et si les dérangements temporaires sont signalés. Ceci suppose des exigences de maintenance accrues et davantage de réactivité en cas de dysfonctionnements.

2) **En termes de méthode**, une des règles de base doit bien entendu rester la concertation systématisée. Celle en place continuera donc de s'appliquer. On cherchera même à la conforter par des relations de partenariat plus directes avec les associations d'usagers ou celles représentatives des personnes à mobilité réduite.

Par ailleurs, les principes ci-dessus gagneront à être déclinés plus précisément à travers, d'une part la définition d'un véritable plan d'action couvrant sensiblement la période du futur contrat de plan Etat/Région ; d'autre part, à l'intérieur de ce plan, la programmation de ses principales mesures constitutives.

Au vu des discussions amorcées avec la Région, le plan d'action pourrait s'articuler autour des axes suivants :

- accélération de la mise en œuvre du réseau noyau, en privilégiant dans un premier temps celles des 120 gares ferroviaires du scénario 3 pour lesquelles le problème de l'interface quais-train pourra a priori être ensuite résolu sans remise en cause des investissements d'infrastructure réalisés ; fixation du rythme de cette accélération en fonction des moyens financiers respectifs de la Région et du STP et d'une clé de répartition à définir ;

- pour ces mêmes réseaux ferrés, recherche de solutions les plus économiques possible concernant tant les quais que le matériel roulant pour assurer une bonne accessibilité jusqu'à l'intérieur des voitures ; expérimentation sur site (ligne B du RER ?), évaluation et éventuellement extension ;

- en matière d'autobus, généralisation de l'équipement des véhicules en palettes et dispositifs d'agenouillement pour les transporteurs privés ; poursuite de l'aménagement des arrêts (RATP + privés) selon une programmation pluriannuelle à fixer, en privilégiant les lignes du réseau principal issu du Plan des Déplacements Urbains ; prise en compte dans cette démarche, au travers d'équipements physiques et d'interventions auprès des autorités de police, de la nécessité de mieux protéger ces arrêts contre les entraves à l'accostage des véhicules ;

- pour les services spécialisés, mesures d'incitation des exploitants à optimiser leurs moyens, par exemple en les aidant à créer une centrale d'information / réservation et à se doter des équipements nécessaires ;

- plus généralement, développement de l'information sur les transports collectifs accessibles en Ile-de-France.

Quant à la programmation pluriannuelle détaillée des investissements, elle est en cours au sein de la structure de concertation multipartite pour les réseaux ferroviaires. Elle sera à définir de façon similaire, à travers un schéma directeur, pour les réseaux routiers.

3) **Enfin, s'agissant des moyens financiers**, l'objectif d'un réseau accessible significatif à horizon plus rapproché qu'actuellement n'est pas concevable sans un effort accru par rapport à la période écoulée. Mais celui-

ci doit aussi rester compatible avec les ressources prévisionnelles totales, autres besoins déduits. D'où là aussi la nécessité d'un cadrage, pour à la fois contenir la politique dans des limites admissibles et lui assurer sa pérennité.

A ce stade, un tel cadrage n'a de sens que par enveloppes budgétaires globales. Sa ventilation mesure par mesure sera précisée ultérieurement, lorsque les discussions complémentaires nécessaires à la définition exacte du plan auront abouti. Par ailleurs, on distinguera les aides au fonctionnement accordées pour les transports spécialisés (relevant du VT) de celles à l'investissement, tous services confondus (prélevées sur le produit des amendes).

Pour les premières, l'objectif des mesures est de mieux répondre à une demande largement insatisfaite. Le trafic concerné ira donc croissant, quelle que soit l'amélioration apportée par ailleurs aux transports réguliers. Ce sera encore plus vrai si, sous la pression, la limitation de ces aides aux trajets domicile-travail doit en définitive être levée. En revanche, les charges des bénéficiaires augmenteront d'autant moins proportionnellement que le plan vise aussi à les contenir. En agissant sur le barème, on peut donc escompter qu'en fin de période, on n'excèdera pas une somme de quelque 40 MF, selon une progression sensiblement régulière.

Quant aux contributions issues du produit des amendes, un premier besoin à satisfaire sera l'aménagement des points d'arrêt bus et éventuellement une participation à l'équipement des véhicules privés en palettes rétractables et dispositifs d'agenouillement, corrélativement au développement du matériel à plancher bas. S'y ajouteront quelques équipements (radiolocalisation, information, ...) pour les services spécialisés, mais sans doute de façon beaucoup plus marginale. Les dépenses seront par ailleurs importantes dès les premières années, vu le délai dans lequel il est prévu que les autobus à plancher bas se généralisent. Tout ceci conduit à prévoir pour les dessertes routières une dotation relativement constante de l'ordre de 40 MF/an, au demeurant insuffisante pour traiter tous les points d'arrêt nécessaires au même rythme que le renouvellement attendu du matériel mais que les ressources globales plafonnent.

Les réseaux ferroviaires offrent certes un peu plus de souplesse dans la programmation. Mais les moyens doivent rester cohérents avec les objectifs affichés, sous peine d'ôter à la politique toute crédibilité. Un minimum est donc là aussi nécessaire qui, pour viser une centaine de gares accessibles à l'horizon du plan, se situe autour d'une moyenne de 50 MF/an. Une certaine progressivité peut toutefois être ici envisagée, compte tenu du délai nécessaire à la mise au point de solutions efficaces pour traiter le problème de l'interface quais-train.

Au total, le cadrage pourrait donc être indicativement le suivant (en MF) :

	(1999)	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
réseaux ferrés	(40)	45	45	45	50	55	55	55
réseaux routiers	(25)	40	40	40	40	40	40	40
s/s total P.A.	(65)	85	85	85	90	95	95	95
spécialisés (VT)	(25)	27	29	31	33	35	37	39

Pour supérieures qu'elles soient à celles de la période passée, ces sommes n'en restent pas moins très contraintes au regard du niveau actuel d'accessibilité des réseaux et des progrès à réaliser en la matière. Des moyens encore accrus seraient assurément souhaitables. Toute amélioration du recouvrement du produit des amendes ne pourrait que les favoriser.

 CONSEIL D'ADMINISTRATION

POLITIQUE DU STP EN FAVEUR DE L'ACCESSIBILITE
 DES TRANSPORTS COLLECTIFS
 AUX PERSONNES A MOBILITE REDUITE

ANNEXE

Années C. I	Gares	Description sommaire de l'opération	Montant STP
1992	Paris Est, St Lazare et Gare de Lyon	Amélioration de l'accessibilité	1 150 000
1992	La Varenne Chennevières, Joinville le Pont, Nogent sur Marne, Fontenay sous Bois, Vincennes, Noisy le Grand, Chatou-Croissy, Le Vésinet-Centre, Le Vésinet Le Pecq, Fontaine Michalon.	Transformation de monte-charge en ascenseurs	1 400 000
1992	Ligne B	Travaux annexes pour les UFR	350 000
1992	T. V. M.	Accessibilité aux véhicules T.V.M.	1 500 000
1992	La Défense et Clichy Levallois	Création d'ascenseurs	2 750 000
1992	Noisy le Sec	Création ascenseur	1 250 000
1992	Bures sur Yvette (Ligne B)	Création de 2 ascenseurs	1 785 000
1992	Nanterre Université	Création d'un accès et d'ascenseurs	3 850 000
1993	Asnières	Installation d'ascenseurs + rénovation souterrain	4 900 000
1993	Houdan	Ascenseurs dans passage souterrain	1 750 000
1993	Stations TVM	Remise à niveau de 7 stations en faveur des PMR	5 000 000
1993	Cergy-Préfecture et La Défense	Bandes d'éveil de vigilance	285 000
1993	Noisy-Le-Sec	Complément d'équipement	950 000
1994	Noisiel	2 ascenseurs en libre service	3 750 000
1994	ST Maur Créteil	2 ascenseurs en libre service	3 045 000
1994	Vincennes RER A	Création de 2 accès avec 2 ascenseurs	2 285 000
1994	Achères Ville	Rehaussement des quais	9 000 000
1994	Maison Laffitte	Rehaussement des quais	10 700 000
1994	Houilles Carrières	Rehaussement des quais	5 150 000
1994	Conflans fin d'Oise	Rehaussement des quais	7 900 000
1994	Ville nouvelle d'Evry	Mise en accessibilité de la station	377 500
1994	Torcy	2 ascenseurs	4 600 000
1994	Cité Université	Transformation de 2 monte-charges en ascenseur	1 750 000
1995	Paris	Aménagement arrêts ligne n°20 de la RATP	4 500 000
1995	Auber	1 ascenseur/2 élévateurs + passage confort	4 250 000
1995	Mantes la Jolie	Place de stationnement PMR ; adaptation WC guichet abaissé porte automatique /signalétique (existe un ascenseur en libre service)	190 000
1995	Colombes	guichet abaissé ; adaptation WC porte automatique porte ascenseur vitrée signalétique (existe un ascenseur en libre service)	180 000

1995	Suresnes Mont Valérien	création place de stationnement PMR bateau sur trottoir ; guichet abaissé ; adaptation WC ; porte automatique ; mise en libre service des ascenseurs ; aménagement d'une rampe signalétique (existe deux ascenseurs à la demande)	300 000
1995	Ligne 13	Aménagement de qualité de service et accessibilité	5 000 000
1995	Vauresson	Création d'un passage souterrain + aménagement PMR	4 650 000
1995	Versailles Rive Droite	guichet abaissé mise en libre service des ascenseurs adaptation des WC (existe un ascenseur à la demande)	300 000
1995	Sartrouville	Allongement et rehaussement des quais	9 300 000
1995	Sevran-Beaudottes	deux passages confort mise aux normes de l'ascenseur côté Paris. modification des locaux pour mise en libre service création de deux places de stationnement PMR signalétique (existe deux ascenseurs dans les locaux)	850 000
1995	RER Aéroport CDG 1	création de deux ascenseurs en libre service + deux passerelles passage confort signalétique (existe deux ascenseurs non en libre service)	2 450 000
1995	RER CDG Etoile	quatre ascenseurs reliant voirie aux quais + passage confort	10 300 000
1995	Saint Germain en Laye	trois ascenseurs (sol quais) passage confort	6 450 000
1995	Cergy Saint-Christophe	rehaussement des quais	3 975 000
1995	Cergy Préfecture	rehaussement des quais	3 975 000
1995	Nanterre Ville	Transformation monte-charge en ascenseur en libre service trois couloirs d'accès aux ascenseurs transformation des portes en portes automatiques grille de fermeture deux passages confort signalétique	2 395 000
1996	Sartrouville	deux ascenseurs panoramiques en libre service intégrés dans un projet plus vaste (existe un ascenseur quai A ; quais rehaussés)	4 900 000
1996	Cergy St Christophe	guichet abaissé mise en libre service des deux ascenseurs signalétique (quais rehaussés)	265 000
1996	Station Barbes	Escaliers mécaniques et ascenseurs	8 850 000
1996	Châtelet	1 ascenseur	4 250 000
1996	Denfert-Rochereau	2 ascenseurs	1 100 000
1996	Quai de la Gare	Mise en accessibilité de la station + mécanisation	8 250 000
1996	Issy-Plaine	Mise en accessibilité de la gare	2 500 000
1997	Paris	Aménagement des arrêts de la ligne n°91	590 000
1997	Monfort-L'amaury	Installation ascenseurs	1 425 000
1997	Héricy	Allongement et Rehaussement des quais Passage souterrain et rampe pour PMR	1 985 000
1997	Champagne sur Seine	Allongement des quais et création d'un cheminement PMR	845 000
1997	Fontaine le Port	Allongement et rehaussement des quais Création d'un passage souterrain et du cheminement PMR	955 000

1997	Paris Gare de Lyon	Aménagement de la gare pour les PMR	6 340 000
1997	Poissy	Aménagement de la gare pour les PMR	8 900 000
1997	Antony	amélioration sécurité et qualité de service et aménagement des installation pour leur utilisation par les PMR	7 800 000 dont 4 800 000 pour les PMR
1998	Nogent sur Marne	Aménagement d'un accès ; création d'une sortie et de deux ascenseurs ; mise en libre service d'un ascenseur ; passages élargis	6 458 000
1998	Saint-Quentin-en-Yvelines	Sécurisation et mise en accessibilité entre la nouvelle gare routière, le hall de la gare SNCF et les lignes de transport interurbain	3 761 000
1998	Châtelet	Création d'un ascenseur ; transformation de trois montes charges en ascenseurs ; portillons élargis	5 700 000
1998	Joinville le Pont	Création trois ascenseurs ; aménagement d'une rampe ; passage élargi	5 950 000
1998	Rueil-Malmaison	Transformation d'un monte charge en ascenseur ; création d'une rampe et reprise d'une seconde rampe ; aménagement de palier.	2 140 000