

## Pour les usagers des bus, du bon et du moins bon

Selon un sondage réalisé par l'AMUTC, l'accès aux arrêts de bus est jugé facile par 96 % des usagers, mais l'attente est jugée inconfortable par 44 % en raison de la conception de l'abri (taille, protection inefficace contre les intempéries), du confort du banc ou de l'absence d'abri à certains arrêts. D'autres éléments dégradant le confort d'attente ont été cités : la mauvaise visibilité des bus qui arrivent, à cause de la vitre de retour avec les indications de lignes, la présence de fumeurs, l'absence de lumière, le manque d'information sur le temps d'attente.

A bord du bus, l'inconfort provient principalement de l'affluence, du style de conduite des conducteurs et du manque de places assises. Parmi les autres causes de dégradation du confort, il y a le chauffage parfois excessif, la musique, l'éclairage, le problème des poussettes.

Un point important non abordé dans ce sondage est celui de l'inadaptation des horaires à certaines évolutions de la société, notamment pendant l'été. En temps normal, beaucoup d'usagers galèrent dans des transports en commun bondés et souvent irréguliers en raison d'incidents ou d'encombrement sur les voies publiques. On aurait pu penser que l'été, avec une partie des voyageurs en congés et une circulation moins difficile, se traduirait par un meilleur confort, plus de place et moins d'attente.

Or nous vivons l'inverse parce que l'offre de transport est trop réduite par rapport au nombre réel d'usagers, entraînant des temps d'attente plus longs encore, des bus ou des métros toujours plus saturés.

S'y ajoute une incertitude, en particulier pour les bus, dont les horaires et la fréquence peuvent être modifiés jusqu'à 4 fois pendant l'été sur certaines lignes. Ah, la joie de découvrir que son bus a été supprimé dans le cadre d'un changement d'horaire !

Il serait temps de prendre en compte le changement des habitudes en matière de vacances. Le mois d'août n'est plus ce qu'il était ! De plus en plus d'usagers fractionnent leurs vacances et sont présents pendant l'été. Ils ont droit à un service de qualité. Merci d'avance à la RATP d'actualiser ses méthodes pour que l'été cesse d'être particulièrement difficile pour les usagers...

Le travail à temps partiel et le travail en horaires décalés sont d'autres évolutions sociétales qui rendent l'offre traditionnelle inadéquate. Elles ne sont pas en soi une mauvaise chose du point de vue des transports, car elles auront pour effet d'écarter les pointes. Encore faut-il que les transporteurs en tiennent suffisamment compte...

Alain FABRE, pour l'AMUTC ■

## Le transport par câble en milieu urbain, pourquoi pas ?



Conçu spécifiquement pour le franchissement d'obstacles, le transport par câble (téléphérique ou télécabine) s'est principalement développé en montagne. Cependant, son utilisation est également possible en milieu urbain. Il rencontre depuis quelques années plusieurs succès remarquables à l'étranger, en particulier pour répondre à des problématiques de franchissement de coupures urbaines (cours d'eau, vallées, voies autoroutières, faisceau ferroviaire...). Capable d'opérer dans des reliefs à très fortes pentes, le câble peut offrir une alternative à des parcours routiers contraints à des détours importants en améliorant significativement les temps de déplacement.

### Attractivité

L'attractivité du transport par câble en milieu urbain tient à plusieurs avantages :

- tracé direct,
- rapidité,
- fréquence de passage élevée,
- non-dépendance des aléas de circulation (site propre intégral),
- emprises au sol limitées,
- caractère original et souvent plaisant pour l'utilisateur.

C'est pourquoi, bien que les systèmes de transport par câble aérien soient encore absents du paysage des transports collectifs urbains et périurbains français, la loi de 2009 issue du Grenelle de l'Environnement identifie clairement les transports par câble parmi les alternatives pouvant offrir des réponses performantes dans le cadre d'une politique de réduction des nuisances et des émissions de gaz à effet de serre.

### Quelle différence entre téléphérique et télécabine ?

Les téléphériques se caractérisent par

deux véhicules liés par un même câble et se déplaçant à la même vitesse mais en sens contraire. Avec des cabines d'une capacité pouvant atteindre 200 personnes et une vitesse maxi de 45 km/h, ils permettent un débit de 2000 voyageurs par heure et par sens. A noter que les cabines d'une capacité supérieure à 40 places doivent obligatoirement être accompagnées par un agent d'exploitation.

Les télécabines se caractérisent par des « trains » de cabines d'une capacité maxi de 35 places. Bien que sa vitesse soit limitée à 25 km/h, ce système permet d'envisager un débit atteignant 4500 voyageurs par heure et par sens.

### Quel niveau de service ?

Le niveau de service fait référence aux notions de vitesse commerciale, de fréquence de passage, d'accessibilité et de confort. L'amplitude horaire est aussi une composante importante du niveau de service, mais elle n'est pas liée au système lui-même, elle relève du choix de l'autorité organisatrice. Il est parfaitement possible de faire fonctionner un transport par câble de 5 heures à ●●●

## ●●● Le transport par câble en ville

24 heures, à l'instar des modes lourds de transport collectif urbain (métro, tramway, BHNS).

L'expérience récente des villes ayant adopté un système de transport par câble permet de faire les constats suivants :

- Les vitesses commerciales des transports par câble sont du même ordre de grandeur que celles des tramways en service en France, soit de 15 à 24 km/h.

- La fréquence de passage des télécabines peut être très élevée, les cabines pouvant se présenter de façon quasi continue. Elle est plus réduite pour les téléphériques. A noter aussi que les transports par câble circulant en site propre intégral, ils bénéficient naturellement d'un cadencement régulier tout au long de la journée.

- L'accessibilité concerne l'ensemble des personnes à mobilité réduite. Les systèmes de transport par câble peuvent notamment accueillir fauteuils roulants, poussettes et bagages lourds et ne présentent, de ce point de vue, pas de particularité notable. Seul l'embarquement doit faire l'objet de dispositions particulières : nécessité d'un arrêt complet en station, et non d'un passage de la cabine à vitesse réduite, présence éventuelle de personnel pour l'assistance à l'embarquement dans chaque station. Une concertation avec les associations de handicapés est donc indispensable dès le début de l'étude d'un tel système.

- Quant au confort, il faut savoir que la charge maximale autorisée ne peut pas être dépassée pour des raisons réglementaires. Les surcharges constatées dans les systèmes de transport terrestres sont donc bannies, ce qui constitue un progrès notable vis-à-vis des autres systèmes de transport public. Ainsi, pour les cabines de petite taille, les matériels existants donnent une quasi-assurance de voyager assis.

### Et la disponibilité ?

La disponibilité d'un système traduit le temps réel de fonctionnement du système par rapport au temps de fonctionnement prévu sur une année. Les taux constatés sur les réseaux en service sont généralement élevés. Ainsi, le Metrocable de Medellin (Colombie) affiche un taux de disponibilité de 99,6 % et l'Aerial Tram de Portland de 99,3 % !

Il faut savoir aussi que la maintenance continue peut nécessiter d'arrêter momentanément le système. Dans la plupart des cas, il est possible d'effectuer ces opérations de nuit ou en fermant le système quelques heures avant l'heure habituelle ou en période creuse.

Plus contraignantes, les grandes inspections périodiques imposées par la réglementation française exigeront de

mettre en place un service de transport de substitution, avec une dégradation momentanée mais importante du service. L'amplitude et la fréquence de ces grandes révisions varie fortement selon la technologie choisie. Ce point est donc capital dans le choix de la technologie de transport par câble qui sera effectué par l'autorité organisatrice.

### Un mode économe en énergie

En nous fiant aux données relevées sur les réseaux en service, la consommation électrique rapportée à la place offerte se situe entre 0,01 kW/km et 0,10 kW/km. Par comparaison, la consommation d'un tramway fer se situe entre 0,01 kW/km et 0,03 kW/km. Le transport par câble est donc tout à fait compétitif par rapport au tramway, lui-même particulièrement économe en énergie.

### Et les coûts d'investissement et de fonctionnement ?

Le coût de l'installation d'une télécabine ou d'un téléphérique peut être très variable en fonction des performances souhaitées et du terrain concerné. En se basant sur des installations récemment mises en service comme la télécabine de Barcelone (capacité de 3000 voyageurs à l'heure), celle de Bolzano (550 voyageurs à l'heure) ou le téléphérique de Portland (1000 voyageurs à l'heure), le coût se situe dans la fourchette des 5 à 20 M€ par kilomètre.

Rappelons que la construction d'une ligne de tramway se situe en France dans une fourchette de 16 M€ (Besançon) à 25-30 M€ par kilomètre. Quant au tramway des Maréchaux de Paris (T3), il sort lar-

gement de cette fourchette pourtant très large. Le transport par câble se situe donc plutôt favorablement par rapport au tramway du fait de son génie civil modeste.

Son coût de fonctionnement est très dépendant du type d'exploitation souhaité et du niveau d'automatisation choisi. Il semble que la présence d'une équipe constituée de deux personnes par station affectées à l'aide à l'embarquement et au débarquement, à la surveillance et à la maintenance légère soit souhaitable.

### Impact sur l'environnement et le milieu urbain

Le bruit émis par le déplacement des cabines en ligne est négligeable, les principales sources de bruit étant localisées au niveau des pylônes et des stations. C'est un point qui méritera une étude soignée des protections destinées à éliminer les éventuelles nuisances engendrées.

Par comparaison aux autres modes de transport en site propre, le transport par câble est celui qui nécessite le moins de génie civil, celui-ci étant limité aux pylônes et aux stations.

Cependant, l'impact visuel de ce mode de transport est important car situé en hauteur. Il nécessitera donc un travail sur l'architecture et le design des installations, rendu indispensable pour permettre une acceptabilité sociale suffisante.

Par ailleurs, le sentiment d'intrusion dans l'espace privé des riverains constituera sûrement un point déterminant des débats publics. Les mesures permettant de réduire l'intrusion visuelle devront impérativement être explorées sous peine de voir les projets de transport urbain par câble rejetés par les riverains, comme nous l'avons vu récemment à Issy-les-Moulineaux.

### Quelle pertinence pour les transports par câble ?

Si leur capacité à apporter une réponse adaptée aux problématiques de franchissement est évidente, les transports aériens par câble peuvent aussi atteindre, voire dépasser, les capacités et vitesses commerciales des tramways et BHNS. Ils n'ont toutefois pas la prétention de se substituer aux autres modes terrestres en site propre, car ils ne peuvent ni assurer une desserte fine des quartiers, ni constituer une ligne plus longue que 3 à 5 kilomètres. Par contre, ils peuvent constituer les maillons d'un réseau secondaire en complément d'un maillage en bus et tramway.

Alors, souhaitons dès à présent la bienvenue à ce très ancien mode de transport innovant !

Bernard Gobitz ■

### Bientôt en Ile-de-France ?

Le concept de transport par câble semble peu à peu faire son chemin en Ile-de-France. C'est ainsi que le prolongement de la ligne de métro 8 à Créteil-Pointe du Lac en 2011 a ouvert la perspective de créer un lien vers les communes de Limeil-Brévannes, Valenton et Villeneuve-Saint-Georges, actuellement assuré exclusivement par autobus. Promu par les élus locaux et soutenu par le Conseil Général du Val-de-Marne, un projet dénommé Téléal fait actuellement l'objet d'une étude comparative entre plusieurs modes de transport lancée par le STIF au printemps 2012. D'une longueur de 4 km et desservant 4 stations, le Téléal constituerait la première réalisation aussi importante de transport par câble en milieu urbain en France. Il y a des projets aussi à Brest, Grenoble et Toulouse. Le plus avancé est celui de Brest, où un téléphérique devrait relier les deux rives de la Penfeld en 2015.





## courrier

### Au quotidien, l'entassement épuise

*J'utilise régulièrement la ligne Rambouillet-Paris et je trouve qu'on nous prend pour des imbéciles. Le matin (jusqu'à 11h19 le lundi), le train est une vraie bétailière, on n'a jamais une place assise et difficilement même un coin debout sans marcher sur quelqu'un. (...) Je n'ai pas besoin de vous rappeler les retards, la suppression de nombreux trains sous prétexte d'améliorer la ponctualité en janvier dernier ; comme les voies ne sont pas entretenues, les trains mettent beaucoup plus de temps qu'il y a 30 ans pour parcourir la même distance. (...) Je suis à bout de patience. Pourriez-vous me dire auprès de qui manifester ce mécontentement, comment agir concrètement, à quelle association adhérer ?*

Fabienne Jourdan

### Les tourniquets ajoutent au stress du voyage

*Le 10 septembre, je devais prendre un avion à Roissy (...). Je composte mon ticket, acheté la veille, à la station Châtelet. J'avais une valise qui pesait 12 kilos et je suis une retraitée de 66 ans. Quand j'arrive à l'aéroport, surprise : impossible de sortir de la station du RER, la barrière ne s'ouvrait pas. J'ai retourné mon ticket de tous les côtés, changé de barrière, rien, j'étais coincée avec ma lourde valise. Moment de solitude suprême, de désespoir. Impossible d'accéder à l'aéroport. Pourtant j'étais en règle... Au bout d'un quart d'heure, une femme qui faisait le ménage (que Dieu la bénisse) a eu pitié de moi, et m'a ouvert une barrière avec son passe. Je proteste vivement contre cette situation d'impuissance et de stress. A la sortie du RER à l'aéroport, il n'y a personne pour nous aider, nous pauvres voyageurs qui faisons confiance à la RATP-SNCF.*

Mirian Oliveira

### Tourisme sans voiture (dossier du n°113)

*Les Parisiens et les habitants de la très proche banlieue ont toutes les possibilités. (...) En grande banlieue, il faut d'abord aller à Paris. Et les distributeurs automatiques Grandes Lignes ne délivrent de billets qu'au départ de Paris. Donc vous perdez votre réduction (Senior...) sur la partie « banlieue » du trajet. Pour un habitant de Montreuil ou de Souppes, ce n'est pas négligeable. (...) Beaucoup de trains de grandes lignes ne s'arrêtent pas en Ile-de-France. Même pas une correspondance au terminus banlieue ! Si je veux revenir de Tonnerre ou de Clamecy, je dois prendre un train à 18h40 à Sens. L'hiver, ça va, mais pour l'été, la journée est courte ! (...) Après, il faut passer par Paris et donc parcourir et payer 170 km de plus.*

Gérard Dorlé

### PONCTUALITÉ SNCF : LE NOUVEL OUTIL PRÉSENTÉ AUX ASSOCIATIONS.

Le STIF et la SNCF ont présenté leur nouvel outil de mesure de la ponctualité nommé *Vendôme*. Avant 2008, c'était la mesure du retard des trains au terminus en heure de pointe qui était utilisée. Après 2008, il y a eu un outil nommé *Regliss*, mais celui-ci n'était pas très fiable et comportait plusieurs bugs... *Vendôme* mesure la ponctualité voyageurs sur toute la semaine, pondérée par le trafic. Pour cela, il prend en compte le nombre de voyageurs par train ainsi que leurs gares d'origine et de destination sur la base de comptages manuels et de sondages. *Vendôme* peut faire un zoom sur une gare ou une période donnée. Ce nouveau mode de calcul se veut plus proche du vécu des usagers. Il est certainement plus fiable que son prédécesseur mais d'une grande complexité, avec plusieurs paramètres pouvant modifier significativement les résultats de ponctualité, qui font l'objet d'un bonus-malus par le STIF.

### LE NOUVEAU SDRIF EN PRÉPARATION.

L'AUT a envoyé un avis détaillé sur le projet révisé en date du 15 juin 2012. Elle rappelle qu'elle est extrêmement attentive aux arbitrages entre Grand Paris Express et l'amélioration du réseau existant. Elle souhaite que le SDRIF reste dans son rôle d'orientation et ne valide ni la dualité GPE/Plan de mobilisation, ni les programmations actuelles trop rigides. Elle est sensible à l'attention portée à l'ouverture de la Région aux TGV et souhaiterait pouvoir approfondir cette question difficile avec RFF et la Région. Elle rappelle aussi la nécessité de

tenir compte des besoins du fret. La séance d'examen du projet de SDRIF par le Conseil régional doit se tenir le 25 octobre.

### SUPPRESSIONS DE TRAINS ABUSIVES.

SADUR, l'association des usagers du RER D, membre de l'AUT, a adressé à la SNCF une demande d'explication sur les suppressions supplémentaires de trains par rapport au programme affiché constatées la semaine du 15 août, alors que le trafic était déjà fortement réduit du fait de travaux. Or d'autres travaux sont prévus et si déjà la SNCF ne peut pas assurer la desserte promise en une période de faible affluence, qu'en sera-t-il pour les travaux prévus à l'automne ? Cette semaine d'août a apporté une illustration de plus de cette multiplication des petits incidents qui pose problème sur le RER D.

### L'AUT REÇUE AU MINISTÈRE DE L'ÉGALITÉ DES TERRITOIRES.

Suite à un courrier adressé à Cécile Duflo, trois représentants de l'AUT ont été reçus en octobre par son conseiller en charge du Grand Paris Express. Celui-ci a indiqué que, si le projet n'est pas remis en cause, un rapport a été confié à Pascal Auzannet pour déterminer les priorités, consolider les coûts et proposer différents scénarios compatibles avec les contraintes financières. Ce rapport sera remis fin novembre et les arbitrages du gouvernement seront connus en janvier. L'AUT a souligné que la rocade en proche couronne a un caractère prioritaire, mais qu'il faut assurer conjointement la rénovation du réseau existant, notamment RER.

## Inauguration du pôle de Massy : il reste beaucoup à faire aux alentours

Le pôle des gares de Massy a été inauguré officiellement le 25 septembre 2012. C'est l'aboutissement d'un projet dont l'enquête publique a eu lieu en 2001, tandis que l'avant-projet prévoyait une mise en service fin 2009 ! De tels retards sont incompréhensibles pour les usagers. L'AUT demande donc que le STIF, en lien avec les maîtres d'ouvrage, tire toutes les conclusions utiles de ces dérives pour les projets de pôle à venir (notamment Juvisy).

Concernant le pôle lui-même, les travaux réalisés apportent une amélioration sensible des correspondances. Toutefois, plusieurs aspects sont perfectibles :

- il manque des escaliers mécaniques, notamment dans le sens descendant pour aller de la passerelle vers la gare TGV. De plus il n'y a qu'un seul tapis roulant sur la nouvelle passerelle alors que deux étaient prévus initialement. Cela résulte d'économies de bout de chandelle qui ont reporté ces équipements à une éventuelle phase 2 qui ne semble plus d'actualité...

- la gare routière côté RER B semble déjà saturée, en tout cas pas dimensionnée pour faire face à l'augmentation prévisible du trafic bus.

- la volonté de la ville de Massy de conserver l'ancienne passerelle hors d'âge est une solution inadaptée alors qu'il serait possible de maintenir ouverte 24h/24 la nouvelle.

De plus, en connexion avec les gares de Massy, plusieurs projets doivent être concrétisés :

- en premier lieu l'amélioration du fonctionnement des RER B et C, avec notamment :
  - Pour le RER B, la mise en oeuvre du schéma directeur RER B sud en cours d'étude.
  - Pour le RER C, d'une part la réalisation du tram-train Massy-Evry qu'il faut étendre jusqu'à Versailles ; d'autre part les aménagements de la ligne dite Massy-Valenton, permettant de doubler la fréquence de la branche Massy - Paris par Pont de Rungis.

- l'amélioration des rabattements en bus sur le pôle de Massy, avec notamment la réalisation de deux itinéraires réservés aux bus : le TCSP le long de l'A10 jusqu'à la zone d'emplois de Courtabœuf - Les Ulis, et la suite du TCSP vers Saclay.

Depuis plus de 10 ans, le pôle de Massy et le TCSP Massy - Polytechnique sont les deux seules réalisations significatives en matière de transport dans l'Essonne. Il faut une mobilisation générale pour faciliter la vie des usagers, sans attendre l'hypothétique ligne verte du métro du Grand Paris.

## ça roule...

### DES BUS SUPPLÉMENTAIRES EN GRANDE COUROUTE.

Suite au vote du budget modificatif du STIF en juin 2012, quelques millions d'euros ont été dégagés pour améliorer l'offre bus en banlieue. Les opérateurs OPTILE ont pu mettre en œuvre rapidement les premiers renforts, beaucoup de projets étant déjà étudiés depuis longtemps. Citons la desserte cadencée à 10 mn en pointe et 30 mn en creux pour HEC à Jouy-en-Josas, la desserte de nuit (21h à 1h) du quartier de Satory à Versailles, des bus plus fréquents à Villiers-sur-Orge (ligne DM6A) et une amplitude plus grande de la ligne 15 des CIF, offrant une correspondance avec le premier et le dernier train à Aulnay-sous-Bois.

« **RADIO LIGNE R** ». Depuis le 1<sup>er</sup> octobre, des flashes radio sur le trafic de la ligne R (Paris Gare de Lyon – Montereau et Montargis) sont diffusés en temps réel sur les quais des gares de la ligne. Toutes les 15 minutes au minimum du lundi au vendredi pendant les heures de pointe (6-9 h et 17-20 h), et plus fréquemment en cas de perturbation du trafic, ils indiquent si la circulation des trains est normale, ainsi que les causes, la durée et les solutions alternatives en cas de perturbations. Ils peuvent aussi être écoutés sur téléphone portable depuis l'application SNCF Transilien téléchargeable gratuitement sur App Store ou Google Play, et sur ordinateur via l'application transilien.com.

**TAXI À LA CARTE.** Les 3000 Taxis bleus d'Ile-de-France proposent un paiement au moyen d'une carte appelée « La Parisienne » (prépayée et rechargeable ou payable par prélèvement mensuel), que l'on peut acquérir par téléphone et sur Internet. Autres avantages : un accès privilégié aux heures de pointe et un appel non surtaxé. On peut se la prêter entre membres d'une même famille.

**CLUB CLIENT LIGNE H.** La SNCF a sélectionné (selon quels critères ?) 30 clients réguliers de la ligne H pour intégrer un « Club Client », qui les réunira 4 fois l'an afin d'écouter leurs propositions et de réfléchir avec eux aux moyens d'améliorer le fonctionnement de la ligne. L'idée n'est pas mauvaise a priori, mais il faudra voir ce qu'il en résulte en pratique. Et pourquoi les associations d'usagers n'ont-elles

pas été associées à cette démarche ? Un glissement vers les « ça cale » n'est pas exclu...

## ça cale...

**DÉZONAGE CONFIDENTIEL.** Nous avons pu constater, les week-ends du mois de septembre, que bien des titulaires d'un passe Navigo continuaient à acheter des tickets pour se rendre au delà des zones souscrites. Le dézoning, qui fait que tout détenteur d'un Navigo peut parcourir librement les 5 zones le week-end, ne semble pas avoir fait l'objet d'une publicité suffisante de la part des exploitants.

### UNE ÉNIGME POUR LES VISITEURS ÉTRANGERS.

La revue ferroviaire britannique *Today's Railways – Europe* fait observer dans son numéro de juillet 2012 que les distributeurs de billets de l'aéroport de Roissy ne sont pas adaptés aux demandes principales des voyageurs aériens. En effet, alors que la plupart de ceux-ci se rendent à Paris, les distributeurs proposent les uns des billets Grandes Lignes, les autres tout l'assortiment de billets Ile-de-France, ce qui complique la manœuvre pour les étrangers et a pour effet immanquable d'allonger démesurément les files d'attente. Les queues sont tout aussi longues au guichet. La revue propose que soit installée une batterie de distributeurs ne délivrant que des tickets pour Paris (nous ajouterions : et peut-être pour quelques autres destinations se révélant très demandées comme La Défense), avec des instructions simples et données en davantage de langues, et un paiement possible avec davantage de types de cartes bancaires. Beaucoup de cartes étrangères sont en effet refusées.

### TRAVAUX SANS FIN À LAPLACE.

Dans le cadre du pôle PDU de cette gare RER, des travaux y ont été entrepris ainsi qu'aux abords. Tout devait être terminé fin 2011. Mais la RATP a pris du retard et depuis le mois de mai, la présence de champignons suite au percement d'une canalisation a conduit la RATP à installer le personnel de la gare dans un bungalow sur le parvis. Pour couronner le tout, les travaux électriques de finition de la gare ne peuvent reprendre car l'entreprise a déposé le bilan et on attend le jugement du tribunal pour reprendre l'activité... Bref encore un exemple de l'incapacité à finir les chantiers qu'on constate de plus en plus.

### ACCESSIBILITÉ THÉORIQUE.

La ligne 14 est en principe totalement accessible aux personnes en fauteuil roulant. Or une partie des équipements d'accès (passages larges) est à l'abandon depuis plusieurs années à Bercy et Cour Saint-Emilion. Par ailleurs, au-delà d'une certaine heure dans certaines stations, l'accès des handicapés est impossible quand il n'y a plus d'agent présent. En effet, celui-ci, avant de quitter son poste, rend les escalators et ascenseurs inopérants pour des raisons de sécurité. Que faire quand on est en fauteuil si on va au spectacle et qu'à la sortie du théâtre la station est encore ouverte... mais l'ascenseur fermé ?

## Un « réseau noyau » de métro accessible à tous ?

Au début du 20<sup>ème</sup> siècle, lors de la construction du métro parisien, on ne se préoccupait guère des difficultés que les handicapés rencontraient pour se déplacer. On s'en soucie aujourd'hui, mais il faudrait dépenser 3 à 4 milliards d'euros pour traiter les 300 stations. Comme on ne les trouve pas, on doit se contenter d'un « réseau noyau » bénéficiant d'une accessibilité totale ou partielle : celui-ci a fait l'objet d'une étude commandée par le STIF à la RATP en 2009.

Pour l'instant, les aménagements d'accessibilité se résument, d'une part, à de rares stations assurant la liaison voirie-train pour les usagers en fauteuil roulant (dont les 9 de la ligne 14), et, d'autre part, à des équipements (551 escaliers mécaniques, 7 trottoirs roulants et 26 ascenseurs) ne desservant que partiellement les stations qui en sont dotées. Sur les 300 stations du métro, 83 n'ont aucun escalier mécanique et 44 sont situées à plus de 7 mètres de profondeur. Partant de là, le Schéma directeur d'accessibilité (SDA) élaboré en 2009 envisage pour le « réseau noyau » une cinquantaine de stations bénéficiant d'une facilitation des sorties et des correspondances avec les autres modes accessibles (bus, trains), essentiellement à base d'escaliers mécaniques.

Une enquête menée par BVA auprès de 450 usagers du métro a montré que si 64% des personnes interrogées ne rencontrent aucun problème de mobilité, 36% d'entre elles déclarent le métro pénible dès qu'elles doivent monter 24 marches (4 mètres) ou en descendre 30 (5 mètres), et très pénible à partir de 5 mètres en montée. Pour rendre le parcours plus confortable, il faudrait traiter 205 dénivelés dans 96 stations. Une étude de faisabilité a porté sur les 50 principaux dénivelés, répartis dans 33 stations : dans 9 cas, on se heurte à une impossibilité matérielle, 10 autres nécessitent des études complémentaires, et 31 ne posent pas de problème. Le coût de l'équipement en escaliers mécaniques de ces 31 dénivelés ne s'élève qu'à 220 millions d'euros. Et encore, sur cette somme, 100 millions servent à assurer la conformité à la sécurité incendie.

Mais la réglementation actuelle interdit cette amélioration, qui rendrait le métro plus attractif et permettrait à des personnes à mobilité légèrement réduite de l'emprunter sans peine. En effet, la loi de 2005 sur le handicap oblige à construire un ascenseur en même temps que tout nouvel escalier mécanique, ce qui n'est pas toujours possible. De plus, depuis 2009, on doit prévoir sur chaque quai accessible deux espaces d'attente sécurisés en cas d'incendie ou d'accident grave. Ce n'est donc pas demain que le métro sera plus accessible, alors que la population vieillit et que l'on incite les usagers à utiliser les transports collectifs. Il faut plaider pour un assouplissement de la loi régissant l'installation d'escaliers mécaniques.

Simone Bigorgne ■

### fnaut infos Ile-de-France

ISSN 1254-3004 Dépôt légal : 0197

Bulletin rédigé par

AUT-FNAUT Ile-de-France

32, rue Raymond Losserand 75014 Paris

tél : 01 43 35 22 23 – fax : 01 43 35 14 06

aut@aut-idf.org - www.aut-idf.org

Directeur de publication : Simone Bigorgne

Comité de rédaction :

Jacques Scornaux (rédacteur en chef),

Camille Lalande, Bernard Gobitz

Abonnement pour 6 numéros par an :

Administrations, sociétés, organismes : 30 €

Individuels, associatifs : 13 €

Prix du numéro : 2,30 €

Imprimerie : Sipap Oudin 86061 Poitiers cedex