



JO de Paris-2024 : une occasion en or d'améliorer d'améliorer l'accessibilité des transports

Alors que les JO de Paris 2024 sont déjà en préparation, les premiers problèmes commencent à affluer. Et il en est un qui ne pourra pas être écarté : celui de l'accessibilité des transports aux personnes handicapées. Avec ses volées de marches et ses très rares ascenseurs, la capitale devra mettre le paquet pour rendre l'événement le plus facile d'accès pour tous ses spectateurs. Seules les neuf stations de la ligne 14, soit la plus récente, sont accessibles. Ce qui représente seulement 3% des stations de métro. En octobre, "aucun projet de mise en accessibilité des stations du réseau de métro historique (n'était) prévu". Comment la capitale compte-t-elle surmonter le problème ?

Les personnes handicapées fondent de grands espoirs sur les jeux Olympiques de Paris en 2024 pour favoriser une meilleure accessibilité des transports et notamment du métro, qui leur est largement fermé avec ses volées de marches et rares ascenseurs. "Les JO sont une opportunité de progresser qui ne va pas se représenter de sitôt", a souligné auprès de l'AFP **Nicolas Mérille**, un représentant de APF France handicap et du Collectif pour une France accessible, avant la journée mondiale de l'accessibilité du 30 avril.

Des aménagements sont d'ores et déjà prévus pour faciliter les déplacements des personnes en fauteuil roulant, âgées ou avec des poussettes : les futures lignes de métro du Grand Paris Express - attendues à partir de 2024 - doivent être complètement accessibles, souligne **Laurent Probst**, directeur général de IDF Mobilités. Mais "aucun projet de mise en accessibilité des stations du réseau de métro historique n'est prévu", regrettaient le président de l'APF **Alain Rochon** et la présidente du comité paralympique (CPSF), **Emmanuelle Assmann**, dans une lettre au Premier ministre **Edouard Philippe** en octobre. "Compte tenu de l'ancienneté du réseau, les travaux sont en effet jugés trop complexes, trop chers et non prioritaires".

Seules les neuf stations de la ligne 14, la plus récente, sont accessibles, soit 3 % des stations de métro. La capitale française pâlit de la comparaison avec Londres, où le maire **Sadiq Khan** a annoncé fin 2016 un

investissement de 200 millions de livres, pour porter de 26 % à 40 % en 2022 la proportion de stations accessibles. Outre-Manche, *"il a fallu la conjonction de deux facteurs : la mobilisation des associations, qui ont organisé des manifestations, et le coup de booster d'être ville organisatrice des JO en 2012"*, souligne M. Mérille. Moins dense que celui de Paris, le métro londonien est aussi beaucoup plus étendu jusqu'à la grande banlieue, et comporte un nombre important de stations aériennes, plus faciles à aménager.

Normes de sécurité

A Paris, une étude réalisée il y a quelques années par la RATP avait conclu qu'il n'était pas possible de réaliser un *"réseau noyau"* accessible, en raison des complexités techniques liées à l'ancienneté et à la densité du réseau. De strictes normes de sécurité, notamment incendie, doivent en outre être respectées. Une autre étude a été lancée en prévision des JO mais ses résultats n'ont pas été rendus publics. L'ensemble du réseau de bus et de tramway est en revanche accessible aux personnes handicapées, ainsi que 63 des 65 gares des lignes RER exploitées par la RATP, fait valoir **Marie-Christine Raoult**, responsable de la mission accessibilité à la Régie. *"Si on compte la ligne 14 du métro, les gares RER et les 3 stations de Orlyval, on arrive à 20 % de stations et gares accessibles"*, pourcentage qui va passer à 27 % en 2024, estime-t-elle.

A l'initiative du Sénat, la loi olympique intègre une simplification des procédures de consultation publique pour la mise en accessibilité des métros parisiens et marseillais. Dans le métro historique, *"on ne peut pas faire en six ans et demi ce qui n'a pas été fait en 100 ans"*, souligne **Lambis Konstantinidis**, responsable des sujets paralympiques à Paris 2024. *"Nous travaillons plutôt à faciliter l'accès à l'information"* sur ce qui a été fait par la RATP et SNCF, par exemple pour les personnes ayant un handicap sensoriel ou cognitif (signalétique sonore et visuelle, bandes en relief au sol ...).

D'ici à 2024, plusieurs lignes du métro parisien doivent être prolongées (4, 11, 12 et 14) et toutes les stations nouvelles seront accessibles. Des travaux sont aussi prévus dans certaines stations anciennes en bout de ces lignes. En ce qui concerne le réseau Transilien et RER, *"on a mis un gros coup d'accélérateur"*, assure **Laurent Probst**. Le schéma directeur prévoit que *"268 gares seront accessibles en 2024"* en Ile-de-France - dont plus de 200 côté SNCF - contre 146 actuellement, concernant "95 % du trafic voyageurs".