

# DÉFI 6

RENDRE

ACCESSIBLE

L'ENSEMBLE DE LA CHAÎNE

DE DÉPLACEMENTS



## PRINCIPES D'ACTIONS DU PDUIF

- Face à l'ampleur des travaux de mise en accessibilité, adopter une approche pragmatique.
- Prioriser les travaux de mise en accessibilité de la voirie : réaliser sur l'ensemble de la voirie les aménagements simples qui lèvent la majorité des situations bloquantes et rendre totalement accessibles les cheminements les plus usuels.



Accessibilité en gare de Bécon-les-Bruyères – Courbevoie, Hauts-de-Seine

## ACTIONS DU PDUIF

### Action 6.1

Rendre la voirie accessible

### Action 6.2

Rendre les transports collectifs accessibles



# ÉVOLUTION DU CONTEXTE DEPUIS 2010



## Des évolutions législatives pour accélérer la mise en accessibilité

La loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées avait confirmé et renforcé les obligations des collectivités en prévoyant les mesures à mettre en œuvre pour que la chaîne du déplacement, qui comprend le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transport et leur intermodalité, soit organisée pour permettre son accessibilité dans sa totalité aux personnes handicapées et à mobilité réduite.

À cet effet, le législateur avait prévu plusieurs documents de planification :

- Le schéma directeur d'accessibilité des services de transports collectifs (SDA) qui devait prévoir la politique permettant d'atteindre la mise en accessibilité à l'horizon 2015 ;
- Le plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics ;
- L'annexe accessibilité des plans de déplacements urbains ;
- Ainsi qu'une instance d'évaluation, de suivi et de propositions, la commission communale ou intercommunale pour l'accessibilité aux personnes handicapées.

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 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.

En 2019, la LOM a introduit de nouvelles mesures visant à réaliser des diagnostics de l'accessibilité de la voirie autour des points d'arrêts prioritaires des lignes de transports collectifs et à créer des bases de données concernant l'accessibilité de la voirie et des réseaux de transport pour améliorer l'information voyageurs.



## Le SD'AP

Le SD'AP d'Île-de-France Mobilités, approuvé le 8 juillet 2015, a été déposé auprès du préfet de la région d'Île-de-France en septembre 2015 puis approuvé par chaque préfet de département.

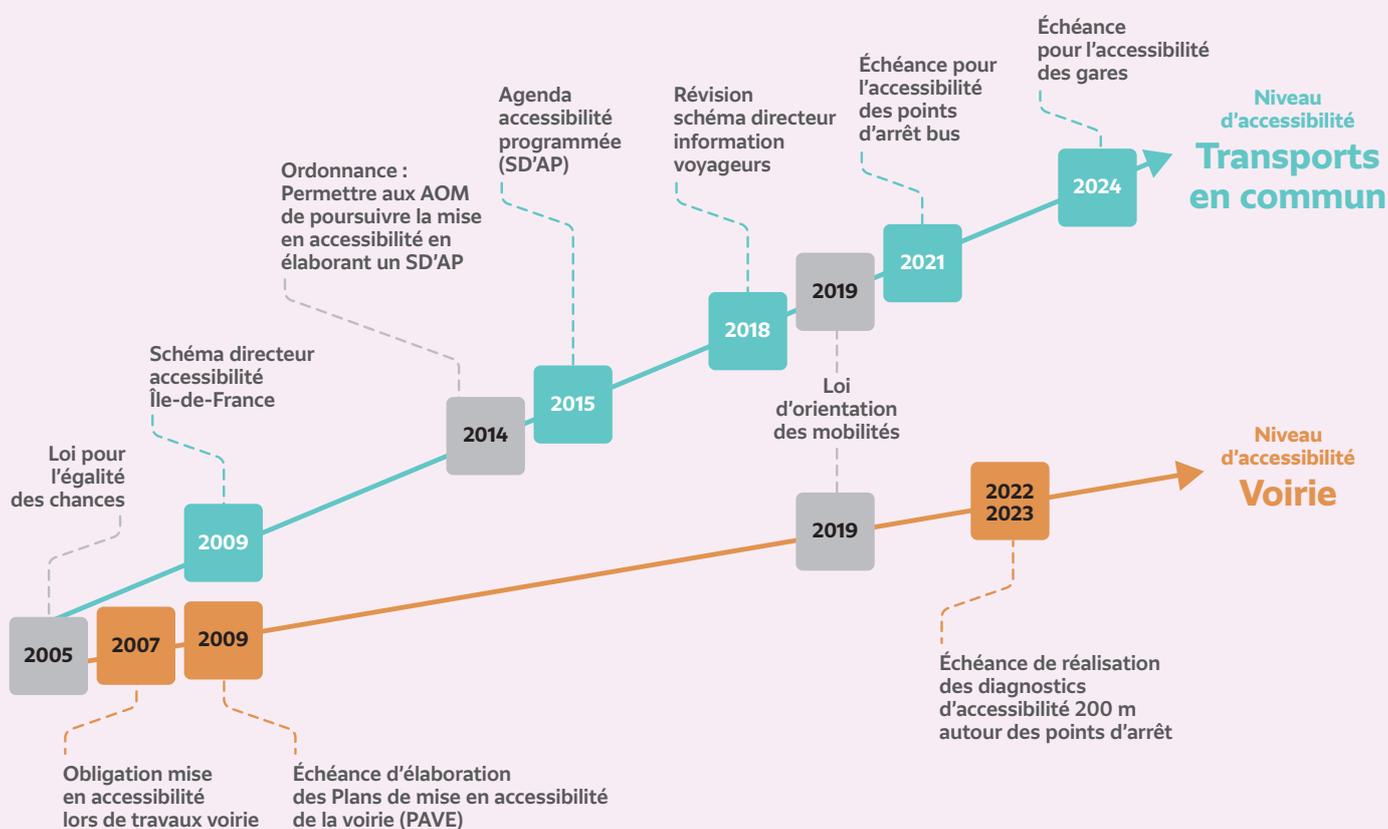
La stratégie en matière de mise en accessibilité des services de transports collectifs en Île-de-France a été construite de manière coordonnée par l'ensemble des acteurs impliqués dans la mise en œuvre de ces services, qu'il s'agisse des transports collectifs ou de la voirie, et en concertation avec 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 réseaux de transports collectifs, gestionnaires de voirie).

Ces éléments sont présentés régulièrement aux associations de personnes à mobilité réduite. Il a déjà fait l'objet d'un bilan en 2019, le prochain étant prévu en 2022.

## Les principaux jalons de la mise en accessibilité en Île-de-France



### 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. Ce vieillissement contribuera à la croissance du nombre de personnes concernées par des difficultés de mobilité.

# 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](http://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.

**41 % des Franciliens**  
sont concernés par une situation  
**de mobilité réduite**  
un jour donné

Population francilienne âgée de 5 ans et plus



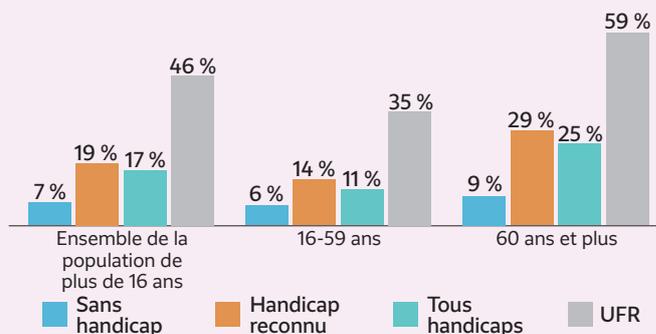
- En situation de handicap
- Déplacements tous les jours ou presque avec des enfants en bas âge
- Problème temporaire de santé, grossesse
- Au moins un déplacement en journée avec un bagage ou un objet lourd ou encombrant
- Aucune gêne

Source : Île-de-France Mobilités

Ainsi, aux 12 % de Franciliens qui sont en situation de handicap, s'ajoutent 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

Part de la population ne s'étant pas déplacée la veille de l'enquête



Source : Île-de-France Mobilités

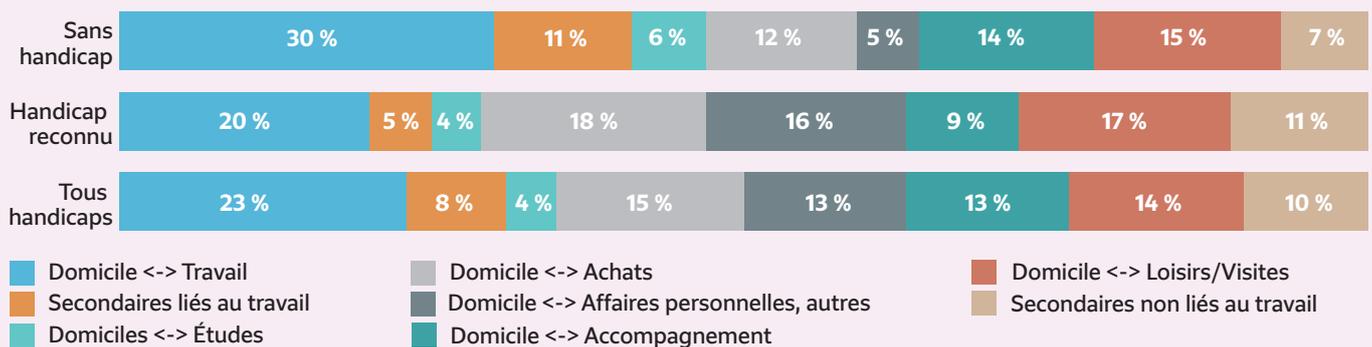
Au-delà de l'état de santé, les motifs les plus évoqués pour ne pas se déplacer sont l'absence de besoin ou d'envie de se déplacer, l'inadaptation du domicile et celle de la voirie.



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

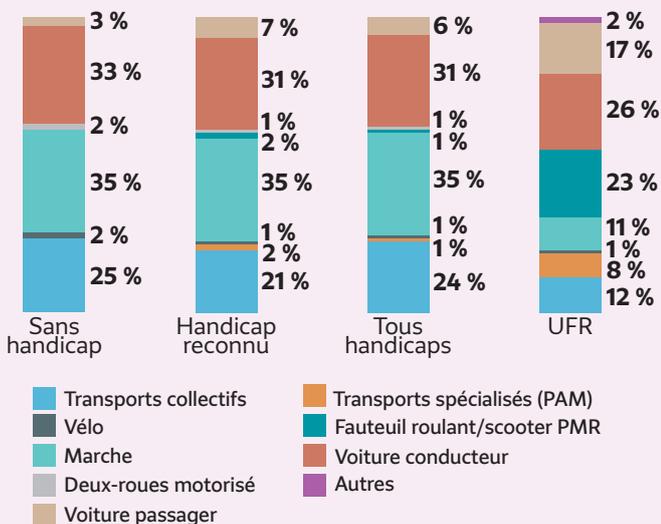
Compte tenu du plus faible taux d'activité des personnes en situation de handicap, le travail ne représente qu'une part limitée de leurs déplacements : moins d'un déplacement sur cinq et seulement 8 % pour les usagers en fauteuil roulant (UFR), âgés de 16 ans et plus. À l'inverse, le motif « affaires 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.

### Motifs de déplacement



Source : Île-de-France Mobilités

### Répartition modale des déplacements par situation de handicap (16 ans et plus)



Source : Île-de-France Mobilités

- 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 pour rendre progressivement le réseau accessible.



## 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 de type PAM sont utilisés pour 8 % de leurs déplacements.

# BILAN DES ACTIONS MENÉES DEPUIS 2010 ET PERSPECTIVES

**En 2020, l'accessibilité de la voirie n'est pas généralisée. Mais la LOM a fixé de nouvelles obligations en ce qui concerne les itinéraires autour des points d'arrêt prioritaires.**

**En revanche l'accessibilité des transports collectifs a progressé, que ce soit celle des gares et arrêts, mais aussi celle du matériel roulant. Les services aux usagers ont été renforcés.**



## **La voirie reste encore trop peu accessible**

Il n'existe pas de recensement exhaustif de l'accessibilité de la voirie en Île-de-France. Cependant, les éléments partiels recueillis pour l'évaluation du PDUIF montrent qu'il reste encore beaucoup à faire pour l'élaboration des plans de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics (PAVE) et plus encore pour la réalisation des aménagements.



## **Des bonnes pratiques existent pour faire avancer l'accessibilité de la voirie**

- Face à l'ampleur de la mise en accessibilité de la voirie et compte tenu de l'absence d'obligation contrairement aux transports collectifs ou aux établissements recevant du public, seules les collectivités qui ont adopté une logique de priorisation année par année des aménagements à réaliser ont réussi à avancer de manière significative. Pour les autres, la majorité des travaux de mise en accessibilité sont réalisés à l'occasion des aménagements de voirie programmés par ailleurs ce qui n'est pas suffisant.
- Certaines collectivités expliquent les difficultés de mise en œuvre du fait de la topographie ou de l'étroitesse des rues dans les cœurs de ville. Ces raisons rendent effectivement complexe ou coûteuse la mise en accessibilité pour les personnes en fauteuil roulant. Toutefois, l'approche de mise en accessibilité de la voirie pourrait être différenciée par type de handicap. En effet, certains tronçons de voirie qui présentent des situations bloquantes pour les personnes en fauteuil roulant peuvent être facilement rendues accessibles pour les personnes malvoyantes ou malentendantes (bandes d'éveil à la vigilance, feux sonores, sécuriser les cheminements en présence de potelets).
- Parmi les bonnes pratiques recensées, la formation des agents responsables des travaux de voirie afin d'éviter que l'accessibilité de la voirie ne soit mise à mal à l'occasion de nouveaux travaux et l'allocation d'une part du budget voirie à l'accessibilité sont essentielles.



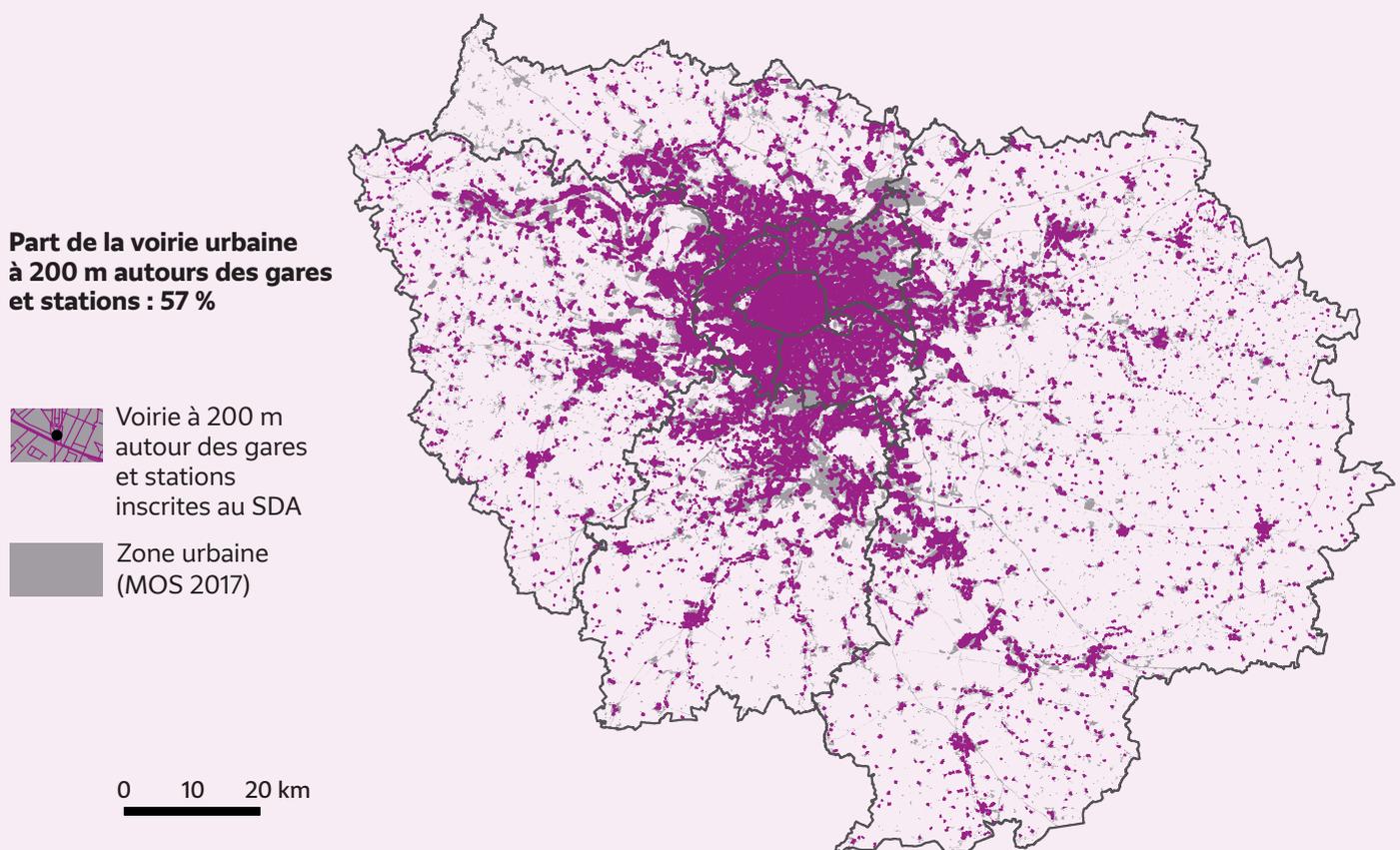
## Les nouvelles obligations fixées par la loi d'orientation des mobilités constitueront un levier majeur d'amélioration de l'accessibilité de la voirie

Concernant l'accessibilité de la voirie, les nouvelles obligations portent sur :

- L'élaboration par les gestionnaires de voirie de bases de données sur l'accessibilité de la voirie dans un rayon de 200 m autour des points d'arrêts de transports collectifs inscrits au SDA.
- La réalisation par les commissions communales pour l'accessibilité d'un bilan à partir de ces données.

En Île-de-France, 57 % de la voirie urbaine est concernée par cette obligation, soit quasiment la totalité du linéaire dans les secteurs denses de la région.

## Linéaire de voirie autour des points d'arrêts prioritaires de transports collectifs



Source : Île-de-France Mobilités, MOS 2017 Institut Paris Region



### La mise en accessibilité des transports collectifs s'est accélérée avec le SD'AP

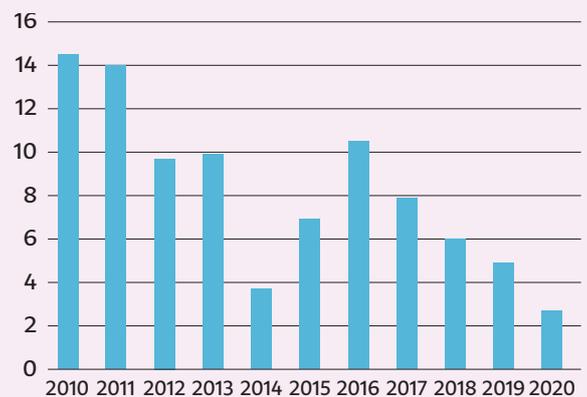
La mise en accessibilité des transports collectifs a constitué l'un des axes majeurs de l'amélioration des transports collectifs sur la période 2010-2020. Des moyens financiers et humains importants y ont été consacrés en premier lieu par Île-de-France Mobilités mais aussi par la Région Île-de-France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

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 des matériels roulants a également constitué un levier considérable d'amélioration. Les tramways et la quasi-totalité des bus sont équipés. Pour les matériels roulants ferrés, l'effort réalisé, certes pas encore complet est à mettre en regard de leur coût et de leur durée de vie. L'équipement des stations et gares en dispositifs de type bandes d'éveil à la vigilance ou balises est également très bien avancé.

La mise en accessibilité pour les usagers en fauteuil roulant a connu une accélération majeure sous l'impulsion des engagements pris dans le cadre du SD'AP :

- Pour les gares, près de 90 % des gares inscrites au SD'AP sont accessibles à fin 2021 ou le seront prochainement quand les travaux seront achevés. Toutefois, l'accès ne peut se faire en toute autonomie que dans une part restreinte des gares, des services d'accueil ont été mis en place par les opérateurs.
- Pour les bus, 64 % des lignes inscrites au SD'AP sont accessibles (à date d'octobre 2021). C'est en grande couronne qu'il reste le plus à faire où le rythme de mise en accessibilité a tendance à s'essouffler.

**Subventions Île-de-France Mobilités pour la mise en accessibilité des arrêts de bus (en millions d'euros)**



En 2009, le coût des études et travaux des 143 gares SNCF restant à rendre accessibles a été évalué à 1,5 milliards d'euros.

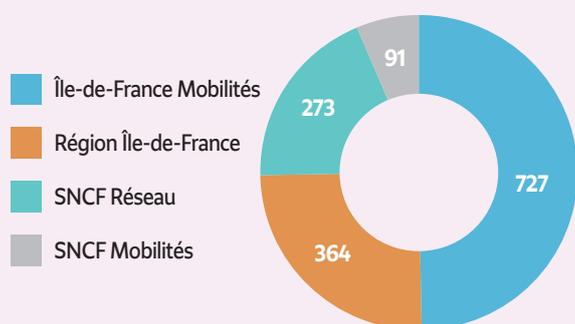
Une gouvernance claire et des financements dédiés ont été le facteur déterminant de cette accélération. Toutefois, les travaux des dernières gares restant à traiter sont complexes et plus onéreux que pour les premières gares. La multiplicité des collectivités maîtres d'ouvrage de l'aménagement des arrêts de bus pèse sur le rythme des travaux. Il conviendra de ne pas relâcher l'effort pour que le retard dans l'atteinte des objectifs soit le plus limité possible.

Pour le métro, le Grand Paris Express tout comme les prolongements de lignes offriront un accès en toute autonomie. L'accessibilité du métro historique a fait l'objet d'études tout récemment. Une étude sur la mise en accessibilité de la ligne 6 a permis d'objectiver les contraintes et les coûts associés. Une analyse juridique est en cours pour déterminer les conditions dans lesquelles une ligne pourrait être déclarée accessible sans que l'ensemble de ses stations ne le soient.

Il n'a pas été possible de recueillir des indicateurs financiers pour la mise en accessibilité de la voirie qui n'est pas identifiée au sein des dépenses de voirie.

Île-de-France Mobilités subventionne la mise en accessibilité des arrêts de bus par les gestionnaires de voirie à hauteur de 70 %. Sur la période 2010 - 2020, ces subventions ont atteint un total d'environ 90 M€. Au total, ce sont donc a minima 130 M€ qui ont été dépensés.

**Financement de la mise en accessibilité des gares SNCF (en millions d'euros)**



**Subventions Île-de-France Mobilités pour la mise en accessibilité des gares SNCF (en millions d'euros)**



Les dépenses se sont accélérées depuis 2016 sous l'impulsion des engagements du SD'AP.



### Les services aux usagers en situation de handicap ont été renforcés.

L'amélioration de l'accessibilité des transports a également été sensible sous l'impulsion donnée par Île-de-France Mobilités dans le cadre des contrats d'exploitation avec les opérateurs.

- L'information voyageurs est de plus en plus harmonisée et adaptée aux différents types de handicap dans les espaces de transports collectifs (charte signalétique, développement d'une signalétique par hypersignes, etc.). La préparation des déplacements a également été facilitée par l'amélioration de l'application Île-de-France Mobilités et la mise au point de plans adaptés.

- Les personnels des opérateurs sont formés à la prise en charge des personnes en situation de handicap.

Enfin, les services spécifiques ont été renforcés. C'est notamment le cas pour les transports à destination des élèves en situation de handicap dont l'utilisation est en très forte croissance. Concernant le service de transport dédié PAM, faisant suite à un audit de l'offre des services, il sera régionalisé pour permettre un niveau de service équivalent dans l'ensemble de l'Île-de-France à tous les usagers.

# ACCESSIBILITÉ DE LA VOIRIE

## 1. LES PLANS DE MISE EN ACCESSIBILITÉ DE LA VOIRIE ET DES ESPACES PUBLICS (PAVE)

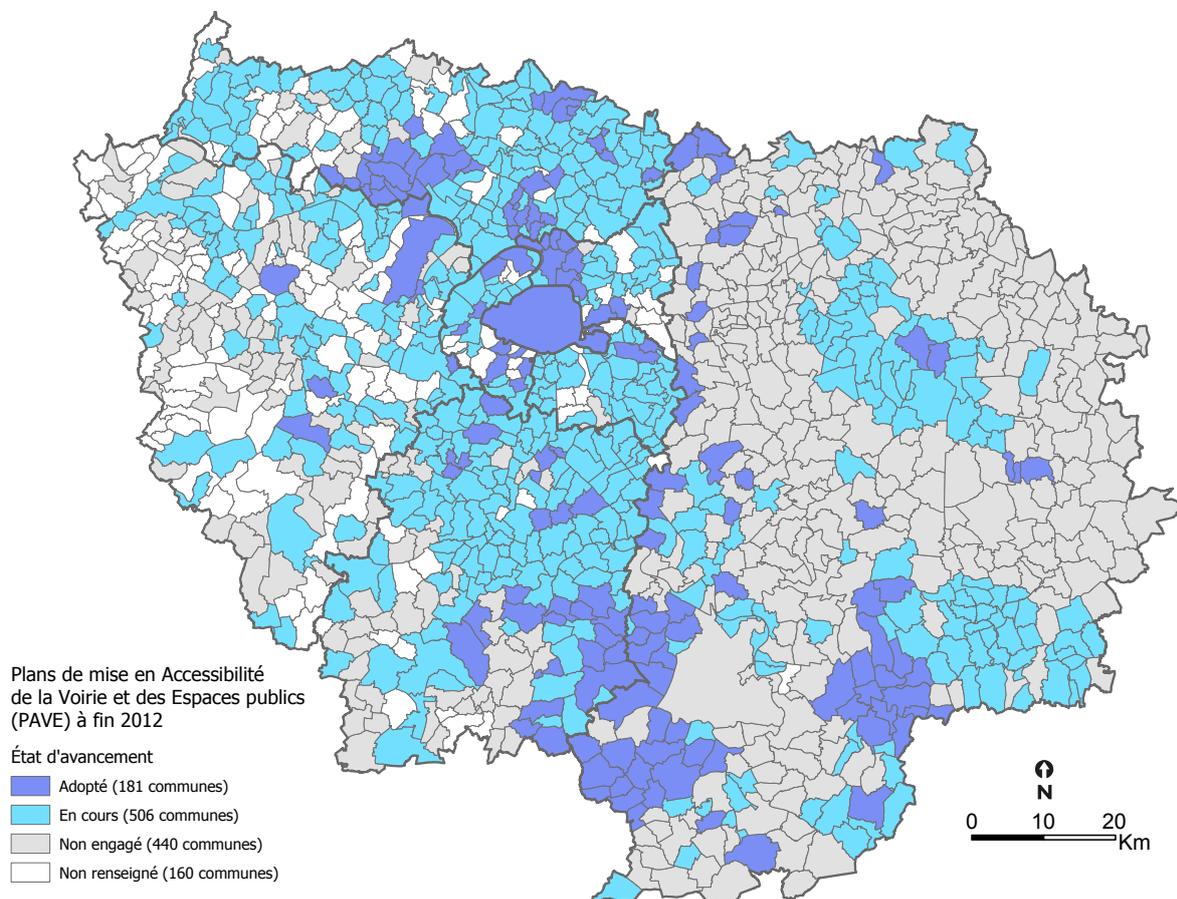
Les PAVE sont obligatoires depuis fin 2009 pour l'ensemble des communes de plus de 1 000 habitants. Les EPCI peuvent être chargés de cette élaboration, à l'initiative de leur président, s'il en a expressément reçu la compétence (qui est donc facultative) de la part des communes.

### Objectifs des PAVE

- Établir un état des lieux de l'accessibilité de la voirie
- Prioriser les itinéraires à rendre accessibles
- Programmer pluri-annuellement les travaux

**Le dernier recensement des PAVE franciliens date de 2012, 15 % avaient été élaborés en 2012 en Île-de-France, contre plus de 60 % à l'échelle nationale**

### Plans de mise en Accessibilité de la Voie et des Espaces publics (PAVE) - À fin 2012



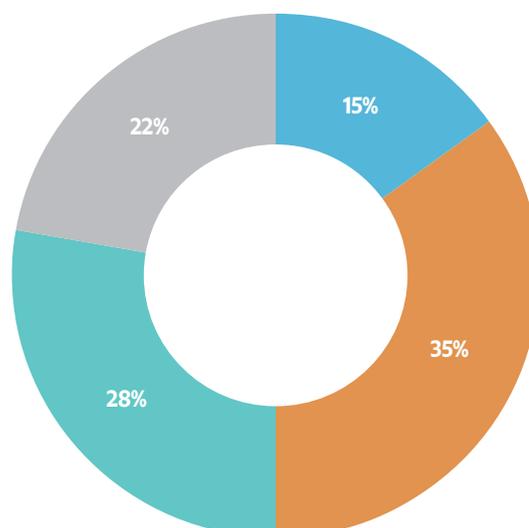
Sources : BD TOPO IGN - Recensement effectué par le Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer en 2012



Traversée aménagée - Docks de Saint-Ouen, Seine-Saint-Denis

Dans quelques rares communes franciliennes dont Paris, de nombreuses interventions ont été réalisées pour 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 en 2020, 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



Moins de 25%    De 25 à 50%  
De 50 à 75%    Plus de 75%

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.

## 2. | BILAN DES PLANS LOCAUX DE MOBILITÉ SUR LA PÉRIODE 2010-2020

- Les plans locaux de mobilité (PLM), déclinaisons locales du PDUIF, doivent comporter dans leur volet socle une action permettant de rendre la voirie accessible.
- Sur les six plans approuvés depuis 2014, trois ne comportent pas de volet opérationnel de mise en accessibilité de la voirie.
- De manière générale, les échanges avec les collectivités à l'occasion de l'élaboration des plans locaux de mobilité ont permis de constater que la mise en accessibilité de la voirie n'a pas été un objectif des politiques de mobilité.

## ACCESSIBILITÉ DE LA VOIRIE

# ATTEINTE DES OBJECTIFS

Réaliser les aménagements qui lèvent 80 % des situations bloquantes

Début de mise en œuvre

Mettre en accessibilité les cheminements les plus usuels

Début de mise en œuvre

Territoires où l'action a été mise en œuvre

Paris et cœur de métropole	Agglomération centrale	Agglomération des pôles de centralité	Bourgs, villages et hameaux
			



# ACCESSIBILITÉ DES TRANSPORTS COLLECTIFS

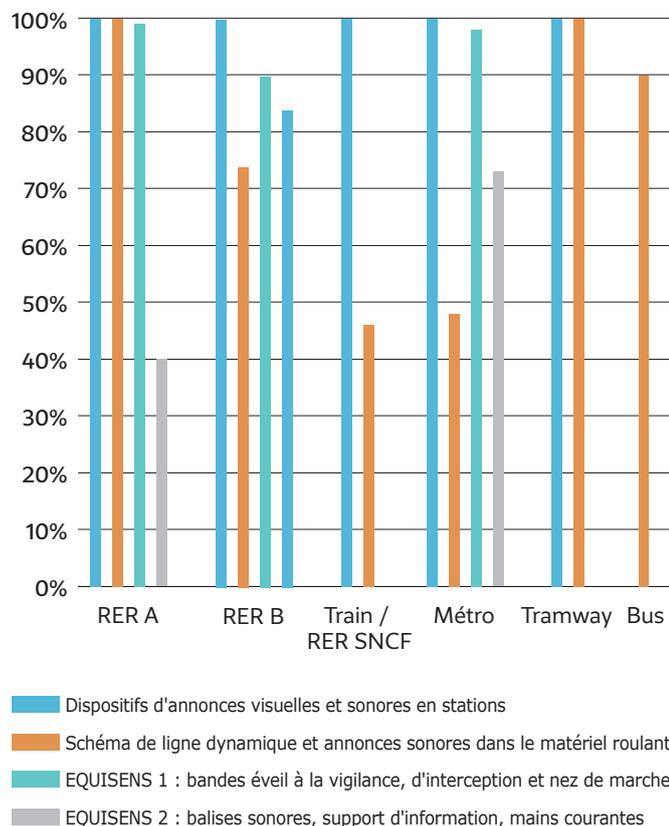
## 1. | L'ACCESSIBILITÉ POUR LES PERSONNES DÉFICIENTES VISUELLES OU AUDITIVES

- La quasi-totalité du réseau de transports collectifs est accessible pour les personnes déficientes visuelles ou auditives.
- Les lignes de tramways sont complètement 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 parc bus. Les bus non équipés sont essentiellement localisés en grande couronne et doivent être prochainement réformés. Toutefois, les hauts parleurs extérieurs ne sont pas systématiquement activés.
- Pour le métro, le train et le RER, le renouvellement et la rénovation du matériel roulant intervenus depuis 2010 ont permis des améliorations notables pendant la décennie.



Place réservée dans un « bus Innovations », Paris

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



Source : RATP, SNCF, OPTILE 2021

### 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 pour 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 pour repérer l'accès et connaître le nom de la station et dans le hall pour repérer le comptoir d'information et l'appareil de vente à interface vocale.
- Bandes d'interception sur les quais pour repérer l'interphone d'appel voyageurs.

## 2. | 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. Compte tenu des contraintes techniques et financières, le choix a été fait de ne pas rendre accessible le métro historique, qui n'est donc pas intégré dans le schéma, et de sélectionner au sein des réseaux de surface les lignes ou gares permettant de couvrir la quasi-totalité des besoins.

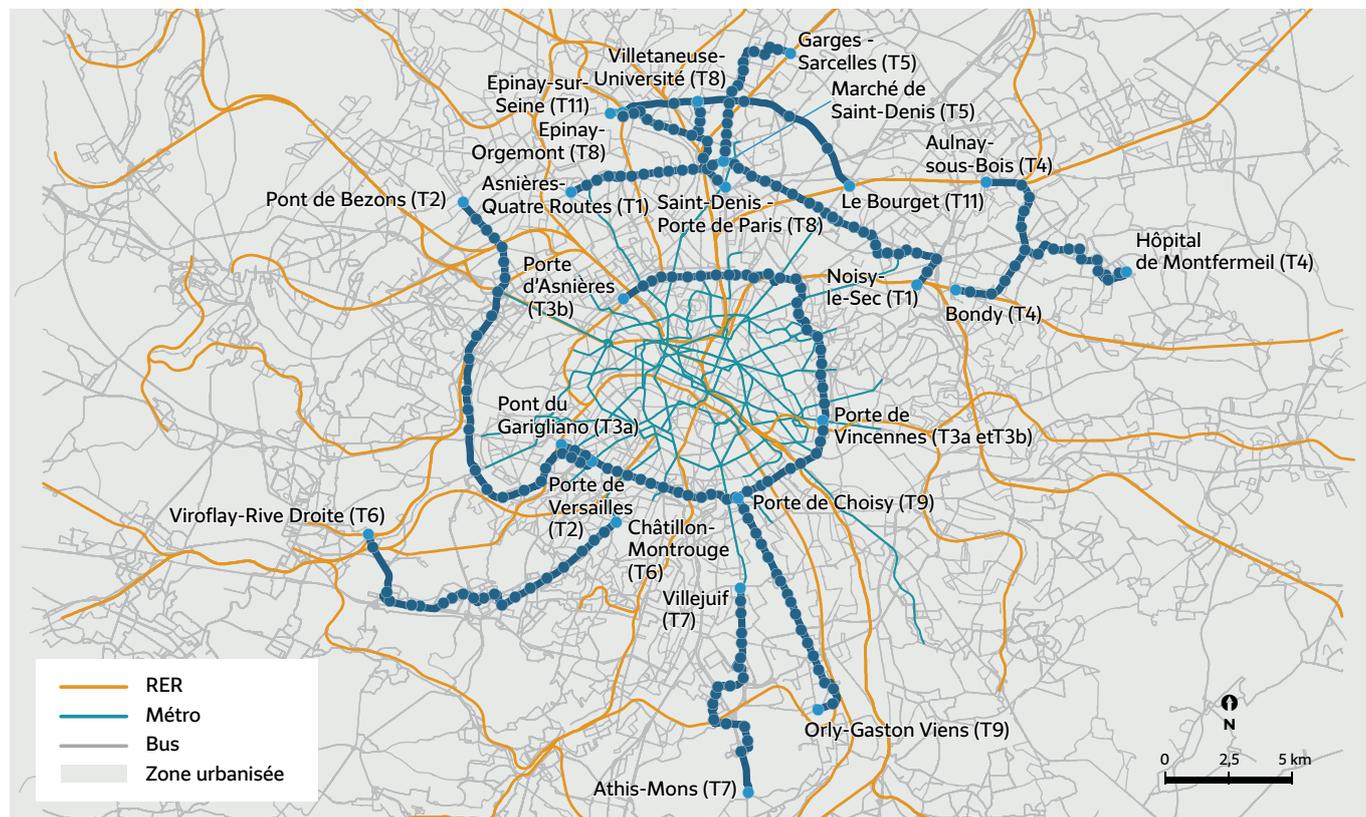
### Tramway

- Les tramways sont tous accessibles en complète autonomie pour les personnes en fauteuil roulant. Les véhicules sont équipés d'une plateforme directe, facile d'accès, au même niveau que le quai.



T9, station Germaine Tailleferre - Ivry et Vitry, Val-de-Marne

### Arrêts de Tramway accessibles en 2021



Source : Île-de-France Mobilités

## ACCESSIBILITÉ DES TRANSPORTS COLLECTIFS

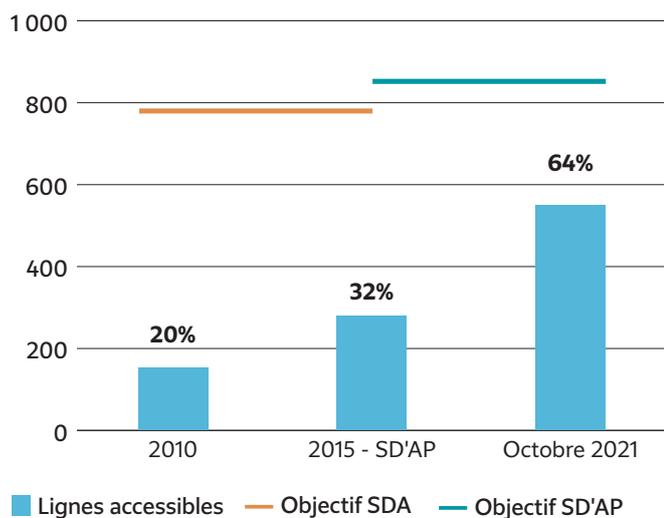


Bus Innovations, Paris

### Bus

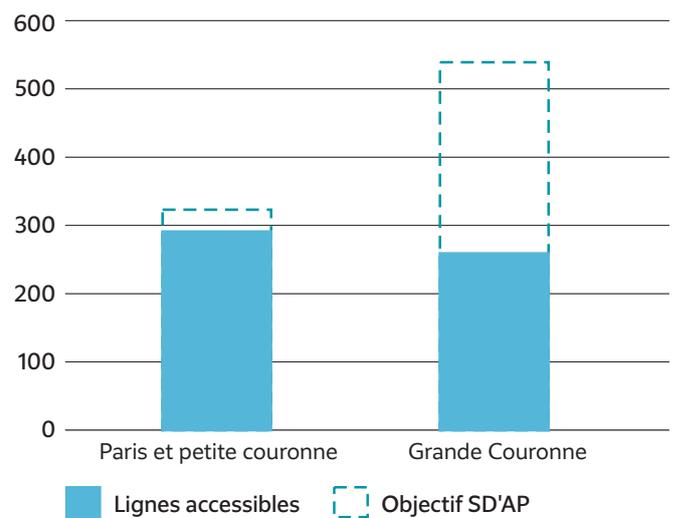
- Le SD'AP a sélectionné environ 860 lignes de bus à rendre accessibles représentant 93 % du trafic de ce mode ;
- Au 1<sup>er</sup> octobre 2021, environ 60 % de ces lignes sont accessibles. La quasi-totalité des lignes restant à rendre accessibles sont en grande couronne.

Nombre de lignes de bus accessibles



Source : Île-de-France Mobilités

Nombre de lignes de bus accessibles - oct. 2021



Sources : Île-de-France Mobilités, RATP, SNCF

### Une ligne de bus est déclarée accessible si...

- Au moins 70 % des points d'arrêts sont accessibles.
- Le personnel est formé à la prise en charge des personnes en situation de handicap.
- 100 % du matériel roulant est accessible.
- L'information voyageur sur l'accessibilité de la ligne est mise à jour.

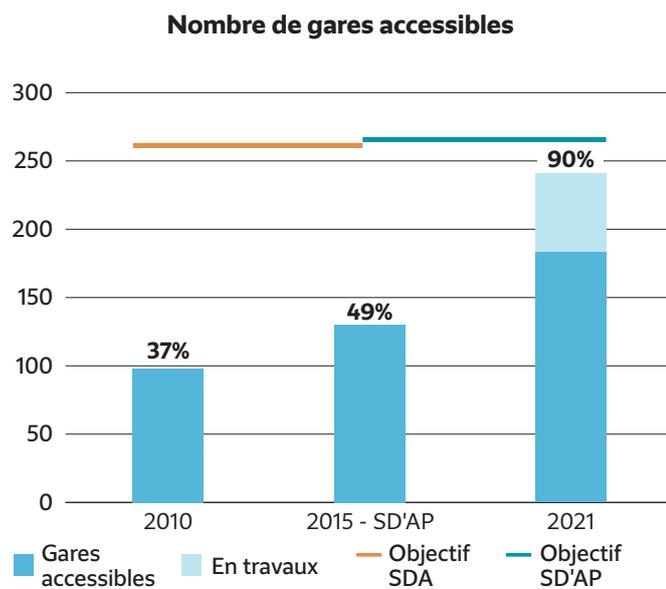
## ACCESSIBILITÉ DES TRANSPORTS COLLECTIFS



### Train-RER

L'objectif du SDA est de rendre accessibles 268 gares SNCF et RATP, représentant près de 95 % du trafic ferroviaire francilien.

Depuis 2010, 85 nouvelles gares ont été déclarées accessibles et 57 gares sont en travaux en 2021. Près de 90 % des gares inscrites au SDA sont accessibles ou le seront prochainement.



Sources : Île-de-France Mobilités, RATP, SNCF



Gare d'Épinay-sur-Seine, Seine-Saint-Denis

### Une gare est déclarée accessible si...

- Elle est accessible depuis la voirie jusqu'au train.
- Elle est au moins reliée à une autre gare accessible sur la ligne la desservant.
- Un système de palette d'accès quai-train peut être mis en place sur demande, directement auprès d'un agent en gare ou en réservant la veille.

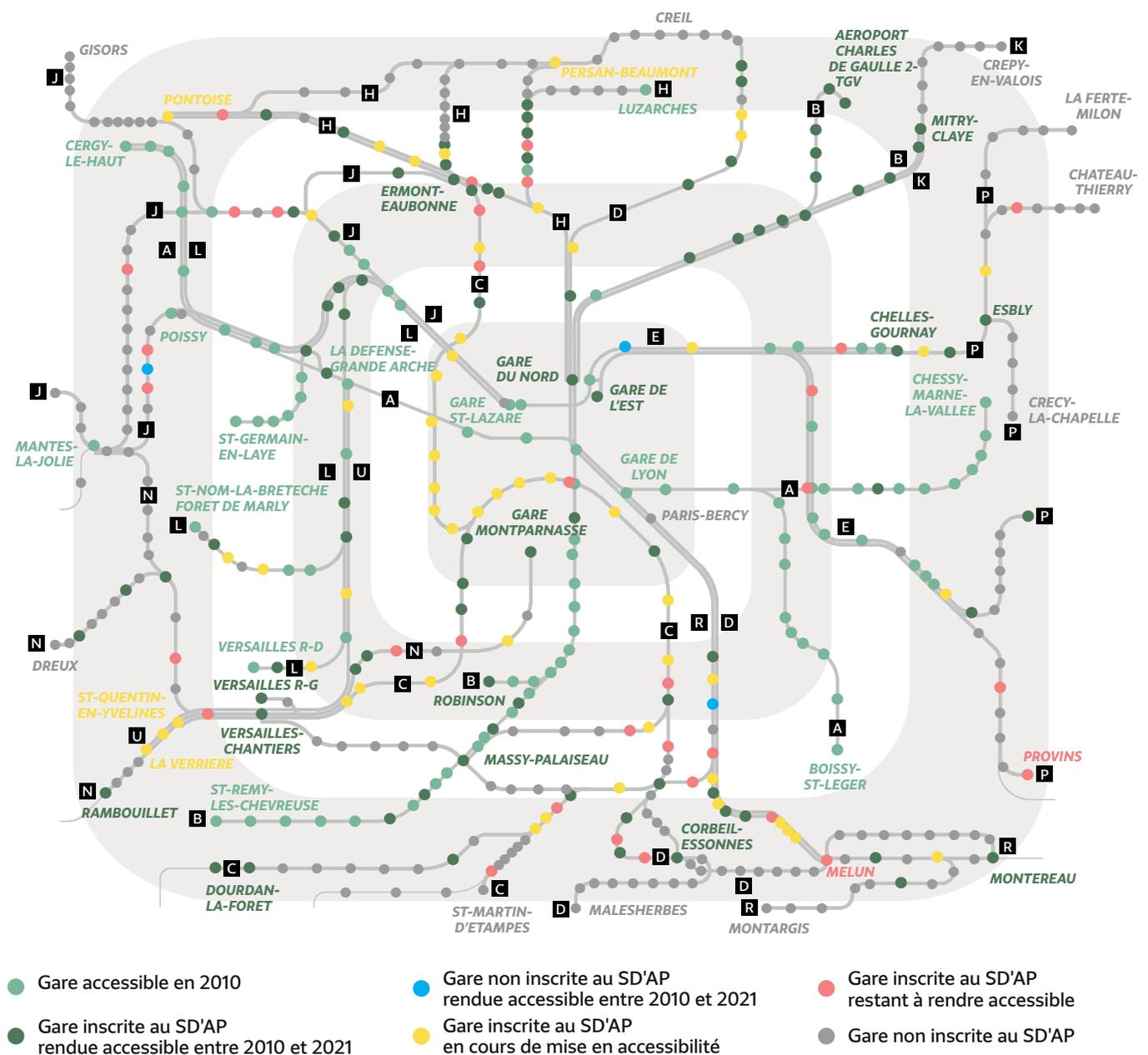
## ACCESSIBILITÉ DES TRANSPORTS COLLECTIFS



### La mise en accessibilité des gares (Train-RER)

- Les travaux réalisés dans les gares ont été accompagnés par une amélioration de l'accessibilité du matériel roulant (emplacements pour les personnes en fauteuil roulant, largeur de porte agrandie et aménagements intérieurs plus spacieux dans les nouveaux matériels).
- Quelques gares sont accessibles en toute autonomie. Pour les autres gares, la liaison quai/train nécessite l'accompagnement d'un agent avec ou sans réservation selon les gares.

### Avancement de la mise en accessibilité des gares (Train-RER) au 31 décembre 2021



Source : Île-de-France Mobilités

## ACCESSIBILITÉ DES TRANSPORTS COLLECTIFS

### ↘ Métro

- L'accessibilité du métro progresse en lien avec la création de nouvelles stations. Ainsi, à fin 2021, on compte 13 stations accessibles situées sur la ligne 14.
- C'est toutefois la réalisation du Grand Paris Express qui constituera une amélioration extrêmement importante puisqu'il sera accessible en toute autonomie.
- Concernant le métro historique, une étude financée par Île-de-France Mobilités, la Région Île-de-France et la RATP a permis d'analyser les conditions dans lesquelles la ligne 6 pourrait être rendue accessible. De manière plus générale, une analyse juridique est en cours pour préciser les contours d'une mise en accessibilité partielle du réseau de métro.



Station de métro accessible sur la ligne 14  
Mairie de Saint-Ouen – Seine-Saint-Denis

### 3. | LA FORMATION DU PERSONNEL

- Île-de-France Mobilités impose aux opérateurs dans le cadre des contrats d'exploitation de former leur personnel à la prise en charge des personnes en situation de handicap. Par ailleurs, le pictogramme S3A est apposé dans les gares et stations pour signaler aux personnes en situation de handicap que le personnel a été formé à l'accueil de personnes handicapées mentales.
- Pour chaque nouvelle gare ou ligne de bus déclarée accessible, un document attestant de la formation du personnel à la prise en charge des personnes en situation de handicap est demandé par Île-de-France Mobilités.
- La ligne 1 du métro, le RER A ainsi que le service PAM78-92 ont reçu le label « Cap'Handeo services de mobilité » pour l'accueil des personnes en situation de handicap mental, psychique ou sensoriel.

## ACCESSIBILITÉ DES TRANSPORTS COLLECTIFS

### 4. | L'INFORMATION VOYAGEUR

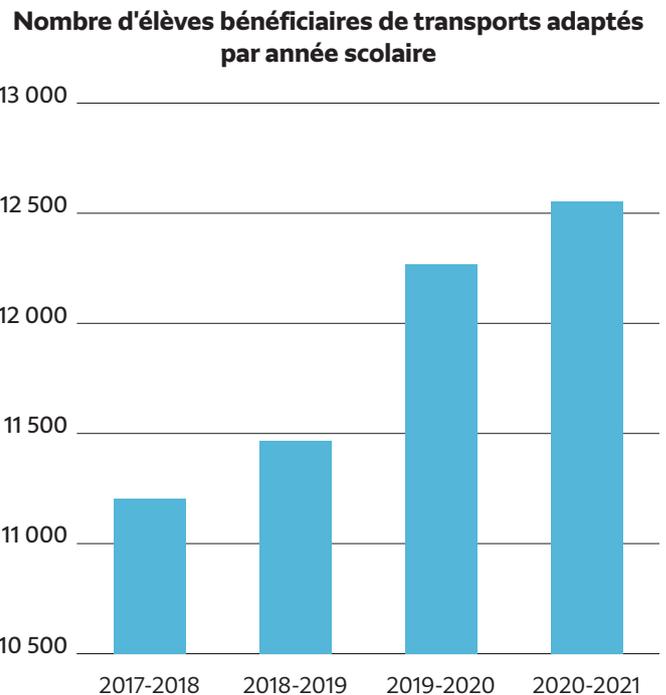
- L'information voyageurs comprend l'ensemble des actions qui permettent au voyageur de préparer son déplacement puis de se repérer lors de celui-ci (plans du réseau, signalétique, recherche d'itinéraires sur le site et l'application Île-de-France Mobilités, information en temps réel sur le trafic).
- En 2017, ViaNavigo et InfoMobi ont fusionné pour intégrer au calculateur d'itinéraires d'Île-de-France Mobilités 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.
- 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 et le jalonnement dans les stations ont été simplifiés. La signalétique utilise de plus en plus d'hypersignes afin d'aider à la compréhension et d'améliorer la lisibilité pour les personnes malvoyantes.
- 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, etc.).

### La charte des modes d'Île-de-France Mobilités : une couleur par ligne

MODES	SYMBOLES MODE	INDICES LIGNE
Métro		1 2 3 3 <sup>bis</sup> 4 5 6 7 7 <sup>bis</sup> 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18
Réseau Express Régional		A B C D E
Trains Île-de-France		H J K L N P R U
Tramway		T1 T2 T3a T3b T4 T5 T6 T7 T8 T9 T10 T11 T12 T13
Câble		C1 C2 C3 C4
Bus		14 26 38 198 N14 N123

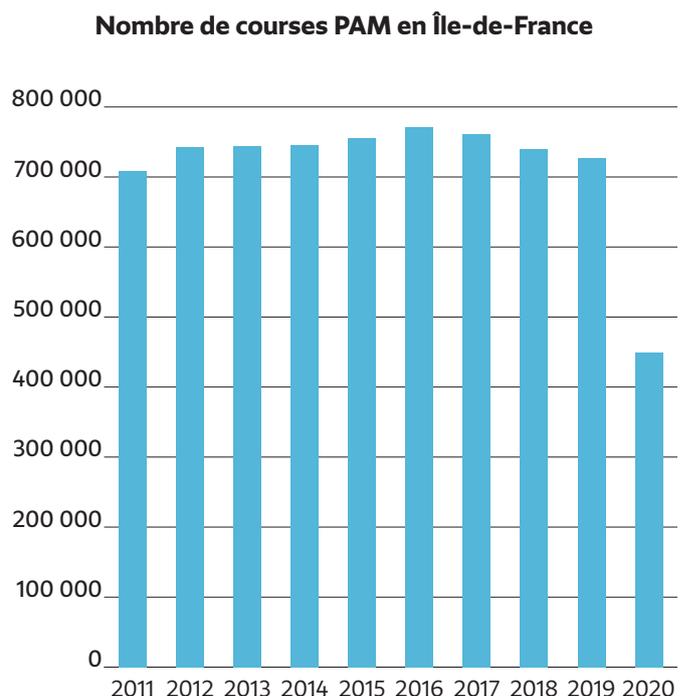
### 5. | LES SERVICES SPÉCIFIQUES

- En 2005, l'État a transféré à Île-de-France Mobilités la compétence du transport scolaire des élèves et étudiants handicapés. Cette compétence a été déléguée aux Départements en 2010. En 2020, seul le Département de Seine-et-Marne continue à gérer cette compétence pour le compte d'Île-de-France Mobilités.
- L'objectif est d'assurer un service de qualité au bénéfice des élèves et étudiants afin de faciliter leur accès aux établissements scolaires. Il existe deux modalités :
  - Le remboursement des frais engagés par les familles
  - L'organisation des transports par Île-de-France Mobilités.
- Le nombre d'élèves pris en charge est en constante augmentation depuis 2017.



Source : Île-de-France Mobilités

- Le service PAM, créé en 2003, est un service public de transport à la demande dédié aux personnes en situation de handicap dont le taux d'invalidité est d'au moins 80 %.
- Il est financé par la Région Île-de-France, Île-de-France Mobilités et la Ville de Paris et les Départements en assurent le fonctionnement.
- Un conducteur accompagnateur vient chercher la personne avec un véhicule adapté à son domicile et la dépose à destination.
- Le service PAM assure une couverture complète du territoire francilien depuis 2011.
- Ce sont plus de 12 000 personnes qui l'utilisent chaque année, pour se rendre au travail, dans des établissements spécialisés, mais aussi pour des activités de loisirs ou de vie quotidienne.



Source : Île-de-France Mobilités

## ACCESSIBILITÉ DES TRANSPORTS COLLECTIFS

# ATTEINTE DES OBJECTIFS

### Rendre accessibles les lignes de bus inscrites au SDA

64% accessibles en octobre 2021

### Rendre accessibles les gares inscrites au SDA

90% accessibles ou en travaux fin 2021

### Mettre en place des services spécifiques

Mise en œuvre

### Territoires où l'action a été mise en œuvre

Paris et cœur de métropole	Agglomération centrale	Agglomération des pôles de centralité	Bourgs, villages et hameaux
			



Usager en fauteuil roulant montant dans un bus - Paris