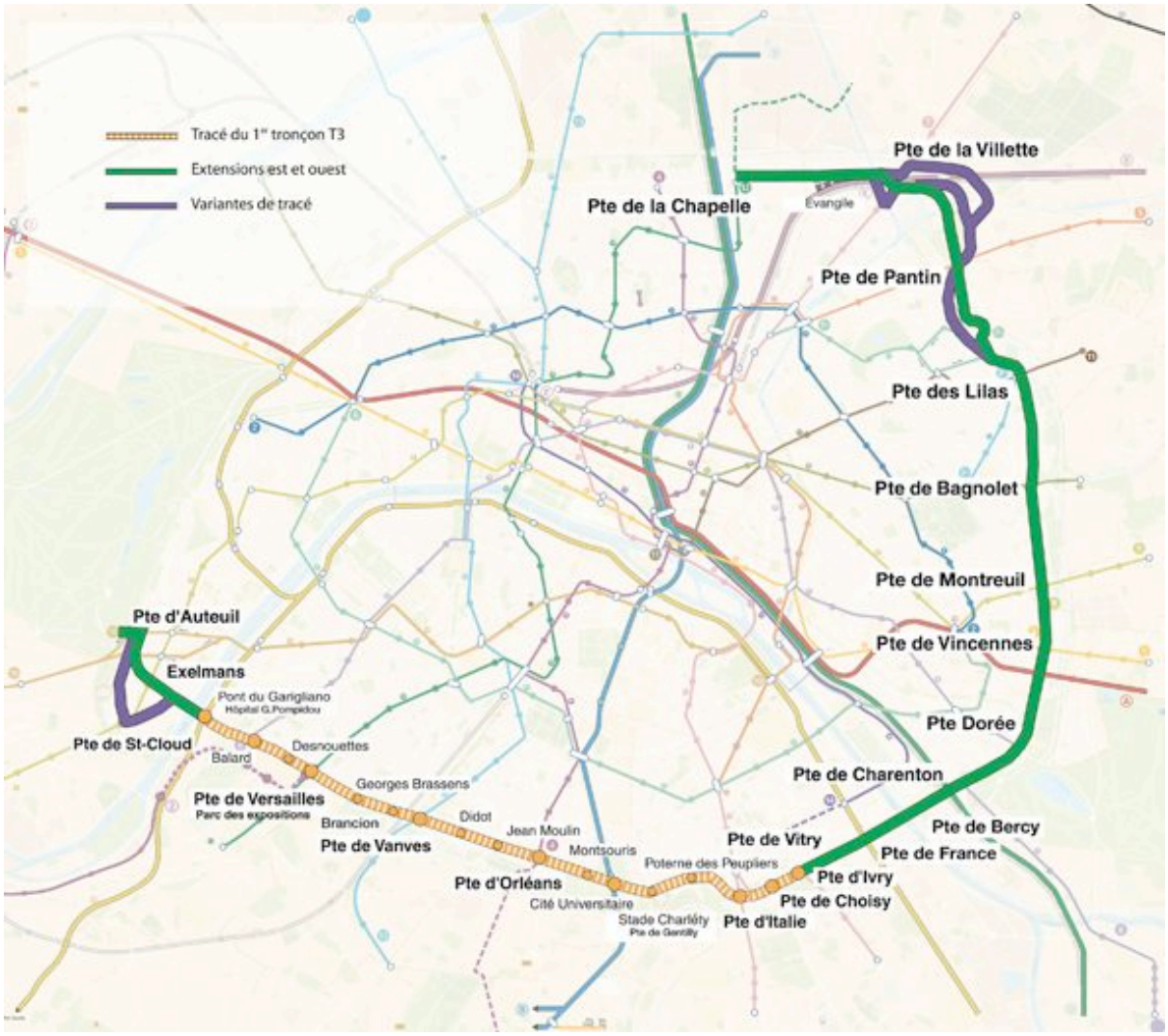
TRAM T3 DES MARECHAUX A PARIS

LE DIABLE DANS LES DETAILS

Afin de désengorger la circulation parisienne, la Mairie de Paris a lancé voici deux ans la construction d'une ligne de tramway périphérique empruntant les boulevards des Maréchaux pour en faciliter le contournement. 21 rames de 300 places dont 78 assises passeront toutes les 4 à 8 minutes aux horaires du métro, pour un trajet total de 17 stations en 24 minutes. Les travaux devraient se terminer en 2012.

Le premier tronçon de cette ligne « des Maréchaux » devant entrer en service dès la fin 2006, la RATP avait organisé le 29 juin une « visite guidée » d'une rame de type T3 et de la future station de tramway Pont du Garigliano, au sud-ouest. Deux représentants de la RATP recevaient ainsi des responsables de l'APF, du COLIAC, de l'ANPIHM (seul intervenant handicapé moteur), et d'associations de personnes mal et non voyantes.

Mais comme le veut la sagesse populaire, *le diable se cache dans les détails*, et cette réalisation incontestablement intéressante fourmille malheureusement de ces détails là…



Mais tout d'abord, un « résumé de l'épisode précédent » un retour en arrière au 23 mars, s'impose pour mieux comprendre la visite du T3 du 29 juin.

LA PRESENTATION DU 23 MARS

La Commission Particulière du Débat Public (CPDP), créée pour organiser un débat public sur l'opportunité, les objectifs et les caractéristiques principales du projet en réunissant les acteurs institutionnels – Ville de Paris, Syndicat des Transports d'Ile de France, RATP – et les associations représentatives, avait tenu ce jour là à Paris une réunion-débat afin de présenter l'état des travaux d'implantation du T3 et permettre aux associations et aux particuliers de questionner les responsables du projet. M. Hubert BLANC, Président de la CPDP, faisait dans son préambule cette déclaration rassurante :

« Nous avons voulu avoir à nos côtés des représentants qualifiés des associations relatives aux divers handicaps. »

Mme. Pénélope KOMITES, adjointe au Maire de Paris, précisait ensuite :

« La mobilité, qui permet l'intégration des personnes handicapées, un des axes forts de notre mandature, est liée à la voirie et aux transports publics. Nous y travaillons avec le STIF, la Région, et la RATP. **Nous désirons mettre en accessibilité totale le réseau de surface, augmenter celle du réseau RER, et pour les personnes très lourdement handicapées pour lesquelles les transports publics ne seront jamais accessibles, mettre en place des transports spécialisés, d'ici la fin de la mandature.** En ce qui concerne le Tram T3, une de nos ambitions est de renforcer l'offre de transports publics parisiens accessibles aux personnes handicapées, **quel que soit le handicap**. » Donc, concertation entre les décideurs, et but précis.

MM. LAGUET, Directeur de la Voirie, et Jean-François COSTELLA, Responsable de la Mission Accessibilité de la RATP, présentaient enfin l'aspect pratique de l'accessibilité du projet :

« Il s'agit de mettre en accessibilité un réseau, travail de longue haleine, qui s'effectue avec les associations d'usagers. Pour le T3, un groupe de travail a été rapidement constitué de manière à étudier l'angle du handicap moteur. Il rassemble la RATP, la Ville de Paris, l'APF, la Région Ile de France et le STIF : **notre objectif commun : que toute personne, que son handicap soit permanent ou temporaire, puisse être prise en charge dans les transports en commun.**

Les publics concernés sont les personnes handicapées motrices, sensorielles, et mentales. Autour de ces personnes handicapées, nous avons également les personnes qu'à la RATP on appelle "personnes à besoins spécifiques", qui à un moment de leur vie, peuvent avoir un handicap passager : personnes qui ont une jambe dans le plâtre, chargées de paquets, accompagnées d'enfants, personnes âgées, femmes enceintes, etc.

Il faut savoir qu'ils représentent tous ensemble 30 à 40% de la population française, ce qui n'est pas négligeable, et que chacun d'entre nous sera forcément confronté au cours de sa vie à ce type de gêne. **Travailler pour l'accessibilité signifie donc travailler pour tous**.

Quelques mots de la "chaîne d'accessibilité", que je nomme ainsi car **l'accessibilité doit s'appréhender à plusieurs niveaux : dans les rames, sur les quais, et dans les aménagements urbains. L'appréhension de cette chaîne doit être générale : on ne peut pas traiter un maillon en négligeant les autres**.

En ce qui concerne les quais, les rampes d'accès auront une pente de 0% à 5% maximum, et le bord des quais sera équipé de bandes d'éveil de vigilance podotactiles analogues à celles des métros, des RER, et des autres Tramways. Les quais auront en moyenne 4 m de large (entre 3 et 6 m), et on y a évité autant que possible les obstacles : les auvents sont soutenus par un seul poteau, le mobilier

urbain est reporté en fond de quai, pour faciliter le cheminement des personnes mal ou non voyantes, et les vitrages coupe-vent seront équipés de bandes de repérage. Il y aura un nombre de sièges important.

La signalétique a été travaillée en concertation avec les associations concernées pour qu'elle soit lisible en fauteuil roulant. Des annonces visuelles donneront les temps de passage des deux prochains Trams, et si l'expérience de sonorisation de ce système sur la ligne 11 est concluante, on l'étendra au T3. Les appareils distributeurs de billets ont été mis à bonne hauteur pour les personnes en fauteuil. Ceux qui seront ensuite mis en place sur les extensions est et ouest seront également accessibles aux personnes non-voyantes. Une interface vocale en cours d'expérimentation équipera en effet à partir de 2007 les appareils distributeurs de billets de la RATP.

Contre le stationnement anarchique des deux roues, on implantera le long du T3 des aires de stationnement équipées d'arceaux. Je rappelle que nous implantons 1000 places par an pour les deux roues, et pour 2006, 5000 places supplémentaires.

En conclusion sur l'accessibilité, dont on parle en termes de matériels et d'aménagements, il y a également une autre dimension, beaucoup plus sociale, que nous n'avons pas abordée de manière directe, c'est celle du droit aux transports. C'est un devoir d'attention à la mobilité d'autrui. Ce droit aux transports est un droit comme un autre, chaque droit est indivisible et quand on progresse dans l'un, on progresse dans tous les droits. Ce droit aux déplacements sera donc d'une certaine manière un droit au travail, un droit au logement, un droit à faire ses courses et un droit aux loisirs. Dans ce sens, la mobilité est une porte d'entrée sociale. »

Aux questions qui avaient suivi, les intervenants avaient apporté ces réponses qui avaient le mérite de la précision et de la franchise :

• Il n'y a pas de systèmes de fixation dans le T3, pour la bonne raison que la législation ne l'impose pas…[(1)] Mais rien n'empêche une personne en fauteuil de se mettre dans un endroit où elle s'estime plus en sécurité, puisqu'elle peut se déplacer librement à l'intérieur de la rame.

• Il y a un risque indéniable de déstabilisation à l'intérieur des rames, pour les personnes déjà un peu instables. Mais il faut savoir que le Tramway, contrairement à l'autobus, a beaucoup moins de mouvements intempestifs dans le sens latéral et dans le sens du freinage, car il freine moins fort. Je ne dis pas que c'est bien, mais c'est mieux, ou moins mal… Et en dehors des heures d'affluence, le T3 est suffisamment pourvu en places assises.

• Pour les problèmes de rapidité de montée dans les voitures, les conducteurs sont formés pour éviter que des incidents liés aux personnes un peu lentes se produisent. Mais on n'est pas à l'abri de dysfonctionnements de ce genre.

• Pour les feux sonores, lorsque la traversée est en une seule étape, on met des alarmes sonores. Mais on n'a pas aujourd'hui de recommandation qui nous permette de les mettre en place de manière fiable lorsque les traversées sont en deux ou trois temps. Sur les Maréchaux, on traverse du trottoir au quai, puis éventuellement à l'autre quai, puis encore à l'autre trottoir. Et on peut entendre d'une des bornes le message donné sur une autre… Tant qu'on n'a pas de système assez directionnel, on estime que les annonces sonores sont donc encore plus préjudiciables

• Pour la distance entre les arrêts, il faut voir que c'est un compromis, il ne s'agit pas d'un transport de porte à porte, il y a le PAM par exemple pour cela. L'optimum pour une rentabilité raisonnable, est de 20 km/h au moins, d'où des distances entre arrêts de l'ordre de 500 m. le projet est tout à fait

conforme à la meilleure rentabilité. A chaque fois qu'on perd 5 à 6 mn sur la ligne, il faut rajouter une rame pour faire le même service : c'est colossal[(2).]

Notes :

(1) Les totems d'appui étaient pourtant prévus lors de la présentation du projet en 2004. Lors d'une entrevue au sortir de la réunion, M. Costella a déclaré qu'il sera aisé de prévoir des courroies munies de crochets simples auxquelles les personnes qui le désirent pourront assujettir leur fauteuil roulant.
(2) On est loin du droit aux transports pour tous proclamé précédemment…

LA VISITE DU 29 JUIN

La RATP nous a montré un produit séduisant et efficace sur bien des points. C'est vrai. Il n'en reste pas moins que le T3 présente encore de nombreuses lacunes, parfois invraisemblables.

Les associations n'ont elles pas participé à la réflexion dès son début ? On sait comme il est difficile de « prendre le train en marche » (!), et comme effacer un mauvais pli ne se fait pas d'un seul coup de fer. Ou bien n'ont elles pas été informées des « détails », ceux où gîte le Malin ? Ou bien leurs recommandations n'ont elles pas été écoutées ? Il est inutile de chercher à répondre à ces questions. Tentons plutôt de présenter l'état des lieux, et de proposer des aménagements lorsqu'il en est encore temps.

Je ferai quand même une remarque : seules, les personnes invalides présentes à la visite ont émis des critiques, pertinentes et même évidentes. En effet, elles ont ont la chance d'avoir toujours leur

handicap sous la main, comme un maçon a son fil à plomb, et n'ont pas à se demander « que ferais-je si j'étais aveugle, mal-voyant, ou en fauteuil roulant ? »

Les personnes valides, qui avaient pourtant participé de longue date au projet, au point de répondre souvent à la place des représentants de la RATP manifestement dépassés, défendaient ce bébé dont elles ne pouvaient appréhender intuitivement les défauts. A une exception, qui confirme l'exemple du fil à plomb : une femme valide a remarqué que les composteurs de billets étaient à hauteur de poitrine, pouvaient donc heurter douloureusement les passagères, et qu'elle avait en conséquence demandé leur déplacement… Je reconnais que moi, homme en fauteuil, je n'aurais pu imaginer cette difficulté !

Il est par ailleurs regrettable que la RATP n'ait pas cru devoir confier cette visite à des responsables au fait de la question de l'accessibilité, qui auraient pu entendre les critiques et suggestions, et entamer une réflexion et une action pour améliorer le produit, plutôt que de se barricader derrière des réponses à bannir : « c'est techniquement impossible » et « c'est conforme à la réglementation », ou en dégageant la responsabilité de la RATP. Il ne s'agissait pas de faire un procès à quiconque, mais de trouver une solution.

PROBLEMES AUX ABORDS DES STATIONS

• Les rainures des rails sont de bons pièges à roulettes de fauteuils : passez l'obstacle sans marquer d'hésitation, et vous sauterez la difficulté. Sinon…

• Pas de parkings pour GIG-GIC à proximité : « ça n'est pas du ressort de la RATP mais de la Ville de Paris » nous dit on. Et alors ? N'est-ce pas le job de la CPDP de faire communiquer ces autorités ? N'y a t'il donc pas concertation entre elles ? « De toutes manières, il n'y a pas la place » ajoute t'on. Ah bon ?

… alors qu'il y a un vaste parking motos juste en face ? « Il n'y a qu'à prendre un bus accessible pour venir ici, puis etc… ». Autant continuer en bus, alors ou garder sa voiture ! N'oublions pas que la justification du T3 est justement de désengorger Paris : il faut donc pouvoir se garer pour prendre le T3. Il faut remarquer aussi que ça n'est pas la peine de rendre le T3 accessible, si on ne peut pas l'approcher… Vous avez lu plus haut les déclarations de mars sur la nécessaire accessibilité du T3…

On disait en mars : « Contre le stationnement anarchique des deux roues, on implantera le long du T3 des aires de stationnement équipées d'arceaux (…) 1000 places par an, et pour 2006, 5000 places supplémentaires »
… alors, on doit aussi pouvoir implanter des places GIG-GIC contre le stationnement anarchique des handicapés !

• Pas de toilettes, ni ordinaires ni adaptées, qui seraient les bienvenues avant ou après le parcours. S'il faut chercher plus ou moins loin de la ligne ces commodités, ce sera une impossibilité de plus de la prendre pour les GIG-GIC.

On professait en mars : « L'accessibilité doit s'appréhender à plusieurs niveaux : dans les rames, sur les quais, et dans les aménagements urbains. L'appréhension de cette chaîne doit être générale : on ne peut pas traiter un maillon en négligeant les autres. »

PROBLEMES SUR LES QUAIS

• Les sièges sur les quais, hauts de 47 cm , au nombre de 15 seulement, sont sans accoudoirs : il faudrait en prévoir quelques uns plus hauts et plus larges, munis d'accoudoirs.

On précisait en mars : « Il y aura un nombre de sièges important. »

• Les boutons d'ouverture des portes sont à 126 cm de haut depuis le quai : trop hauts pour les UFR aux bras peu agiles.

• Les bandes podotactiles du même granit que l'ensemble du quai, ne présentent aucun contraste, au grand regret des malvoyants. Le bord du quai n'est pas non plus très facile à distinguer des voies, 40 cm environ plus bas. La belle bande sombre à droite… c'est l'ombre !

• Les nez de quai présentent un décrochement impromptu, de l'ordre de 40 cm, qui surprendra désagréablement les malvoyants et non voyants.

• Je n'ai pas eu le temps d'examiner la billetterie, dont les mêmes malvoyants ou non voyants se plaignent.

PROBLEMES DANS LA RAME

• Les portes d'accès présentent une largeur de 129 cm : c'est bien. Mais le bouton d'ouverture est trop haut, et la cellule photo anti fermeture intempestive n'est pas efficace pour les UFR : le rayon passe souvent entre les roues par exemple, je me suis fait coincer, sans conséquences heureusement.

• Le signal d'alarme est totalement inaccessible à un UFR. S'il est seul avec des personnes patibulaires (mais presque disait Coluche), espérons qu'il en sera quitte pour la peur.

• Le sol synthétique est glissant s'il est mouillé (en France, il pleut 180 jours par an).

• La hauteur du plancher est environ 4,5 cm au dessus de celle du quai (+/- 0,5 cm en fonction de la charge). Ça ne semble pas insurmontable, mais oblige à prendre de l'élan pour entrer, au risque de heurter les passagers déjà montés, et fait perdre du temps, donc la porte peut se refermer…

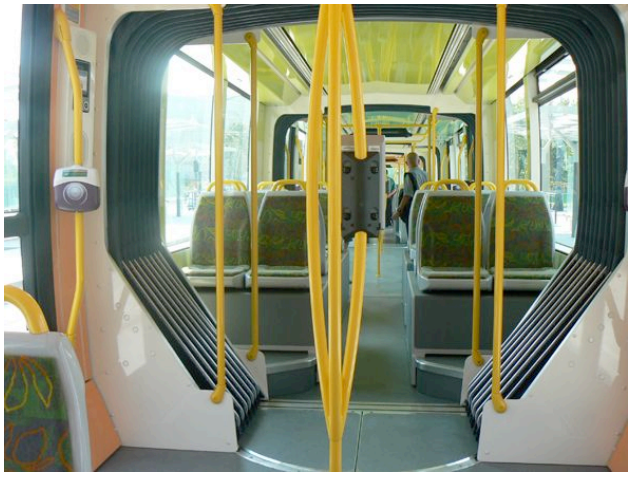
• Des bandes antidérapantes à l'entrée du T3 atténuent la difficulté dûe à la pente de la marche, du moins par temps sec. Mais pourquoi ne pas rendre antidérapante toute la marche ? Pour les personnes valides, pas de problème, mais en fauteuil motorisé, la surface de contact entre les roues et le sol étant très petite, les roues motrices déraperont. Il est regrettable que la rame et le quai ne soient pas tout simplement au même niveau.

• Les couloirs sont larges de 54 cm : à quelques cm près, les UFR ne passent pas.
On lançait en mars : « Rien n'empêche une personne en fauteuil de se mettre dans un endroit où elle s'estime plus en sécurité, puisqu'elle peut se déplacer librement à l'intérieur de la rame. »

• Les assises des sièges au niveau de ces couloirs sont hautes de 67 cm, et une marche haute de 19 cm facilitera pour certains leur accès. C'est selon. En dehors de ces zones, elles sont à 47 cm, hauteur standard

• Il y a une grande discontinuité des possibilités de maintien : pas de poignées de maintien au niveau des sièges pour les personnes qui circulent, sauf derrière la nuque des personnes assises : attention les crânes et les chignons ! En cas de coup de frein, ou simplement de légère bousculade, de changement d'allure en général, les PMR, personnes âgées etc. aiment se sentir en sécurité en agrippant une poignée. Quant aux UFR, pas de totems ou de courroies de maintien.

On admettait en mars : « Il y a un risque indéniable de déstabilisation à l'intérieur des rames, pour les personnes déjà un peu instables. »



• Au niveau des soufflets, danger de tomber entre eux et les tubes verticaux : ajouter des tubes de maintien horizontal.

• Les composteurs et valideurs de billets sont placés trop haut : 120 cm et leur cadran illisible pour les UFR. réponse RATP : « il est inutile de les lire. » Alors, pourquoi en poser ?

On affirmait en mars : « La signalétique a été travaillée en concertation avec les associations concernées pour qu'elle soit lisible en fauteuil roulant. (…) Les appareils distributeurs de billets ont été mis à bonne hauteur pour les personnes en fauteuil »

• De plus, ils peuvent être dangereux pour les passagères, comme le remarquait une dame. Voyez le boitier noir au milieu de la photo : il serait aisé de le poser dans l'espace intérieur des trois tubes formant le pilier central.

Maintenant, lectrice et lecteur, relisez ceci, qu'on entendait en mars, et écrivez pour moi la conclusion de cet article : j'y renonce.

« En conclusion sur l'accessibilité, dont on parle en termes de matériels et d'aménagements, il y a également une autre dimension, beaucoup plus sociale, que nous n'avons pas abordée de manière directe, c'est celle du droit aux transports. C'est un devoir d'attention à la mobilité d'autrui. Ce droit aux transports est un droit comme un autre, chaque droit est indivisible et quand on progresse dans l'un, on progresse dans tous les droits. Ce droit aux déplacements sera donc d'une certaine manière un droit au travail, un droit au logement, un droit à faire ses courses et un droit aux loisirs. Dans ce sens, la mobilité est une porte d'entrée sociale. »

IMPROVISATION

• Dès l'arrivée à la station du Pont du Garigliano, des signes dénonçaient une improvisation regrettable :

• Aucun emplacement de parking n'était prévu pour les invités handicapés.

• Les travaux n'étant pas terminés, les quais présentaient des trous de 1,50m de côté et 0,50m de profondeur, sans la moindre protection d'une barrière de chantier. C'était dangereux pour les malvoyants et non voyants, et aussi pour les manœuvres de recul du fauteuil roulant.

• Aucune documentation n'était prévue. C'est la responsable du COLIAC qui m'a aimablement donné un dépliant.

• Les deux représentants de la RATP ne connaissaient pas suffisamment le sujet de l'accessibilité.

Site internet : www.tramway.paris.fr

Le 10 juillet, nous informions personnellement monsieur le Maire de Paris, Bertrand Delanoë, de ces lacunes par lettre détaillée.

Le 4 octobre, il a bien voulu nous faire tenir la réponse reproduite ci-dessous par un conseiller technique, monsieur Claude Praliaud. Ne sera-t'il pas à présent trop tard pour amener la RATP à un peu plus de bon sens ? Nous le verrons bien. Dommage que nous n'ayons pas été associés auparavant à tout ce processus.

Alain Ryckelynck

MAIRIE DE PARIS

Paris, le 4 - OCT. 2006

CABINET DU MAIRE

LE CONSEILLER TECHNIQUE
CABV - TA/VB
01-1571

Monsieur le Président,

Vous avez bien voulu appeler l'attention de M. Bertrand DELANOË, Maire de Paris, sur les difficultés d'accessibilité que pourraient rencontrer les personnes à mobilité réduite ou handicapées pour emprunter le futur tramway T3 ou s'y déplacer.

Je vous confirme que l'accessibilité du tramway des Maréchaux Sud est une priorité absolue pour la Ville. Comme vous le savez, à la demande de la municipalité parisienne, un groupe de travail a été instauré en 2005 en collaboration avec la RATP et des représentants d'associations de personnes à mobilité réduite. Ce groupe a pu formuler des propositions qui constituent une avancée notable en matière d'accessibilité des transports publics aux personnes à besoins spécifiques, et qui, en répondant globalement aux demandes des associations, dont l'Association des Paralysés de France, ont permis d'améliorer le projet.

Soyez assuré que c'est avec la plus grande attention que vos remarques sont examinées par les services de la Ville et de la RATP, à qui j'ai transmis votre courrier et qui doivent vous apporter des éléments de réponse circonstanciés.

Une nouvelle visite sur place avec l'ensemble des associations présentes lors de la réunion du 29 juin pourrait permettre de valider ces réponses sur le terrain. Je n'ai pas manqué de faire part de cette proposition à la RATP et à Mme Ghislaine GEFRROY, Chef de la Mission tramway.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération distinguée.

Claude PRALIAUD

Monsieur Vincent ASSANTE
Président
ANPIHM
36 avenue Duquesne
75007 PARIS

Imprimé sur du papier recyclé 90 g - Label Ange Bleu - 21 0450 0031

paris info Le 3975 Paris.fr
*Prix d'un appel local à partir d'un poste fixe