

The Great Transition - Note of Intent

Notre équipe a choisi son sujet autour du thème “inégalités” appartenant au champ d'étude de ce semestre. A partir de ce concept, nous nous sommes interrogés sur les inégalités auxquelles nous assistons au quotidien. Notre intérêt s'est porté sur la question de la réduction des inégalités de mobilité en termes de transport tout en prenant compte de la contrainte budgétaire. Malgré des améliorations observées, nous nous sommes en effet rendus compte que le réseau ferroviaire transilien, et en particulier le métro, était très peu adapté au déplacement des personnes à mobilité réduite. Cette situation est d'autant plus intenable que la France fait face à un vieillissement de sa population, demandant ainsi des aménagements qui vont dans ce sens. Les études sur le cas français nous ont donné raison. En 2018, seulement 3% du réseau du métro parisien était accessible aux personnes à mobilité réduite, ce qui représente seulement 9 stations sur 303 selon l'association APF France handicap. En comparaison, nos voisins européens ont adapté leurs infrastructure de telle sorte que “18% du réseau de métro à Londres est accessible aux personnes à mobilité réduite¹”, tandis que le métro de Barcelone, beaucoup plus récent, est quant à lui adapté à 82%, souligne cette même association.

Cette même année, une manifestation se tenait pour dénoncer les inégalités dans les transports et leurs impacts sur la vie des personnes à mobilité réduite. On pouvait notamment entendre scander “pas de métro, pas de boulot” mettant en lumière le manque d'indépendance et par conséquent, le manque d'autonomie financière qu'engendre cette situation d'inégalité face aux transports. Pour pallier à ce manque d'adaptation des métros, les principaux concernés peuvent opter entre le réseau de bus transilien, actuellement considéré par les pouvoirs publics comme étant adapté à 100% aux voyages de tous les usagers, ou à des réseaux privés d'accompagnement des personnes à mobilité réduite comme Ulysse. Néanmoins, cette situation ne peut-être considérée comme satisfaisante selon L'APF France Handicap, qui dénonce notamment le manque de transparence de l'Etat quant à l'avancé des initiatives, des projets et des améliorations proposés pour améliorer la situation : “il n'existe qu'un très faible nombre d'indicateurs publics concernant l'état d'avancement²”. De plus, ce manque d'accessibilité aux transports est d'autant plus étonnante que la “loi de 2015 prévoyant que tout ERP doit être accessible est désormais applicable³”. Les personnes à mobilité réduite peuvent donc avoir accès aux *établissement relevant du Public*, mais ne peuvent pas s'y rendre facilement par leurs propres moyens.

¹ A Paris, seulement 9 stations de métro sur 303 accessibles aux personnes en situation de handicap, BFM- Société, par M. F. avec AFP, le 26/09/ 2018.

² même article que cité précédemment.

³ Accessibilité: Le mode d'emploi et les chiffres clefs, Handirect- média expert Handicap, le 05/05/2017.

The Great Transition - Note of Intent

Suite à ce constat, notre question centrale a donc été la suivante : Comment améliorer l'accessibilité du réseau transilien pour les personnes à mobilité réduite sachant qu'il serait trop cher voire infaisable de restructurer tous les aménagements existants ?

Pour notre équipe, l'enjeu ne relève pas seulement d'une dynamique d'aménagement urbaine. C'est avant tout un problème de discrimination vis-à-vis de la mobilité et un devoir des pouvoirs publics d'intégrer l'ensemble des citoyens dans la société en prenant en compte leurs spécificités. Nous pensons qu'à long-terme, l'Etat aurait tout intérêt à investir dans ces travaux d'aménagement. Bien que le coût de l'entreprise sera sûrement conséquent, nous pensons que créer des conditions favorables à l'embauche, et donc à l'autonomie financière des personnes à mobilité réduite permettrait de réduire les charges qui incombent à l'Etat telles que les indemnités et allocations qui sont versées aux bénéficiaires pour pallier à un manque de ressources partiellement engendré par l'impossibilité de trouver un travail pour citoyens.

Nous dégageons ici des enjeux d'intégration et d'égalité face aux services publics. De plus, ce dispositif permettrait de combattre la solitude des personnes à mobilité réduite, en leur redonnant de l'indépendance. Enfin, ces améliorations s'inscrivent dans l'optique de créer une société plus responsable où chacun serait sensibilisé aux libres déplacements de tous nos concitoyens. Tout autant d'enjeux relevés dans le cadre de "The Great Transition" pour la création d'une société plus raisonnée et qui s'interroge sur son fonctionnement.

Notre proposition réside dans une rampe et d'une plateforme d'élévation que nous avons appelée **Mobilift**. Celle-ci viendrait se fixer sur l'ensemble des escaliers de chaque station. Cette plateforme permettrait aux fauteuils roulant de monter jusqu'à la sortie de métro ou de descendre sur les quais sans avoir besoin d'assistance. Elle pourrait accueillir tout type de fauteuils et viendrait bloquer les roues de ce dernier pendant la montée et la descente pour garantir la sécurité des utilisateurs. Pour éviter les abus et détériorations de ce dispositif qui pourraient être engendrés par des individus qui n'en ont pas besoin, la plateforme d'élévation se déclencherait après la validation d'un pass (pourrait très bien être le pass navigo actuel) dont la puce serait spécialement programmée pour activer le mécanisme de la Mobilift. L'avantage de cette plateforme est qu'elle n'engendre pas de déconstruction et ne viendrait que s'ajouter aux installations déjà mises en place. Pour exemple, il n'y aurait pas besoin de venir détruire une partie de la station pour y installer un ascenseur. Enfin, nous proposons une simple adaptation des wagons pour laisser la place aux fauteuils roulant d'entrer. En enlevant la barre verticale traversant la wagon de tête et de queue de chaque métro, nous pourrions créer des espaces adaptés à l'entrée et la sortie des fauteuils.

The Great Transition - Note of Intent

Cette solution permet aux personnes à mobilité réduite d'accéder à l'ensemble des lignes de métro depuis la sortie de la station jusqu'au wagon. La prise en charge de bout en bout du trajet serait le meilleur moyen pour accroître la fréquentation du métro pour les personnes à mobilité réduite. De plus, leur carte personnelle leur permettrait de déclencher Mobilift sans besoin d'assistance. Avec ces aménagements, tous les usagers avec un fauteuil roulant seraient capable de se déplacer partout dans Paris sans avoir peur de l'absence d'ascenseurs et sans la crainte des nombreux escaliers, pour rétablir un droit à la mobilité pour toutes et tous.

Le système que nous proposons présente plusieurs spécificités qui en font une solution réellement intéressante. Mobilift aurait une capacité de charge d'environ 300kg, ce qui permettrait à tout type de fauteuil d'être tracté grâce à la plateforme et la rampe. Le système est commandé par des ondes radios et se déclenche grâce à la carte de transport de l'utilisateur. Tout le mécanisme est compris dans l'élévateur, ce qui permet d'éviter la mise en place de système techniques externes, comme des armoires externes qui prendrait de la place et du temps à installer. En position stationnée, la plateforme se replie en direction du mur, ce qui permet un gain de place lorsqu'elle n'est pas utilisée. Ce système est une solution nouvelle, utilisée uniquement chez des particuliers pour l'instant mais qui n'a pas encore été exploitée pour améliorer l'accès aux transports publics pour les personnes se déplaçant en fauteuil roulant. Nous pensons que ses dimensions pratiques en font une solution viable et pourraient réellement améliorer l'insertion des personnes à mobilité réduite, puisqu'elle leur donnerait un nouveau levier d'indépendance. L'accès à la mobilité ouvre un champ de possibles qu'il est difficile de mesurer en tant que personne valide.

Par ailleurs, nous avons réfléchi aux possibilités d'implémentation. Elles nous semblent relativement accessibles, et en tout cas moins contraignantes que la mise en place d'ascenseurs dans les stations de métro. En effet, le montage de tels système ne prendrait que quelques jours et ne nécessiterait pas de travaux annexes important. La fermeture des stations serait donc évitable, ce qui facilite la mise en place. Le système pourrait être installé sur uniquement une des sorties/entrées du métro, et non à chaque bouche, ce qui réduirait également les contraintes.

Nous pensons que Mobilift pourrait être implémenté premièrement sur les lignes les plus fréquentées, reliant la périphérie au centre. Ainsi, les premières lignes équipées seraient, d'après l'Observatoire de la mobilité en France, les lignes 1, 4 et 9 qui accueillent respectivement 180M, 152M et 143M de voyageurs par an⁴. Le dispositif serait également installé d'office dans toutes les stations du Grand Paris en cours de construction. Cette première implémentation pourrait servir une période d'essai de quelques mois afin d'observer le degré d'utilisation du système ainsi que les difficultés rencontrées par les utilisateurs pour pouvoir adapter au mieux la solution. Par ailleurs, la mise en place de Mobilift devrait être

⁴ "Trafic annuel et journalier", Observatoire de la mobilité en Ile-de-France, 2018

The Great Transition - Note of Intent

accompagnée d'une campagne de sensibilisation qui permettra aux utilisateurs quotidiens du métro de comprendre l'enjeu de la mise en place de tels dispositifs. Avec cette campagne, affichée en priorité dans les stations concernées, nous cherchons également à sensibiliser la population parisienne sur les besoins d'assistance que pourront avoir les personnes à mobilité réduite lors de l'utilisation de la plateforme. Cela permettrait aux utilisateurs valides de comprendre l'importance de la collaboration sociale dans ce type de situation.

Etant donné que notre solution s'adresse au domaine public, une des questions principales quant à sa mise en œuvre est celle du financement. Premièrement, nous pensons que l'Etat devrait financer une partie du projet, notamment via la RATP. Etant donné les contrats d'exploitation passés avec Ile-de-France Mobilités (syndicat des transports d'Ile-de-France), nous pensons également que cette autorité devrait participer financièrement au projet. Ensuite, notre équipe a imaginé que des entreprises pourraient également participer via l'obligation d'emploi des personnes handicapées. En effet, il est écrit dans la loi que « *Tout employeur d'au moins 20 salariés doit employer des personnes en situation de handicap dans une proportion de 6 % de l'effectif total. L'obligation d'emploi concerne tous les salariés du secteur privé ou public, quelle que soit la nature du contrat. L'employeur doit déclarer chaque année le nombre d'emplois occupés par un travailleur handicapé pour justifier qu'il respecte son obligation d'emploi. Si l'employeur ne respecte pas son obligation d'emploi, il doit verser une contribution annuelle.* »⁵. Cette contribution annuelle pourrait être allouée à la mise en place d'un système tel que Mobilift. Enfin, notre dernière solution de financement viendrait d'associations telles que APF France Handicap qui pourraient éventuellement verser une contribution. Les campagnes de sensibilisation mentionnées plus tôt pourraient inciter la population aux dons dirigés vers un meilleur accès aux transports publics pour les personnes à mobilité réduite.

Si l'implémentation de Mobilift semble plus accessible qu'une restructuration des infrastructures déjà existantes, elle reste sujette à des obstacles inévitables. Dans un premier temps, même si les modes de financement peuvent se révéler multiples, cette solution reste chère à mettre en place, surtout si le but à terme est d'équiper toutes les stations du métro parisien. C'est une entreprise d'envergure qui requiert des ressources conséquentes. Par ailleurs, on observe un certain désintérêt des politiques publiques et de la population qui, pour la majorité, ne se sent pas concernée par ce type de problématique. Par ailleurs, sur un côté pratique, la construction du métro parisien a débuté il y a plus d'un siècle. Les infrastructures peuvent donc être vétustes et peu adaptables. Mobilift requiert des escaliers d'une certaine dimension, avec des fixations solides. La place au bas des escaliers doit être suffisante : selon la pente, la plateforme nécessiterait un dégagement d'environ 1,60 mètres au pied de l'escalier. Des études préalables devraient donc être conduites.

⁵ « *Qu'est-ce que l'obligation d'emploi des personnes handicapées ?* », Service-public.fr, vérifié le 30/10/2019

The Great Transition - Note of Intent

Ainsi, certains obstacles sont effectivement à prendre en compte, mais nous pensons qu'ils sont surmontables et que Mobilift reste une réelle solution pour pallier au manque d'insertion des personnes à mobilité réduite dans notre société. C'est une problématique réelle qu'il est essentiel de considérer pour l'évolution de la société vers un système plus inclusif. La solution que nous proposons est un premier pas vers l'acceptation des différences et la volonté d'égalité, à Paris et en France. Notre projet est porteur d'espoir et nous croyons en la faisabilité de la mise en place d'un tel système.