

La 3^e ligne de métro de l'agglomération toulousaine : des enjeux de mobilité et d'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite (PMR¹)

Le Collectif Inter Associatif Handicaps Haute Garonne (CIAH 31) rassemble 25 associations informer sur la question des handicaps en Haute Garonne et défendre les droits individuels et collectifs des personnes en situation de handicap, avec tout type de handicap, et de leurs proches. Le CIAH 31 œuvre pour l'accessibilité au sens large mais également sur la scolarité, la formation professionnelle, l'emploi, le logement, les transports, la culture, les loisirs, ... et l'inclusion et la citoyenneté des personnes en situation de handicap.

Consulter la liste des associations membres de ce collectif et en savoir plus : <http://v2.handi-social.fr/ciah31.html>

Pour nous, cette 3^e ligne de métro doit satisfaire aux enjeux de mobilité et d'accessibilité pour permettre à tous les usagers de se déplacer confortablement en toute autonomie et sécurité. Il ne faut donc pas reproduire les mêmes erreurs que sur les deux lignes existantes. Il est important que ce métro réponde aux exigences fonctionnelles de l'environnement, des déplacements en station (verticaux et horizontaux), de l'information, de l'aménagement intérieur des rames, des validateurs et bornes d'achat.

L'environnement

Il est très important que l'environnement immédiat des stations ainsi que les cheminements pour s'y rendre soient accessibles : des trottoirs larges et plats sans dévers, avec des bateaux pour traverser facilement, des bandes d'éveil de vigilance (BEV) aux intersections, dégagés de tout obstacle (mobiliers urbains, poteau d'éclairage, poubelle, ...), des places PMR bien différenciées des places dépose-minutes et les parkings relais devront être dimensionnés et évolutifs pour éviter l'embolisation actuelle.. Sinon à quoi bon des stations accessibles s'il est très difficile de s'y rendre. La distance entre 2 stations devra rester la plus courte possible.

¹ Définition de PMR <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Les-personnes-a-mobilite-reduite,11726.html>



Barcelone – Exemple d'accès à une station de métro

Les déplacements en station

L'**ascenseur** est un moyen de déplacement incontournable pour la majorité des gens. Outre les personnes en situation de handicap se déplaçant en fauteuil roulant ou avec une aide à la marche, les personnes avec bagages l'empruntent aussi régulièrement ainsi que les personnes âgées ou les parents de jeunes enfants avec poussette. La maintenance de ces derniers est donc très importante et nous souhaitons un rapide délai d'intervention (15 à 30 min) en cas de panne.

Les améliorations à faire sur les ascenseurs par rapport aux deux lignes de métro existantes :

- Nous demandons des ascenseurs **plus grands** afin qu'un adulte avec poussette, un fauteuil roulant avec accompagnant, un voyageur avec bagage ou un cycliste puissent l'emprunter ensemble.. De plus, le gabarit de la population a tendance à augmenter et donc la largeur moyenne des fauteuils roulants augmentent aussi au fil des ans.
- Nous demandons instamment de prévoir à minima 2 ascenseurs pour desservir l'accès aux stations, 2 pour chaque quai et une sortie directe depuis les quais. Actuellement, quand un ascenseur est en panne cela crée une rupture de la chaîne de déplacement.
- Des ascenseurs **priviliégiant une entrée du côté opposé à la sortie** sont souhaitables pour ne pas avoir à faire des marches arrières en fauteuil. Reculer pour une personne en fauteuil est souvent difficile surtout lors de fortes affluences même si l'ajout d'un miroir dans l'ascenseur facilite la manœuvre.
- Nous souhaitons que les portes se **referment moins vite** afin d'avoir le temps d'entrer ou de sortir sans risque de choc avec la porte.
- Il nous est nécessaire d'avoir les **boutons de commande sur les 2 côtés** (droit et gauche) car beaucoup de personnes sont hémiplégiques ou ont une main déjà prise pour tenir leur canne. Les personnes ayant un champ de vision réduit sur un côté ont aussi des difficultés à voir les boutons positionnés sur leur mauvais côté.
- Il nous semble pertinent que la **synthèse vocale puisse à l'ouverture** des portes indiquer la **direction du quai desservi** par l'ascenseur comme par ex « Descente sur le quai direction Ramonville ». Ainsi les erreurs d'orientations seront plus facilement décelables par les personnes aveugles ou mal voyantes ou pour celles ayant des difficultés cognitives. Actuellement une personne ayant des difficultés à lire ne peut se rendre compte de son erreur qu'en entrant dans la rame de métro qui lui souhaite la bienvenue dans le « métro terminus X ».

Un cheminement plus clair doit être réfléchi : bande d'aide à l'orientation (BAO), notamment dans les pôles d'échanges, logo plus gros, meilleur contraste de couleur. Hauteur, police et taille de caractère doivent rendre visible la signalétique par une personne de petite taille ou en fauteuil roulant qui se retrouve dans une foule.

Les points positifs à garder absolument : l'alarme sonore indiquant l'ouverture/la fermeture des portes, les indications en braille, le miroir dans les ascenseurs à entrée/sortie unique.

Les **escalators** sont aussi un moyen de déplacement essentiel notamment pour les personnes ayant un problème de fatigabilité ou de mobilité. Aussi nous conseillons s'il existe un escalator sur la station qu'il soit d'un seul tenant sur l'ensemble du déplacement vertical. Les stations actuelles ont souvent un escalator suivi d'un escalier. Des personnes se trouvent alors en difficulté au milieu de leur déplacement, elles n'ont parfois pas d'autres recours que de continuer avec les escaliers.

Nous souhaitons également que les tapis roulants soient accessibles aux fauteuils roulants.

Concernant les stations ayant des **interconnexions**, il faut optimiser le cheminement pour le rendre le plus court possible (Jean Jaurès est un cauchemar !). Multiplier la prise d'ascenseurs n'est pas synonyme de gain de temps. Les personnes marchant avec difficulté sont lentes et vite fatigables. Il serait aussi souhaitable d'avoir des strapontins ou des appuis ischiatiques le long des cheminements pour se reposer.

La signalétique et l'information

Nous demandons une meilleure signalétique visuelle et sonore pour tous. La lumière doit être étudiée pour ne pas éblouir et éviter les reflets sur la signalétique. Des pictogrammes pour le repérage des stations.

Nous souhaitons qu'une **signalétique visuelle soit matérialisée également sur le sol** pour qu'une personne de petite taille ou en fauteuil roulant puisse la voir si elle se retrouve au milieu d'une foule. Pour les personnes aveugles et malvoyantes, les ascenseurs pourraient être détectés par les télécommandes détectant les feux.

Une bonne signalétique (hauteur, police et taille de caractère doivent rendre visible la signalétique) est d'autant plus importante dans les stations interconnectées pour faciliter l'orientation durant tout le cheminement et éviter de se trouver à contre flux des autres usagers ce qui limite les bousculades et risques de chutes pour les plus vulnérables.

Nous avons besoin d'une **information en amont sur l'indisponibilité des ascenseurs**. Il serait judicieux qu'une annonce vocale **dans les rames** informe s'il y a un ascenseur en panne dans la prochaine station. Cela nous éviterait de sortir de la rame pour reprendre la prochaine surtout lors de fortes affluences

Il faudrait pouvoir disposer des **informations relatives aux horaires, l'état du trafic, la disponibilité du réseau, les ascenseurs en panne sur une application pour smartphone** et sur le site internet de mobilité intermodale.

L'aménagement intérieur du matériel roulant

La lacune verticale et horizontale entre le quai et la rame doit être inférieure à 2 cm (il ne faut donc pas de quai en courbe). Il faudrait que la largeur des rames soit plus importante que les actuelles pour représenter 150 % de la dimension des rames de la ligne A et B. Pour garantir la sécurité, veiller à la largeur des portes et au système de fermeture. Il faut repenser l'aménagement intérieur des rames pour **libérer de l'espace** pour les fauteuils roulants, poussettes, bagages, vélos et handbikes. Actuellement la barre verticale située en face des portes gêne la circulation des fauteuils et poussettes créant un encombrement limitant le passage des autres usagers. Envisager peut-être de mettre des sièges fixes aux extrémités de la rame et des assis debout sur la zone centrale. En Espagne, dans les métros, il y a des zones dédiées dans

les rames qui permettent la présence de fauteuils roulants, poussettes, bagages encombrants sans gêner les autres voyageurs.



Aménagement intérieur de la zone PMR dans le métro de Madrid conçu par CAF



Aménagement intérieur d'une rame de métro à Barcelone

Pour inciter au civisme, nous aimerions que la bande sonore qui annonce les stations dans les rames rappelle aussi que les places assises sont réservées en priorité aux personnes titulaires de la carte de priorité ou d'invalidité.

Les validateurs et les bornes d'achat

Les portillons PMR pour la validation des tickets stigmatisent une catégorie de la population. Nous aimerions que les **portillons soient unifiés** et conçus pour permettre à tous les usagers de les utiliser facilement : passage assez large pour les fauteuils ou bagages encombrants, validateurs abaissés pour faciliter la validation aux personnes de petite taille ou en fauteuil, boutons d'ouverture positionnés sur les deux côtés pour ne pas gêner les hémiplegiques.

Actuellement les bornes d'achat de titres de transport avec leur écran tactile sont inaccessibles aux aveugles et malvoyants et sont trop hautes pour les personnes de petite taille ou en fauteuil. Nous souhaitons que dans chaque station il y ait au moins une borne d'achat abaissée avec une synthèse vocale de l'écran comme pour les distributeurs de billets.

En ce qui concerne les tarifs nous souhaitons une tarification sociale et dégressive.

En conclusion

Nous aspirons à ce que cette 3e ligne de métro soit conçue selon les préceptes de la conception universelle et soit un modèle d'accessibilité apportant confort d'usage, en autonomie et en sécurité, à tous les usagers en facilitant la mobilité à travers la métropole toulousaine.

Sur le choix de l'itinéraire et du mode de transport, nous regrettons que le choix de cette 3^e ligne de métro se fasse avant la finalisation du projet Mobilités 2020-2030-2040, empêchant d'en juger la pertinence à l'échelle du PDU et de l'intermodalité.