



Le Président

Collectif Inter Associatif Handicaps 31

Monsieur Le Président
C/O GIHP Midi-Pyrénées
10, rue Jean Gilles
31 100 TOULOUSE

Toulouse, le

13 DEC. 2010

Nos réf : DGAM/VG/CD/JCB/2010/00392
Vos réf : 171101/10
Pièce(s) jointe(s) : Annexe 1
Affaire suivie par : Jean-Claude BERNARD

Objet : Accessibilité du tramway ligne T1 aux personnes à mobilité réduite

Monsieur Le Président,

Votre lettre ouverte en date du 17 novembre dernier a retenu toute mon attention. Compte tenu de la nature des informations qui y sont portées, j'ai demandé à mes services d'opérer les vérifications qui s'imposent en regard des normes en vigueur et ce sans délai. Leurs résultats vous seront communiqués dans les meilleurs délais.

Par ailleurs, je souhaite revenir sur l'organisation de la visite de la ligne T1 qui a eu lieu le 15 novembre dernier avec les membres de la Commission Accessibilité du Réseau Urbain Tisséo (CARUT).

Vous avez regretté que cette visite ait eu lieu tardivement. En raison de la marche à blanc du carrousel tramway et de la mise au point des systèmes de sécurité, la visite ne pouvait avoir lieu plus tôt sans risquer de rencontrer une interruption du carrousel. Cette visite a donc été programmée dès que les paramètres techniques et sécuritaires ont été jugés suffisamment probants pour prendre à bord des personnes étrangères au service en toute sécurité.

Vous dénoncez également des obstacles manifestes à l'utilisation de ce mode de transport par les personnes en fauteuil roulant (malfaçons sur les quais de stations, lacunes entre quai et wagon supérieures aux normes en vigueur, barre de maintien mal positionnée rendant difficile la giration des fauteuils roulants), ainsi que le « caractère anormal et accidentogène » pour tous les utilisateurs quelque soit leur degré de mobilité.

Pour justifier le « non respect de l'accessibilité », vous faites référence à la décision de la Commission Européenne du 21 décembre 2007 portant spécifications techniques d'interopérabilité relatives aux personnes à mobilité réduite dans le système ferroviaire transeuropéen conventionnel et à grande vitesse. Même si cette décision a bien été intégrée dans le droit français par arrêté du 30 juillet 2008, il n'en demeure pas moins que les dispositions de l'arrêté du 13 juillet 2009 relatif « à la mise en accessibilité de véhicules de transport public guidé urbain aux personnes handicapées et à mobilité réduite », qui lui est postérieur, sont applicables à l'exception des tram-train.

Il me semble aussi nécessaire de porter à votre connaissance l'avis favorable relatif à la mise en service de la ligne T1 émis à par la Commission Consultative Départementale de Sécurité et d'Accessibilité le 16 novembre 2010. Les points soulevés et jugés « dangereux et accidentogènes » par votre collectif n'ont pas été pris en compte par cette Commission Consultative car jugés sans fondement.

Quelques points d'amélioration ont cependant été notés lors de la visite.

- Polices de caractère de la signalétique à bord des rames (à agrandir)
- Ajouts d'inscription en braille au niveau des boutons d'appel d'urgence
- Réglage plus élevé des annonces sonores
- Intensité de l'annonce visuelle de fermeture de portes
- Plots de signalement des positionnements des portes doubles non perceptibles par les aveugles qui se déplacent avec une canne blanche car pas contrastés.
- Modification éventuelle du valideur à proximité des portes doubles pour faciliter l'entrée des personnes en fauteuil roulant
- Préciser l'utilité du bouton d'appel spécifique pour les personnes en fauteuil roulant.

Vous auriez pu profiter des échanges constructifs qui ont eu lieu lors de cette visite si vous n'aviez décidé de faire la visite seuls, à bord d'une rame, déjouant la vigilance des organisateurs et des contrôleurs sur site, au mépris des règles de sécurité qui prévalent avant la mise en service d'une infrastructure de transports.

J'avance que, malgré vos dires vous avez pu parcourir la ligne en totale autonomie jusqu'au terminus Aéroconstellation.

Je prends acte et j'entends que certaines « prestations et équipements » puissent faire l'objet d'amélioration pour favoriser l'utilisation, par tous, de ce formidable mode de transport moderne, confortable, pratique et écologique. Tisséo fera le nécessaire pour traiter les points d'amélioration susvisés.

En dernier point, vous avez choisi d'interpeler Tisséo-SMTC par voie de presse sur les dangers supposés des dimensions des lacunes pour les personnes à mobilité réduite. Vous soutenez que Tisséo-SMTC n'a pas appliqué les dispositions techniques légales lors de la construction de la ligne T1.

Vos allégations ne reflètent pas la réalité. Aussi je porte à votre connaissance divers éléments dans la note annexe joint qui démontrent que la ligne T1 ne présente pas plus de dangers à Toulouse qu'à Grenoble, Strasbourg ou Nantes.

Demeurant à votre écoute, je vous prie de croire, Monsieur le Président, à mes sincères salutations.



Pierre COHEN

Note technique

La présente note apporte des précisions quant aux informations relevées dans le communiqué de presse du CIAH31 adressé à la presse locale et transmis par adresse électronique à Tisséo le 26 novembre 2010.

CIAH31 : Écart à réduire entre le quai et le tramway à 2 cm maximum

- **Tisséo-SMTC** : l'arrêté du 13 juillet 2009 relatif à la mise en accessibilité des véhicules de transport public guidé urbain aux personnes handicapées et à mobilité réduite précise les tolérances de lacunes pour du matériel neuf, à vide.

Les lacunes horizontales et verticales entre le nez de quai et le seuil des portes accessibles identifiées par le symbole international symbolisant le fauteuil roulant seront au maximum de 50 mm pour la lacune vertical et 50 mm pour la lacune horizontale. Ces normes sont respectées sur la Ligne T1.

A Grenoble, Strasbourg et Nantes, il y a effectivement des bords fusibles. Ce terme désigne précisément l'élément de seuil qui comble la lacune au droit des portes entre la caisse des rames et les quais.

Le tramway toulousain est équipé de bords fusibles.

Ces éléments sont dits « fusibles » car ils peuvent s'arracher facilement en cas de choc contre les quais sans détériorer la caisse de la rame. Les seuils mobiles à l'ouverture des portes de Lyon ont été remplacés par des bords fusibles, du fait de leur manque de fiabilité (et donc lacune importante)

Le tramway de Montpellier n'a pas de seuil rétractable.

CIAH31 : Implantation des équipements, bandes (ou de dalles) podotactiles, accessibilité des informations ...

- **Tisséo-SMTC** : l'arrêté du 15 janvier 2007 portant application du décret N°2006-1658 du 21 décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics précise les caractéristiques techniques destinées à faciliter l'accessibilité aux personnes handicapées où à mobilité réduite ont été respectées. Quelques ajustements seront nécessaires suivant les prescriptions de la CCDSA 31.

CIAH31 : Les portes avant des tramways des autres villes sont accessibles.

- **Tisséo-SMTC** : La dimension du seuil fusible des portes d'extrémité avant et arrière est plus faible que celle des portes centrales, tout simplement pour permettre le tramway de rentrer dans les stations en sortie de courbes sans que le porte à faux n'accroche le nez de quai. Les portes accessibles aux personnes handicapées sont identifiées par le symbole international et ce, sur tous les tramways comme vu précédemment.

CIAH31 : La main courante verticale empêche la giration des fauteuils roulants dans la rame

- **Tisséo-SMTC** : Concernant la main courante verticale, il est démontré que sa position permet le mouvement des fauteuils roulants. Le 15 novembre 2010, les membres de la CARUT ont pu constater que les membres du CIAH31 présents n'ont eu aucun problème pour effectuer une giration complète à l'intérieur de la rame. Le décret du 13 juillet 2009 susvisé précise que dans les espaces pour fauteuil roulant, une main courante ou une barre de maintien doit pouvoir être saisie à une hauteur comprise entre 800 et 1000 mm, ce qui est le cas pour le tramway de Toulouse et des autres tramways de marque ALSTOM qui fournissent la quasi totalité du matériel roulant français et qui circule dans les villes citées.

Il convient de rappeler que les accidents tramway sont essentiellement des chutes à l'intérieur des rames suite à des freinages d'urgence. Il est essentiel que les usagers puissent disposer de barres de maintien accessibles.