

EXTENSION DU TRAMWAY T3 A PARIS

TABLE RONDE DU 23 MARS 2006 A LA MAIRIE DU XIIEME ARRONDISSEMENT

MOBILITE REDUITE ET DEPLACEMENTS

Ont participé au débat public :

MEMBRES DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

M. Hubert BLANC, Président
Mme Élisabeth LEPOUTRE, M. Daniel GRAS

MAITRES D'OUVRAGE :

Mairie de Paris :

- ⇒ Mme Pénélope KOMITES, MAIRE ADJOINTE, CHARGÉE DES PERSONNES HANDICAPEES, ELUE DU XIIEME
- ⇒ M. Daniel LAGUET, DIRECTEUR DE LA VOIRIE ET DES DEPLACEMENTS

STIF :

- ⇒ M. Robin PREVALLEE, CHARGÉ DE MISSION

RATP :

- ⇒ M. Jean-François COSTELLA, RESPONSABLE MISSION ACCESSIBILITE

ASSOCIATIONS :

- ⇒ M. BERNARD, Association des Paralysés de France.
- ⇒ M. DELAGARDE, Association Mobile En Ville.
- ⇒ M. BENSOUSSAN, Fédération des Aveugles et Handicapés Visuels.
- ⇒ M. BRUGNON et M. PARIS, CORERPA.

- ⇒ M. Bruno GUILLON, Spécialiste de l'Atelier des Fauteuils Roulants de l'Hôpital de Garches.

INTERVENTIONS DU PUBLIC :

M. ALAIN RYCKELYNCK, ANPIHM
M. JEAN MER, BUCODES (BUREAU DE COORDINATION DES DEVENUS SOURDS)
M. BERNARD SULPIS, DELEGUE ACCESSIBILITE RFF
M. ARTHUR PERON

***La séance est ouverte à 19 H 15 sous la Présidence de Monsieur Hubert BLANC,
Président de la Commission Particulière du Débat Public.***

M. HUBERT BLANC, PRÉSIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Mesdames et Messieurs, nous pouvons ouvrir notre réunion qui est ce soir un peu particulière, puisque la Commission Particulière du Débat Public sur l'Extension du tramway à Paris a pensé que, du moment qu'il pouvait y avoir un nouvel équipement, il serait intéressant à cette occasion de se poser les questions que se posent quotidiennement certaines personnes, et peut-être que certains ont-ils dû encore se la poser aujourd'hui, même pour l'accès à cette salle, qui n'est pas toujours facile.

Comment se pose pour ces personnes le problème de l'accès aux moyens de transport ?

Il est souhaitable d'en parler aux concepteurs de ces moyens de transport avant de les mettre en place.

C'est en amont des équipements qu'il faut ouvrir le dialogue entre les utilisateurs qui ont des problèmes particuliers, du fait de leur mobilité réduite ou des handicaps divers dont ils sont les victimes.

C'est pourquoi nous avons pensé que cette réunion un peu particulière avait sa place dans un débat qui est pour l'essentiel grand public, où il s'agit, quand un grand équipement est décidé dans le pays, de se poser la question de savoir ce qu'en pense, avant que les décisions définitives ne soient prises, la population et permettre à celle-ci de s'exprimer.

Depuis quelques années, il existe un dispositif « le Débat Public ». Chaque fois qu'il y a un équipement de très grande importance, il est prévu de mettre en place une petite Commission, indépendante, que je représente ici avec Madame LEPOUTRE et Monsieur GRAS, qui m'entourent. Elle est chargée d'organiser l'échange entre ceux qui veulent réaliser cet équipement (Maître d'ouvrage) et ceux et celles qui en seront quotidiennement les utilisateurs.

La Commission est totalement indépendante, elle n'a ni à approuver, ni à désapprouver ce qui vous est proposé. Elle a seulement à s'assurer que vous puissiez poser toutes les questions, que l'on puisse y répondre, que vous ayez toutes les informations nécessaires et que vous puissiez vous exprimer et donner votre avis.

C'est donc bien ainsi que nous avons conçu cette réunion de ce soir. Nous avons pensé en plus des conditions habituelles de ces réunions publiques, qui amènent à avoir un peu face-à-face, sous notre médiation, le Maître d'ouvrage et la population, qu'il serait bon d'avoir à nos côtés des représentants qualifiés des associations relatives aux divers handicaps.

C'est pourquoi nous avons demandé à certains d'entre eux de venir. Ils savent ainsi qu'ils pourront s'exprimer à tout moment, poser à tout moment des questions. Mais la parole vous sera aussi donnée si vous le souhaitez.

Bien entendu, vous avez la possibilité, pour ceux qui le souhaitent, de poser les questions par écrit.

En petit comité, comme nous sommes, ce sera très facile de dialoguer sans prendre des formalités excessives.

J'ai présenté la Commission du Débat Public.

Le Débat Public a lieu jusqu'au 15 mai prochain et donne cette possibilité d'expression. A la suite de quoi, l'autorité organisatrice des transports, c'est-à-dire le STIF pour ce qui concerne la Région Parisienne, aura à prendre ses décisions définitives sur l'équipement proposé.

Nous procéderons comme nous le faisons habituellement, c'est-à-dire que nous demandons d'abord au Maître d'ouvrage, ceux qui proposent l'équipement de vous exposer quelles dispositions ils ont prises.

Nous leur demandons d'être assez brefs sur les dispositions générales et d'insister davantage sur ce qui peut vous concerner, et ensuite le dialogue sera ouvert très rapidement et très directement.

D'abord, je remercie Madame la Maire du XIIème arrondissement qui a bien voulu mettre cette salle à notre disposition. Bien entendu, elle peut prendre la parole quand elle le souhaite, cela va de soi.

Concernant le Maître d'ouvrage pour ce qui concerne ce débat, c'est la Ville de Paris qui a été chargée par le STIF d'être l'interlocuteur du Débat Public au nom de la Ville de Paris.

Je suis heureux d'accueillir :

Madame KOMITES, qui ce soir sera le chef de file des Maîtres d'ouvrage. Elle sera entourée, comme nous le sommes pour toutes nos réunions, d'une part d'un représentant du STIF, Monsieur Robin PREVALLEE et d'un représentant de la RATP, Monsieur COSTELLA.

Je salue plus personnellement les représentants d'associations, qui ont bien voulu être à nos côtés aujourd'hui :

- ⇒ Monsieur BERNARD pour l'Association des Paralysés de France.
- ⇒ Monsieur DELAGARDE pour l'Association Mobile En Ville.
- ⇒ Monsieur BENSOUSSAN pour la Fédération des Aveugles et Handicapés Visuels.
- ⇒ Messieurs BRUGNON et PARIS pour la CORERPA.

Nous avons également un consultant technique que nous pourrions interroger, si nous le souhaitons, Monsieur GUILLON, Spécialiste de l'Atelier des Fauteuils Roulants de l'Hôpital de Garches, que je salue. Lui aussi pourra prendre la parole et répondre à vos questions.

Je laisse la parole au Maître d'ouvrage, à Madame KOMITES, ensuite à Monsieur LAGUET qui nous fera une présentation, dont je souhaite qu'elle puisse être assez courte, pour que l'on puisse vous donner la parole rapidement.

MME PENELOPE KOMITES, MAIRE ADJOINTE, CHARGEE DES PERSONNES HANDICAPEES, ELUE DU XIIEME :

Merci Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs, et Chère Michelle même si tu te caches au fond de la salle.

Puisque je représente le maître d'ouvrage, qui n'est pas très paritaire à cette table, mais on va faire avec, je suis ravie de vous accueillir en Mairie du XIIème, en tant qu'Adjointe au Maire de Paris, chargée des Personnes Handicapées, puis également élue de cet arrondissement, dans le cadre du débat public sur l'extension à l'Est et à l'Ouest du tramway de Paris.

Comme vous l'avez rappelé, nous sommes depuis le 30 janvier en phase de Débat Public jusqu'au 15 mai.

L'ambition est double : informer sur le projet et recueillir les remarques et suggestions des Parisiens sur de multiples thématiques. La réunion de ce soir s'intègre bien à ce calendrier, et concerne plus spécifiquement la question de l'accessibilité au sens large, c'est-à-dire de l'accessibilité aux personnes handicapées.

D'une manière générale, la question de la mobilité dans la ville est l'un des axes forts de notre mandature, en termes d'intégration des personnes handicapées à la vie de la cité. C'est un sujet qui concerne à la fois des questions d'accès à la voirie, mais bien évidemment toutes celles qui sont liées au transport public.

Nous menons depuis 2001 avec nos partenaires que ce soit le STIF, la Région, la RATP une politique qui se veut ambitieuse et diversifiée dans ce domaine, avec notamment la volonté de mise en accessibilité de la totalité du réseau de surface d'ici la fin de la mandature, une augmentation de mise en accessibilité des stations du réseau RER, et pour les personnes très lourdement handicapées, pour qui les transports publics ne seront jamais de toute façon accessibles, des transports spécialisés.

Concernant plus particulièrement le tramway, une des ambitions de ce T3 est de renforcer l'offre de transport public parisien accessible aux personnes handicapées, et il est important de le dire, quel que soit le handicap.

On a souvent tendance à parler de handicap en parlant de handicap moteur, alors que nous sommes vraiment dans une démarche qui se veut une démarche d'intégration totale et une démarche qui veut travailler sur tous les handicaps, et ce, dès la conception du projet. Ce pays a pris beaucoup de retard en matière d'accessibilité car on n'a jamais pensé ni réfléchi en amont à tout ce que l'on a pu construire ou réaliser, et on a toujours essayé de le corriger après.

Vous pourrez juger des dispositions techniques mises en place via le document que va vous présenter Daniel LAGUET, Directeur de la Voirie et des Transports à la Ville de Paris. Ce document présente l'essentiel des dispositions prises en termes d'accessibilité aux personnes handicapées moteur, sensorielles : non-voyantes, malvoyantes, non-entendantes, malentendantes, également les personnes handicapées mentales, en privilégiant constamment la logique de cheminement, qui est importante, c'est-à-dire en ayant une approche globale de la mobilité des personnes, que ce soit à bord du tramway, sur les quais, mais bien évidemment aux alentours extérieurs des stations.

Nous travaillerons après, bien évidemment aussi, entre les points d'accès à divers autres transports en commun reliés au tramway, car c'est aussi important.

Vos remarques sont plus que bienvenues à l'issue de cette réunion.

La Ville de Paris a travaillé lors de groupes de travail, notamment avec l'Association des Paralysés de France, sur la question de l'accessibilité.

Sur la question du tramway, et c'est l'une de mes suggestions (après tout, j'ai peut-être le droit d'en faire aussi), c'est que le groupe de travail sur le tramway soit enrichi à l'avenir de représentants d'associations de personnes handicapées sensorielles ou mentales, afin d'avoir vraiment cette démarche globale.

Cette méthode tranche avec le passé. L'accessibilité, qui est une question majeure dans les problèmes des déplacements, a souvent été oubliée ou maltraitée par les responsables de projets, laissant aujourd'hui et pas seulement à Paris des milliers d'usagers à l'écart, et a entravé durablement leur vie quotidienne.

Je pense que cette démarche se révélera efficace, car elle va permettre l'accessibilité des personnes, mais également parce que nous souhaitons qu'elle ait aussi valeur d'exemple pour les projets à venir en termes de transport public dans ce pays, et aussi en matière d'intégration à la cité.

J'espère que nous allons répondre à la hauteur des enjeux et à la hauteur de vos attentes, car étant qu'élus nous sommes là pour cela. Je voulais vous faire part de mon entière disponibilité aujourd'hui et bien évidemment dans les mois à venir sur ce dossier.

Je vous remercie.

M. DANIEL LAGUET, DIRECTEUR DE LA VOIRIE ET DES DEPLACEMENTS, MAIRIE DE PARIS :

(Projection de transparents)

Nous prendrons la parole à deux, avec mon collègue de la RATP : Monsieur COSTELLA, pour la partie qui concerne plus particulièrement le tramway et les quais.

Quelques rappels sur les objectifs d'extension du tramway, qui se prénomme désormais T3.

Il existe cinq objectifs, dont trois en termes de transport :

1. Répondre à un besoin croissant de desserte performante en rocade.
2. Optimiser le maillage des transports collectifs.
3. Améliorer l'accessibilité des transports urbains et des cheminements.
4. Réaménager le paysage urbain et la répartition de l'espace sur les boulevards des Maréchaux.
5. Améliorer la qualité de vie des riverains et des usagers de ces boulevards.

Pour ce faire, nous avons actuellement une démarche de projet relativement ouverte, puisque l'on a trois équipes composées chacune d'architectes, d'urbanistes, de paysagistes et de bureaux d'études techniques. Elles ont travaillé à des propositions que je vais reprendre tout de suite après, mais qui concernent trois volets.

- ⇒ Les variantes de tracé
- ⇒ L'emplacement et le nombre de stations.
- ⇒ L'insertion du tramway sur la voirie.

Je vous rappelle que les propositions faites aujourd'hui sont ouvertes. Bien sûr, les apports du Débat Public permettront d'enrichir ce qui vous est présenté.

Concernant le tracé du tramway, vous avez devant vous projeté, un tracé allant de la Porte d'Auteuil à la Porte de la Chapelle en empruntant bien sûr les Maréchaux.

Ce tracé reprend la partie sud du tracé T3 sur le Boulevard des Maréchaux Sud. C'est un tracé de 7,9 km comportant 17 stations. Il traverse trois arrondissements (XVème, XIVème et XIIIème), 7 communes limitrophes et un bassin de 166 000 habitants, de près de 90 000 emplois, et un peu plus de 300 commerces.

A la fin de l'année, on attend 100 000 voyageurs chaque jour.

Sur l'extension du tracé, je vous ai cité la Porte de la Chapelle, donc l'extension à l'Est, et puis la Porte d'Auteuil, donc l'extension à l'Ouest. Ce tracé représente 14 km à l'Est et 2 km à l'Ouest. 7 arrondissements sont desservis (5 à l'Est et 2 à l'Ouest). 12 communes limitrophes sont concernées (11 à l'Est et 1 à l'Ouest Boulogne Billancourt) et les 3 départements de la petite couronne.

300 000 voyageurs sont attendus chaque jour et la desserte à 400 mètres représente un peu plus de 300 000 habitants et 130 000 emplois.

Sur le tracé, des variantes sont envisagées à ce jour.

Sur l'Ouest, on a deux propositions :

- ⇒ La première qui est en base concerne le tracé sur le boulevard Exelmans. C'est le tracé le plus simple.
- ⇒ La deuxième passe par l'Avenue de Versailles et la Porte de St-Cloud, et ensuite reprend le boulevard Murat pour arriver à la Porte d'Auteuil.

Cette seconde variante est surtout préconisée parce qu'elle passe par la Porte de St-Cloud, endroit multimodal.

Sur l'Est, on a trois variantes de tracé au Nord :

- ⇒ Notamment au droit de la Porte de Pantin, en empruntant le Boulevard Sérurier en fonction de base, c'est-à-dire en restant sur les Maréchaux.

- ⇒ Une deuxième hypothèse se limite en périphérie de Paris, en empruntant la Route des Petits Ponts. (On est entre Pantin et Paris). On traverse le canal de l'Ourcq pour rejoindre la Porte de la Villette.
- ⇒ La troisième solution, là où le tracé quitte le territoire parisien pour passer par la Mairie de Pantin, toujours en empruntant la Route des Petits Ponts.

On a un nœud à la Porte de la Villette, là aussi avec trois hypothèses :

- ⇒ L'une où l'on passe en souterrain, passage existant sous la Porte actuellement pour les voitures.
- ⇒ Une deuxième hypothèse est un passage en baïonnette, en empruntant les Maréchaux, l'Avenue de la Porte de la Villette, et en revenant sur les Maréchaux.
- ⇒ Le troisième est une variante qui permet d'emprunter toujours l'avenue de la Porte de la Villette, mais en passant le long du canal sur le quai de la Gironde pour rejoindre également les Maréchaux un peu plus à l'Ouest.

Les dates de ce projet :

- ⇒ La mise en service de T3 au Sud est prévue en décembre 2006.
- ⇒ La mise en service de l'extension à l'Est est prévue pour 2012.
- ⇒ Aujourd'hui, l'extension à l'Ouest n'est pas programmée.

Cette diapositive représente l'extension à l'Est entre la Porte d'Ivry, qui est aujourd'hui le terminal actuel de T3 pour aller jusqu'à la Porte de la Chapelle.

Un premier tracé est représenté avec 22 stations. Selon les tracés et les choix d'implantation, ce nombre de stations pourra être porté à 27.

Une illustration est projetée de la troisième option que j'ai évoquée tout à l'heure. Ce sont les variantes qui permettent d'implanter le tramway en site propre sur les Boulevards des Maréchaux.

- ⇒ Première proposition : en axial

Le tramway des Maréchaux se trouve au milieu de la chaussée. De part et d'autre, on a deux files de circulation, et vous retrouvez naturellement les lignes de plantation et les trottoirs, avec la particularité sur cette extension à l'Est : des contre-allées, que nous n'avons que très peu dans la partie Sud.

On retrouve cette configuration entre le Pont de Garigliano et le stade Charléty.

- ⇒ Deuxième proposition : en bilatéral

Deux plates-formes de tramway sont séparées, et chacune d'entre elles étant implantée le long des trottoirs, c'est-à-dire le long de la ligne d'arbres. Les voitures se retrouvent au centre de la chaussée et pourront utiliser trois ou quatre files, suivant les configurations.

Les trottoirs sont réaménagés de la même façon que précédemment.

Ce dispositif n'a pas été implanté sur les Maréchaux Sud.

⇒ Troisième proposition : en latéral.

La plate-forme de tramway se trouve le long d'un trottoir. Là, ce serait le long du trottoir côté extérieur (communes riveraines). Bien sûr, les voitures sont implantées sur le reste de la chaussée. Là aussi on peut trouver une configuration avec 3 ou 4 files.

Les trottoirs accueillent eux aussi les pistes de vélo (bidirectionnelles), du stationnement plus ou moins nombreux suivant chacune des variantes.

M. JEAN-FRANÇOIS COSTELLA, RESPONSABLE MISSION ACCESSIBILITE, RATP :

Je vais vous faire une rapide présentation de l'accessibilité du tramway, tel qu'il sera mis en place en 2012.

Sans revenir sur les justes propos de Madame KOMITES précédemment, mettre en accessibilité un réseau est un travail de longue haleine qui se pratique sur de nombreuses années et en concertation étroite avec l'ensemble des personnes concernées, c'est-à-dire généralement les associations d'usagers qui utilisent au quotidien nos réseaux de transport.

Dans le cadre du tramway, et notamment du tramway T3, le fonctionnement a été exemplaire, dans la mesure où un groupe de travail a été très rapidement constitué afin de travailler sur l'accessibilité du tramway sous l'angle du handicap moteur, au moins dans un premier temps.

Ce groupe de travail a très vite rassemblé la RATP, la Ville de Paris, l'Association des Paralysés de France (d'ailleurs, le représentant qui participait à ce groupe est présent ici), la Région Île-de-France et le STIF.

Le groupe de travail a démarré en mars 2005, et nous avons déjà 6 réunions à notre actif. Grâce à ces réunions, on a pu définir d'une part le mode d'accessibilité dans les rames du tramway, ainsi que la conception du mobilier urbain qui s'y rattache.

Quelques mots de la politique d'accessibilité dans les transports en commun.

Nous avons tous un objectif commun : toute personne, quel que soit son handicap permanent ou temporaire, doit pouvoir être prise en charge dans les transports en commun. C'est important de le souligner.

J'insiste sur une démarche partenariale, et je viens d'en parler pour ce qui concerne le tramway T3, et c'est vrai pour tout type de transport en commun. Systématiquement, la politique est soumise au débat et à la concertation de tous les acteurs concernés, que ce soit les financeurs, les transporteurs ou les associations de personnes handicapées en l'occurrence.

Aujourd'hui, il existe deux grandes instances qui travaillent sur le sujet : le Conseil Régional Consultatif des Citoyennes et Citoyens Handicapés, et également le Comité d'Orientation et d'Évaluation des Transports des Personnes Handicapées.

Donc, vous imaginez que le tramway T3 fait l'objet d'une attention toute particulière avec le groupe de travail dont je vous ai parlé, et que la Ville de Paris a imposé bien sûr, comme elle le fait systématiquement, dans les contrats passés, le respect des objectifs inscrits dans le schéma directeur de la Ville de Paris.

Le cadre de référence a au moins trois volets à ce jour :

1. Le schéma directeur d'accessibilité de la voie publique aux personnes handicapées, qui a été réalisé par la Ville de Paris en concertation avec un certain nombre d'associations représentatives.
2. Un programme de référence accessibilité des réseaux RATP, élaboré par la RATP et qui constitue un guide pour l'ensemble des gens qui travaillent sur les projets liés aux transports.

Ce schéma de référence a d'ailleurs récemment fait l'objet d'un toilettage, compte tenu de la nouvelle loi qui a vu le jour en février 2005.

3. Le schéma directeur de l'accessibilité des transports d'Île-de-France. Ce document doit sortir trois ans après la promulgation de la loi, et doit être édité par le STIF en février 2008 au plus tard.

Les publics concernés :

C'est un rappel et chacun d'entre vous le connaît, mais il est quand même bon de le souligner.

Les personnes handicapées moteur : ce sont les premières personnes auxquelles on pense (personnes en fauteuil roulant).

Les personnes handicapées sensorielles : personnes non-voyantes ou malvoyantes, ainsi que les personnes non entendantantes ou sourdes.

Le handicap mental, avec toutes ses formes possibles, qui nous pose souvent des difficultés de traitement, jamais insurmontables mais souvent difficiles à résoudre.

Autour de ces personnes handicapées, nous avons également des personnes dites à besoins spécifiques. Ce sont des personnes qui à un moment ou l'autre de leur vie peuvent avoir un handicap passager et voyager malgré tout sur les transports.

Je pense par exemple à des personnes qui ont une jambe dans le plâtre, qui sont encombrées de paquets ou accompagnées d'enfants, je pense aux personnes âgées, aux femmes enceintes, etc.

Tous ces gens ont besoin que l'on traite leur transport de manière spécifique. L'ensemble de ces personnes représente entre 30 et 40 % de la population française. Donc, ce n'est pas négligeable, et chacun d'entre nous, même si nous sommes valides aujourd'hui, sera confronté à ce type de gêne au cours de sa vie.

Travailler pour l'accessibilité, signifie travailler pour tous.

Quelques mots de la chaîne d'accessibilité. En fait, l'accessibilité doit s'appréhender à plusieurs niveaux, en l'occurrence dans les rames du tramway, c'est-à-dire dans les véhicules. Elle doit s'appréhender également au niveau des quais des stations, et des aménagements urbains.

Cette appréhension du problème doit être générale. On ne peut pas traiter un maillon de la chaîne en négligeant les autres.

Systématiquement, on va travailler dans une logique de système.

Le matériel.

Cette photo de synthèse représente le tramway T3 dans son environnement, tel qu'il sera en décembre 2006.

Il s'agit d'un tramway, qui totalise 8 portes, dont 6 sont doubles. Ce seront les portes accessibles du tramway, c'est-à-dire qu'elles seront à hauteur du quai. Ensuite, un système de palette rétractable sera mis en place sous ces portes, et permettra aux personnes en fauteuil de rencontrer une lacune qui sera en moyenne de 3 cm entre le quai et la première marche du tramway dans le sens horizontal. Dans le sens vertical, aucun ressaut n'apparaîtra sur le tramway.

Je ne parle que de moyenne, car en fonction de l'usure des roues, de la charge de la caisse, etc. on peut arriver à des différences de 1 cm entre le quai et le plancher.

Donc, cette accessibilité a vraiment été travaillée avec les associations concernées et la Ville de Paris. On est arrivé à une solution à la fois satisfaisante sur le plan des utilisateurs mais aussi fiable. Pour qu'un tramway soit accessible, il faut aussi qu'il soit en mesure de rouler.

J'insiste lourdement sur ce point, mais souvent des systèmes très compliqués ne permettent pas d'assurer une exploitation efficace du matériel roulant, et tout le monde risquerait d'y perdre.

Dans la solution technique que nous avons choisie ensemble, je pense que ces inconvénients seront évités.

Je rappelle également que la largeur des portes accessibles sera de 1,3 m, tandis qu'elle sera pour les portes non accessibles de 0,8 m.

Cette planche montre qu'un fauteuil roulant pourra se déplacer tout à fait confortablement à l'intérieur des rames de tramway. Il pourra tourner et circuler.

Des emplacements seront préconisés pour les fauteuils roulants, mais absolument pas imposés. Les personnes en fauteuil pourront aller, si elles le souhaitent, sur d'autres emplacements.

La largeur du tramway sera de 2,65 m, soit 25 cm de plus que le tramway T2. Donc, un gain en largeur et un gain en confort. La longueur totale de la rame sera de 45 m.

Ces rames pourront contenir un peu plus de 300 voyageurs. Des indications sonores et visuelles, comme à l'intérieur des autobus par exemple, seront données en permanence sur les prochains arrêts desservis.

Les quais seront accessibles aux personnes handicapées. Les rampes d'accès que l'on voit figurer sur la photo auront une pente maximum de 5 %. Chaque fois que l'on pourra faire beaucoup moins, on le fera.

Certaines pentes, compte tenu du profil de la voirie seront proches de 0 %, c'est-à-dire que l'on accèdera pratiquement à niveau.

Le bord des quais sera évidemment équipé de bandes d'éveil de vigilance podotactile, comme celles que l'on peut rencontrer sur les réseaux métro et RER notamment, et sur les autres tramways.

Cette planche montre un quai de plus près. Ce quai est relativement large, car il fait en moyenne 4 m. Cela peut aller entre 3 et 6 m en fonction des stations.

On a évité qu'il y ait trop d'obstacles sur ces quais, notamment les auvents seront soutenus par un seul poteau, au lieu d'en avoir plusieurs. Tout le mobilier urbain sera reporté au fond de quai afin de dégager l'espace complètement pour éviter que les personnes malvoyantes et non-voyantes soient gênées dans leur cheminement.

Pour les personnes âgées, on va proposer un nombre de sièges important, afin que l'on puisse attendre le tramway, le moins longtemps possible, mais confortablement. Les vitres de fond faisant partie du décor du tramway et qui serviront de coupe-vent pour le confort des voyageurs seront équipées d'une bande de repérage pour éviter que les malvoyants ne les heurtent.

Enfin, sur ces quais, on trouve comme sur tous les quais de notre réseau une signalétique, donc des informations destinées aux voyageurs. Ces informations ont été spécialement travaillées en concertation également avec les associations concernées pour qu'elles soient visibles en fauteuil roulant, contrairement à ce qui peut exister encore sur certains de nos quais.

Le premier tronçon du tramway T3 sera complètement accessible de ce point de vue, et son prolongement se fera dans le même état d'esprit.

De même, des annonces visuelles donneront les temps de passage des deux prochains tramways, comme cela se pratique actuellement sur pratiquement l'ensemble de nos réseaux.

Si l'expérimentation en cours actuellement de sonorisation de ce système sur la ligne 11 est efficace, on l'étendra également sur le tramway, afin que les personnes non-voyantes puissent bénéficier de cette information également.

Les appareils distributeurs de billets ont aussi fait l'objet d'une attention particulière. Leur hauteur est adaptée pour que les personnes en fauteuil puissent les utiliser.

Concernant la future génération d'appareils distributeurs de billets, celle qui sera mise en place sur le prolongement du tramway vraisemblablement, ils seront également accessibles aux personnes non-voyantes. Une interface vocale est actuellement en cours d'expérimentation.

A partir de 2007, les appareils distributeurs qui équiperont le réseau de la RATP seront équipés de cette interface.

Dernier point, actuellement des négociations sont en cours pour modifier le type de tarification actuel et permettre aux voyageurs de voyager sans prendre de ticket lorsqu'ils changent de mode de transport. On évoque la possibilité de la mettre en place un ticket horaire, qui serait par exemple valable deux heures, et qui permettrait à toutes les personnes de voyager sur tous les réseaux pendant cette durée.

M. DANIEL LAGUET, DIRECTEUR DE LA VOIRIE ET DES DEPLACEMENTS, MAIRIE DE PARIS :

En termes d'aménagement urbain, je vais commencer par les traversées piétonnes, les îlots et refuges.

Pour faciliter l'accès aux stations, toutes les traversées piétonnes, que ce soit les traversées de chaussées, les pistes cyclables, la plate-forme tramway, seront équipées de bandes d'éveil de vigilance podotactile.

Je rappelle également que toutes les entrées et sorties de métro seront également équipées de ces bandes, ainsi que les accès de bus intermodaux à proximité.

Des mesures conservatoires ont été prises, notamment en termes de génie civil et de passage de câbles pour permettre la mise en service des dispositifs sonores d'indication des états de feux de signalisation tricolores, que ce soit les feux de voirie pour les traversées en deux temps, et également les feux de tramway, dès que les recommandations auront été données sur ces thèmes.

Par contre, toutes les traversées simples, sur les voies transversales, sont bien sûr équipées. Concernant la majorité des îlots et refuges, comme indiqué sur la photo, on aura une largeur équivalente à celle des quais, de 3 à 4 m de large pour la plupart.

Certains refuges au niveau de la circulation, pour des questions de place seront d'une largeur comprise entre 1,6 et 2,5 m, cette dernière étant privilégiée chaque fois que cela sera possible.

Sur la lisibilité des cheminements, les traversées piétonnes seront préférentiellement positionnées de manière perpendiculaire au trottoir, afin que le trottoir serve de guide au niveau de la direction, et bien sûr également dans l'alignement des cheminements sur les trottoirs.

Pour le nivellement des trottoirs, et je fais des rappels, les abaissements des bordures de trottoirs seront situés au droit desdites traversées piétonnes.

On a également des abaissements pour les accès aux parkings, mais cela ne concerne pas les piétons, et également au droit des pistes cyclables.

Ces abaissements présentent dans tous les cas un ressaut maximum de 2 cm, avec un bord arrondi. Les profils en long des trottoirs seront autant que faire se peut limités à 5 %, sauf si la pente du terrain naturel est beaucoup plus importante.

Par contre, les dévers seront compris entre 0,5 et 2 %.

Si nous étions amenés à créer des marches au niveau d'un trottoir, le nivellement parallèle se ferait pour que les pentes permettant l'acheminement des PMR soient également réalisées.

Lorsqu'il y aura des pentes importantes, et je pense au tronçon entre la Porte de Bagnolet et la Porte des Lilas, des réunions spécifiques auront lieu pour examiner au cas par cas ces questions de pente.

Également en termes d'aménagement urbain, des choses sont très importantes et très sensibles, à savoir la réorganisation de l'implantation des mobiliers urbains. Le réaménagement et la mise en valeur des boulevards seront l'occasion de limiter le nombre de mobiliers urbains pour éviter l'encombrement des trottoirs.

Dans le même but, ces mobiliers seront principalement implantés dans les alignements d'arbres (dans la bande technique), et les potelets si nécessaire seront principalement implantés au droit des traversées piétonnes et des accès au parking, donc au droit des portes cochères. Ils auront une hauteur de 1,2 m et seront couronnés de la boule blanche.

Plus globalement, pour l'insertion du mobilier urbain, donc le schéma directeur d'accessibilité à l'espace public vierge de la Ville de Paris sera respecté.

Signalons deux cas particuliers délicats dans le cheminement des personnes avec handicap, ce sont les trottoirs extérieurs des cafés-restaurants. Je rappelle qu'un marquage au sol sera réalisé, et que des contrôles réguliers pourront être réalisés pour le respect de ce marquage. Ce marquage devrait provoquer une auto-régulation, dans la mesure où il est visible.

Ce qui gêne les trajets, ce sont les stationnements anarchiques des deux-roues motorisés et des vélos. On plantera le long du tramway des aires de stationnement équipées d'arceaux pour l'ensemble de ces usages.

Traditionnellement, aujourd'hui, nous implantons 1 000 places par an pour les deux-roues cyclistes et pour les deux-roues motorisés. On nous a demandé à partir de 2006 d'installer 5 000 places complémentaires pour les deux-roues motorisés, en les mettant à la place des voitures et sans arceau. Cela devrait nous permettre de dégager plus facilement les trottoirs.

Le PLU de la Ville de Paris qui va être adopté mi-2006 indique que toute construction nouvelle devra comporter les espaces affectés au stationnement des bicyclettes, afin de favoriser la bicyclette mais le garage devra être à l'intérieur des locaux.

Un autre point sur la sécurisation des traversées. Celle-là sera optimisée grâce à des aménagements similaires au tramway des Maréchaux, car on réduit la place de la circulation, 3 ou 4 files selon les cas, en implantant la plate-forme, et en rendant un espace paysager engazonné, suivant les positions que j'ai rappelées tout à l'heure.

Ces aménagements permettent de réduire la vitesse, car une voirie moins large fait en sorte que les automobilistes réduisent automatiquement leur vitesse, et bien sûr la sécurisation des traversées, telle que je l'ai indiquée tout à l'heure avec des visibilité dégagées et des mobiliers d'approche et la sonorisation des feux lorsque c'est réalisable.

En conclusion, sur l'accessibilité, et on en parle en termes de choix de matériels et d'aménagement, il y a également une autre dimension qui est beaucoup plus sociale, et que nous n'avons pas vraiment abordée de manière directe, il s'agit du droit au transport.

Le droit du transport, c'est un devoir d'attention à la mobilité d'autrui. Ce droit au transport est un droit comme un autre, et chaque droit est indivisible. Ainsi, quand on progresse dans l'un, on progresse dans tous les droits.

Ce droit au transport 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.

En ce sens, la mobilité est en quelque sorte une porte d'entrée également sociale.

Je voudrais pour terminer faire un rappel sur l'accessibilité des différents modes de transports collectifs.

On a évoqué le fait que la réglementation évolue et s'améliore. Il en va de même pour l'ensemble des modes de transport, tels que les modes de transport les plus récents comme le tramway T3, ils bénéficient des dernières technologies. L'accessibilité de ces modes également évolue.

Ainsi, aujourd'hui, on peut constater que 34 lignes de bus RATP dans Paris sont accessibles sur les 59, et l'ensemble devrait être accessible à la fin 2008.

Pour le RER, 33 gares sont accessibles au niveau de la voirie jusqu'au train sur les 65 du réseau RATP et 11 devraient l'être prochainement, car leur financement est voté.

Fin 2005, il y aurait 119 gares du réseau ferré SNCF sur les 443 qui seraient accessibles.

Pour le métro, l'effort est beaucoup plus important, car 8 stations de la ligne 14 et 7 autres stations sont accessibles sur les 369 que comporte le réseau.

En complément, et cela a été évoqué tout à l'heure, il y a bien sûr le service PAM, le transport spécialisé de porte-à-porte, avec des véhicules adaptés et un personnel formé pour le transport des personnes lourdement handicapées, et également une convention entre la région Île-de-France et la Ville de Paris a été signée. Elle permet d'attribuer les subventions d'équipement aux taxis parisiens afin qu'ils puissent se rendre accessibles aux PMR. Aujourd'hui, cette convention concerne une trentaine de véhicules.

M. HUBERT BLANC, PRÉSIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Je remercie Monsieur LAGUET et Monsieur COSTELLA de leurs indications, qui ont le mérite d'avoir été extrêmement concrètes.

La parole est à vous tous, pour toutes réactions, observations et questions que vous souhaiteriez poser.

Je vais d'abord demander aux associations, auxquelles nous avons demandé d'être représentées à cette table, si elles veulent s'exprimer et réagir.

M. BERNARD, RESPONSABLE ACCESSIBILITE A L'ASSOCIATION DES PARALYSEES DE FRANCE :

Je voulais simplement confirmer l'importance du travail en amont. On en a beaucoup parlé ce soir.

On est passé sur un point important. Pour le tramway T3 en place aujourd'hui sur les Maréchaux Sud, la Ville de Paris et la RATP nous ont permis de participer à un travail très important. Aujourd'hui, nous avons un tramway complètement accessible, et il a fallu beaucoup de travail pour cela.

Nous avons été écoutés, entendus et surtout compris. Ce n'est pas le tout d'être entendu, mais il faut surtout être compris. La Ville de Paris et la RATP ont fait un énorme progrès.

Nous sommes partis à Bordeaux pour voir le tramway et tout ce qu'il ne fallait pas faire sur Paris. On est revenu avec plein d'idées. Celles-ci ont été consignées et aujourd'hui, on est arrivé à un tramway sur le boulevard des Maréchaux Sud qui sera bien accessible, et permettra aux personnes handicapées motrices de se déplacer plus facilement aujourd'hui que sur le PC.

Un mot sur l'intérieur du tramway, cela va vraiment changer la vie des personnes handicapées motrices. Aujourd'hui, si vous voulez déplacer en couple sur le PC, à deux fauteuils vous ne rentrez pas dans le bus. L'avantage avec le tramway est que ce désagrément sera supprimé. C'est une avancée importante dans le mode de déplacement parisien.

M. HUBERT BLANC, PRESIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Avez-vous d'autres observations sur les handicapés moteurs ?

M. ALAIN RYCKELYNCK, ANPIHM :

Je voudrais demander plusieurs choses. Pourra-t-on visiter avant la mise en service une maquette grandeur nature d'une station ou d'une voiture ?

Y a-t-il à l'intérieur des voitures des systèmes de fixation pour les fauteuils ? Ou, cela n'est-il pas nécessaire ?

Vous avez parlé de l'accessibilité des stations de métro. Pour celles qui ont été mises en accessibilité, les systèmes en place sont très souvent en panne. Quand on peut descendre dans une station, on n'est pas sûr de pouvoir remonter à l'arrivée. C'est un souci, car les systèmes ne sont pas fiables du tout. On ne rencontrera pas ce problème pour le T3.

M. HUBERT BLANC, PRESIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Peut-être le Maître d'ouvrage souhaitera-t-il dire un mot sur ces trois questions ?

M. JEAN-FRANÇOIS COSTELLA, RESPONSABLE MISSION ACCESSIBILITE, RATP :

Peut-on visiter une station ou une voiture ? Pour la voiture, je dirai « oui », car les premières rames de tramway sont arrivées dans nos ateliers.

Pour ce qui concerne les stations, aucune n'est intégralement équipée pour l'instant. Donc, il faudra attendre un tout petit peu.

Par contre, pour visiter une voiture, je verrais si une visite est prévue dans les semaines à venir. Donnez-moi vos coordonnées, et je vous dirai si vous pouvez y participer.

Il n'y a pas de système de fixation dans le tramway, pour la bonne raison que la législation ne l'impose pas. La seule imposition que nous ayons en termes de fauteuil roulant sur notre réseau concerne les autobus dans lesquels une position de sécurité doit être adoptée pour les personnes en fauteuil (dos à la route et bloquées contre un montant) afin, en cas de freinage, qu'il n'y a pas d'incident.

Cette réglementation est liée au Code de la Route. C'est obligatoire que les fauteuils soient dans cette position. Pour tous les autres véhicules, il n'y a pas de système, ni de blocage particulier, ni d'appui, ni de positionnement particulier.

M. ALAIN RYCKELYNCK, ANPIHM :

C'est dommage.

M. JEAN-FRANÇOIS COSTELLA, RESPONSABLE MISSION ACCESSIBILITE, RATP :

Ce n'est pas prévu aujourd'hui. Ceci étant, rien n'empêche une personne en fauteuil de se mettre dans un endroit où elle s'estime plus en sécurité, car elle peut se déplacer librement à l'intérieur de la rame.

M. BERNARD, RESPONSABLE ACCESSIBILITE A L'ASSOCIATION DES PARALYSEES DE FRANCE :

On a vu les inconvénients dans le bus de placer les gens dos au totem. C'est bien que la personne handicapée puisse se déplacer à l'intérieur du tramway, et ne pas imposer une place comme on l'a fait dans les bus.

Actuellement, on ne peut pas monter à deux personnes handicapées. Si vous voyagez à plusieurs, vous êtes obligés de prendre des bus différents. Là, l'avantage est que l'on pourra voyager tous ensemble. C'est important.

Les fixations ne sont pas vraiment nécessaires. Le tramway ne va pas bouger dans tous les sens, avec des coups de frein.

M. ALAIN RYCKELYNCK, ANPIHM :

Parfois, il y a des coups de frein brutaux. Pour avoir voyagé sur d'autres systèmes dans d'autre pays, ou même simplement sur Orlyval, si l'on ne peut pas s'attacher, on peut déambuler.

Le fait de pouvoir voyager avec des amis, c'est sympathique, mais ce n'est pas la question. D'ailleurs, on risque de se retrouver tous les uns sur les autres. Je pense qu'il faut trouver un système.

Les sols ne sont pas toujours anti-dérapants, ni les roues des fauteuils. Dans certains cas, on va faire « les valse de Vienne ».

C'est un problème que l'on ne pourra régler que sur le terrain, car on ne veut pas le régler avant. On le règlera après, quand il y aura eu des bosses.

M. BERNARD, RESPONSABLE ACCESSIBILITE A L'ASSOCIATION DES PARALYSEES DE FRANCE :

Pour revenir sur le tramway que nous avons vu à Bordeaux, et celui de Paris sera nettement mieux, pour l'avoir emprunté à de maintes reprises avec plusieurs personnes en fauteuil et différents types de handicap, on n'a pas rencontré ce genre de problème.

On n'y a pas travaillé avec le groupe de travail, mais on pourrait trouver une solution si besoin était.

Sincèrement, je ne pense pas que ce soit utile. Mais, effectivement, vous avez raison : l'avenir nous le dira.

M. HUBERT BLANC, PRESIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Ce sera à l'observation d'avoir le dernier mot ! Il faudra suivre cela de près.

M. JEAN-FRANÇOIS COSTELLA, RESPONSABLE MISSION ACCESSIBILITE, RATP :

Je réponds à la dernière question de Monsieur, car je n'avais pas terminé, et c'est la question la plus embêtante, je ne vais pas l'éluder. Il s'agit de la problématique de la fiabilité de nos ascenseurs.

Vous citez la seule ligne de métro accessible aujourd'hui, qui est la ligne 14, et qui présente aujourd'hui de graves problèmes de dysfonctionnements sur les ascenseurs. Donc, vous n'êtes pas le seul à nous dire que cette ligne ne rassure pas les personnes qui l'empruntent, car on a l'impression d'être un peu pris au piège.

Actuellement, la RATP travaille beaucoup sur la problématique de la maintenance de ses ascenseurs, afin qu'ils puissent assurer un service de qualité, ainsi que sur la conception des futurs ascenseurs pour qu'ils ne présentent pas les mêmes défauts.

Voilà ce que je peux vous dire sur cette problématique.

M. ALAIN RYCKELYNCK, ANPIHM :

C'est aussi le cas de la ligne B du RER.

MME PENELOPE KOMITES, MAIRE ADJOINTE, CHARGEE DES PERSONNES HANDICAPEES, ELUE DU XIIEME :

Malheureusement, ce n'est pas évident pour la RATP.

M. HUBERT BLANC, PRESIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Sur le handicap moteur, quelqu'un d'autre souhaite-t-il dire quelque chose ?

On peut demander à Monsieur BENSOUSSAN, au titre de la Fédération des Aveugles, s'il veut dire quelque chose ?

M. BENSOUSSAN, FEDERATION DES AVEUGLES ET HANDICAPES VISUELS.

A la Fédération des Aveugles de France et pour tous les organismes qui s'intéressent aux non-voyants, c'est déjà l'accessibilité et évidemment la sécurité.

Nous n'avons pas eu l'occasion, malheureusement encore, de tester le premier tramway, j'espère que cela va se faire très rapidement. C'est surtout la sécurité et l'accessibilité au niveau des trottoirs pour arriver directement dans le tramway.

M. HUBERT BLANC, PRESIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Au titre des aveugles ou des non-voyants, quelqu'un veut-il s'exprimer ou poser une question ?

M. MAURICE PARIS, CORERPA :

Les personnes âgées ne sont pas toutes en difficulté lorsqu'elles prennent les transports en commun, mais elles peuvent avoir des handicaps (arthrose du genou ou autres) qui peuvent les pénaliser fortement.

Je me pose une première question : la cohabitation des fauteuils roulants et des personnes âgées dans le T3, en cas de coup de frein brutal et si elles n'ont pas pu trouver une place assise. C'est un risque d'accident et de chute qui peut être dommageable.

Deuxième question, on a parlé des ascenseurs, mais aussi parfois les tapis roulants sont en panne. Les personnes âgées, qui ont des difficultés à se déplacer, peuvent rester sur le quai si le tapis roulant est en panne.

Ce qui me surprend le plus est qu'il n'y a pas souvent un signal d'alarme pouvant permettre à ces gens d'appuyer sur un bouton et d'appeler le chef de station. Cela existe dans certaines stations, comme Clemenceau.

Mais, surtout, il n'y a pas, me semble-t-il suffisamment d'équipes qui viennent dépanner les gens bloqués en cas de panne intempestive. On trouve difficilement quelqu'un qui puisse aider.

Sur les problèmes du T3 ou autre, si le véhicule roule plus ou moins rapidement, les personnes âgées ne sont pas toujours très rapides. Parfois, il y a des problèmes entre le départ ou la fermeture des portes et le fait que les personnes âgées, parfois avec un peu d'inconscience, essaient de passer et risquent d'avoir un accident.

Voilà globalement les trois observations que je peux faire actuellement.

Pour le T3, lors du passage du trottoir au quai, il y a des feux rouges et il n'y a pas de signaux sonores. Je pense aux malvoyants en particulier, qui trouveraient peut-être astucieux qu'il y ait un signal sonore leur permettant de traverser en toute sécurité, s'il n'y a pas quelqu'un qui leur indiquerait quelque chose de dangereux ?

M. JEAN-FRANÇOIS COSTELLA, RESPONSABLE MISSION ACCESSIBILITE, RATP :

Le risque de déstabilisation à l'intérieur des rames est indéniable pour les personnes déjà instables. Le tramway, contrairement à l'autobus, a beaucoup moins de mouvements intempestifs dans les deux sens (latéral et freinage).

Un tramway freine moins fort qu'un autobus. Je ne dis pas que c'est bien, mais que c'est mieux, ou moins mal. On peut le voir comme on veut.

Le tramway est suffisamment vaste et suffisamment bien pourvu en places assises, du moins pendant les heures de non-affluence pour que les personnes âgées puissent trouver un siège dans de bonnes conditions en moyenne.

Pour ce qui concerne les tapis roulants, j'aurais du mal à intervenir pour ce qui concerne le tramway, car il n'y en a pas. Il est vrai que les pannes de tapis roulants et d'escaliers mécaniques, car vous devez associer les deux types d'appareils dont votre esprit, sont encore trop nombreuses, même si elles le sont moins que celles des ascenseurs.

Pour vous donner un chiffre, puisque j'étais responsable de la maintenance de ces appareils il y a encore quelque temps, on atteint une fiabilité de 97 % en moyenne, ce qui n'est pas trop mal.

Quand on circule sur notre réseau, ce sont les appareils en panne que l'on voit et pas ceux qui fonctionnent. C'est ceux-là qui sont pénalisants. Effectivement, dans certains cas, il y a possibilité d'appeler de l'aide directement, et dans d'autres cas pas encore.

Pour ce qui concerne les problèmes de rapidité liés à la montée dans les voitures, normalement, les conducteurs sont formés pour éviter que des incidents liés aux personnes un peu lentes puissent se produire, mais on n'a jamais à l'abri de dysfonctionnements de ce genre.

Voilà ce que je peux dire pour la part concernant le matériel roulant.

M. DANIEL LAGUET, DIRECTEUR DE LA VOIRIE ET DES DEPLACEMENTS, MAIRE DE PARIS :

Je l'ai évoqué tout à l'heure dans mon exposé, concernant les traversées et les feux sonores, aujourd'hui, on n'a pas de recommandation nous permettant de les mettre en place de manière fiable, lorsque les traversées sont en deux ou trois temps.

On a d'abord à traverser pour arriver sur le quai. Après, vous avez éventuellement la traversée du quai à l'autre quai, et éventuellement du quai à l'autre trottoir. On peut entendre, en appuyant, le message qui serait donné sur la traversée de la première chaussée, et vous pourriez entendre en même temps le message sur la traversée du tramway.

Aujourd'hui, on n'a pas de recommandation nous permettant d'envisager ces traversées sereinement. On pense les mettre en l'état, tant qu'il n'y aura pas de progrès technologique sur les baffles ou les enceintes, qui pourrait être suffisamment directionnelles pour que les gens n'aient pas d'interférences, nous paraît plus préjudiciable que cette traversée.

Par contre, sur les traversées des voies latérales, lorsqu'elles sont en un seul trajet, là on met le feu sonore.

Sur le tramway, on a passé l'ensemble des câbles qui relient les potences. On a pré-percé les supports pour pouvoir le jour où l'on aura des recommandations et un matériel qui nous permettraient de ne pas prendre de risque de pouvoir le faire sans avoir à casser.

MME PENELOPE KOMITES, MAIRE ADJOINTE, CHARGÉE DES PERSONNES HANDICAPEES, ELUE DU XIIEME :

Nous avons le même problème concernant les doubles traversées dans Paris, car nous équipons aujourd'hui la totalité de Paris de répéteurs de feux sonores pour les personnes malvoyantes. Nous avons effectivement un problème, car nous ne savons pas encore gérer les doubles traversées pour les mêmes raisons.

Nous y travaillons et nous faisons des tests, mais aujourd'hui nous n'avons pas encore trouvé de système performant, qui ne mette pas en danger la sécurité des personnes.

M. JEAN MER, BUCODES (BUREAU DE COORDINATION DES DEVENUS SOURDS) :

D'abord, merci à vous d'avoir organisé cette réunion. Merci à la Mairie de Paris, et Merci à Mme le Maire du XIIème d'avoir bien voulu l'organiser dans la mairie de notre arrondissement.

Monsieur le Président, avant de m'adresser à la RATP, je voudrais vous adresser une supplique.

Je suis malentendant oraliste. Je ne pratique pas la langue des signes. C'est bien d'avoir fait venir des interprètes. Lorsque j'ai reçu l'invitation qui était adressée au BUCODES, nous nous sommes adressés à vos services pour demander si quelque chose était prévu pour les malentendants oralistes.

J'ai précisé qu'une boucle magnétique nous éviterait d'avoir ce petit micro baladeur, que tout les malentendants n'ont pas. Si vous devez organiser d'autres réunions de ce genre, je ne saurais trop vous inviter à le faire. C'est une boucle magnétique portative, qui s'installe en 30 mn et c'est tellement pratique.

M. HUBERT BLANC, PRESIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Le message est entendu.

M. JEAN MER, BUCODES (BUREAU DE COORDINATION DES DEVENUS SOURDS) :

Maintenant, je voudrais m'adresser au représentant de la RATP. En décembre, j'ai participé à un sondage organisé par IPSOS à la demande de la RATP sur l'accessibilité des handicapés aux Transports en commun. J'ai fait entendre les besoins des malentendants oralistes. Pour nous, une annonce sonore ne vaut rien. Je vois qu'elle est reprise dans votre descriptif.

Par contre, une annonce visuelle pour nous est très importante.

C'est tout ce que je voulais dire et merci de m'avoir écouté.

MME PENELOPE KOMITES, MAIRE ADJOINTE, CHARGEE DES PERSONNES HANDICAPEES, ELUE DU XIIEME :

La Mairie du XIIème a une boucle magnétique dans la salle des mariages. Nous avons prévu d'en faire installer dans cette salle.

M. JEAN MER, BUCODES (BUREAU DE COORDINATION DES DEVENUS SOURDS) :

C'est important.

M. JEAN-FRANÇOIS COSTELLA, RESPONSABLE MISSION ACCESSIBILITE, RATP :

J'ai le plaisir de vous dire qu'à l'intérieur des rames de tramway ainsi que des véhicules d'autobus, il y a des annonces sonores et visuelles des points d'arrêt.

Dans presque tous les bus, et dans la totalité des tramways, des annonces visuelles annoncent le prochain arrêt. C'est prévu et cela existe dans les tramways d'aujourd'hui et cela existera dans les tramways de demain.

Je complète votre information, à partir de juin 2006, à la RATP, l'ensemble des points de vente seront équipés de boucles magnétiques également, afin que les malentendants appareillés bien sûr puissent dialoguer avec l'agent de vente.

M. JEAN MER, BUCODES (BUREAU DE COORDINATION DES DEVENUS SOURDS) :

Soyez certains que je vais diffuser la nouvelle.

M. THIERRY BOURGOGNE, ORBITAL :

Je voulais rebondir sur une notion présentée par Monsieur LAGUET, et sur laquelle je me réjouis très fortement. Il a parlé de droit au transport. C'est une chose qui est très importante.

Vous ne l'avez pas dit, mais tout le monde l'avait compris, ici : c'est le droit au transport pour tous, y compris pour les gens qui sont handicapés moteur ou autres. Je voulais remercier, Monsieur, de cette notion.

Je voulais aussi attirer l'attention, et faire une demande, à savoir que l'on recalcule et l'on réapprécie le nombre d'arrêts.

La mise en place du tramway va entraîner environ 30 à 40 % de suppression d'arrêts de bus, tels qu'ils sont connus actuellement. C'est très bien de mettre un tramway. Mais si on fait augmenter la distance à des gens pour lesquels il est déjà suffisamment compliqué de se déplacer pour atteindre un moyen transport, qui est par ailleurs très bien, il serait peut-être bon de songer à diminuer la vitesse commerciale pour augmenter l'accessibilité pour le plus grand nombre et comme vous l'aviez dit, Monsieur LAGUET, donner un droit au transport au plus grand nombre.

Merci de votre attention.

M. HUBERT BLANC, PRESIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

C'est le problème des arrêts que nous avons souvent.

M. BERNARD SULPIS, DELEGUE ACCESSIBILITE RFF :

J'ai deux questions pratiques à poser, qui me paraissent relatives à des éléments pouvant favoriser plus ou moins l'accessibilité de certains types de handicaps.

Première question : est-ce que l'ouverture des portes du tramway, comme sur la ligne 14 par exemple, est automatique à l'arrêt ou nécessite-t-elle une intervention humaine ?

Deuxième question : vous avez montré tout à l'heure qu'il était très vraisemblable que sur certaines secteurs du boulevard des Maréchaux, le tramway sera en site central, sur d'autres, il risque d'être en site latéral. Quelque chose est-il prévu pour avertir les gens, en particulier les aveugles, les malvoyants, mais aussi certains handicapés mentaux, de leur situation par rapport à la voirie ?

Pour un certain nombre de handicaps, on peut s'adapter facilement aux transports, à condition d'être dans des gestes assez répétitifs.

C'étaient les deux questions que je voulais vous poser.

M. JEAN-FRANÇOIS COSTELLA, RESPONSABLE MISSION ACCESSIBILITE, RATP :

Je vais répondre à ces deux questions très précises.

L'ouverture des portes se pratique comme sur le métro. Elle est commandée par le conducteur et la fermeture aussi. Ce n'est pas le même principe que sur la ligne 14, qui est automatique, la fermeture est automatique.

A votre deuxième question, je répondrai à peu près la même chose. C'est comme sur la ligne 14, en fonction de la position dans laquelle s'arrête le tramway, si les portes de droite s'ouvrent ou les portes de gauche, une annonce sonore et visuelle est effectuée pour prévenir les gens.

C'est ce qui est prévu sur le tramway, et donc cela répond en partie à votre question. Effectivement, les personnes sauront de quel côté descendre, mais elles ne sauront pas forcément si elles se trouvent au milieu de la voirie, à droite ou à gauche. Il faudra encore travailler sur ce point par une signalétique fixe sur le quai.

M. ROBIN PREVALLEE, CHARGE DE MISSION, STIF :

Le problème de l'interdistance entre les points d'arrêts a été évoqué. Dans tous systèmes de transport, c'est un compromis, que ce soit un bus, un tramway, il ne s'agit pas d'un transport de porte à porte. Pour cela, des transports existent : les transports dits spécialisés comme le service PAM, évoqué tout à l'heure.

Au niveau de chaque technique, il y a un compromis et un optimum à trouver. Pour une rentabilité raisonnable, un tramway doit circuler au moins à 20 km/h. Autrement, ce n'est pas nécessaire et cela coûte trop cher, et il faudrait mettre d'autres moyens de transport.

De là, il en découle une certaine interdistance entre les points d'arrêts de l'ordre de 500 m généralement. C'est l'optimum que l'expérience et les calculs ont défini.

Le projet, tel qu'il a été établi, est tout à fait conforme à la meilleure rentabilité.

Dès que l'on perd un intervalle de temps dans des fréquences élevées (5 ou 6 mn), il faut rajouter un tramway pour faire le même service ; donc, c'est colossal.

M. HUBERT BLANC, PRESIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Merci. D'autres questions ?

Monsieur GUILLON, Responsable de l'atelier des fauteuils roulants de l'Hôpital de Garches, dans ce que vous avez entendu, y a-t-il des choses qui vous amènent à réagir ou souhaitez-vous faire une observation ?

M. BRUNO GUILLON, RESPONSABLE DE L'ATELIER DES FAUTEUILS ROULANTS DE L'HOPITAL DE GARCHES :

Je ferai juste une remarque concernant l'évolution des fauteuils roulants électriques. On va vers de plus en plus de confort, au détriment de la transportabilité de ces fauteuils. On en a un bon exemple avec la personne qui est ici, et qui est sur un excellent fauteuil, mais qui n'est pas transportable facilement autrement que dans un véhicule aménagé. La bonne adaptation de ce tramway me satisfait totalement.

M. HUBERT BLANC, PRESIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Est-ce que les réponses qui ont été faites vous satisfont ? Les indications données vous ont-elles paru pratiques et répondre aux questions que vous vous posez ?

M. MAURICE PARIS, CORERPA :

Juste une question, dans les lignes de métro traditionnelles, lorsque des gens sont sur le quai, vous essayez d'éviter qu'on les pousse sur les voies ferrées. Vous essayez aussi de permettre par des barrières qu'il y ait une meilleure protection.

Y aura-t-il des protections de ce type, pour éviter que quelqu'un par inadvertance, quand le tramway est à l'arrêt, et avant qu'il ne démarre, ne puisse aller sur les voies, l'accès étant plus facile que dans le métro lui-même ?

M. JEAN-FRANÇOIS COSTELLA, RESPONSABLE MISSION ACCESSIBILITE, RATP :

Contrairement au métro, compte tenu des contraintes architecturales et de la légèreté des stations de tramway, telles qu'elles ont été voulues pour s'intégrer dans le paysage urbain, on n'a pas souhaité créer de protections pour empêcher les gens de descendre sur la voie.

De toute façon, les voies sont accessibles par n'importe qui, en dehors des stations, car il n'y a pas de barrière, ni en dehors ni dans les stations.

De plus, on peut descendre très facilement du quai sur les voies, contrairement au métro, puisque la hauteur est relativement minime. Donc, de toute façon, protéger un endroit ne permettrait pas de garantir que personne ne se promène sur les voies.

Le tramway est un véhicule qui peut s'insérer dans la circulation urbaine. Il y a de nombreux tramways en France qui ne sont pas en site propre, mais qui sont carrément à l'intérieur de la ville au milieu des voitures, notamment à Grenoble.

Un tramway a une connotation très différente de celle du métro. Je pense que les gens qui gravitent autour de ce moyen de transport le savent et ne prennent pas ce genre de risque.

M. MAURICE PARIS, CORERPA :

Je visais surtout les stations.

M. JEAN-FRANÇOIS COSTELLA, RESPONSABLE MISSION ACCESSIBILITE, RATP :

Même en station, on n'a pas fait du tout de protection par rapport aux voies.

M. HUBERT BLANC, PRESIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

On me demande de vous poser la question de l'accessibilité pour les poussettes, car c'est un problème très large et très fréquent.

M. JEAN-FRANÇOIS COSTELLA, RESPONSABLE MISSION ACCESSIBILITE, RATP :

La problématique se posait surtout sur notre réseau d'autobus. Compte tenu de l'espace relativement réduit, des gens avaient pris l'habitude de monter avec des poussettes dépliées. Dans un premier temps, on a demandé à ce que les poussettes soient pliées.

On s'est très vite aperçu que cette situation était ingérable, et l'on est revenu à une situation où l'on accepte les poussettes dépliées, même si l'on demande de les plier, ce qui pose des problèmes vis-à-vis des autres voyageurs.

Sur les autres modes de transport, on se verrait mal refuser les poussettes dépliées.

Les poussettes peuvent accéder dans les mêmes conditions que les personnes en fauteuil, car elles roulent également sur le sol. Donc, les systèmes que l'on a inventés « d'accessibilité » entre le quai et les rames conviennent également pour les poussettes.

M. HUBERT BLANC, PRÉSIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

A-t-on répondu à votre curiosité ? Je pense que oui, et s'il n'y a pas d'autre question, je vous remercie d'avoir été aussi sages et attentifs. J'espère que vous avez eu les informations que vous souhaitiez. En tout cas, la Commission souhaitait beaucoup avoir ce contact avec des personnes qui nous semblent mériter une attention particulière et continue.

Comme il a été dit tout à l'heure, seule l'observation sur le terrain permet de voir au jour le jour ce qu'il faut améliorer.

M. ARTHUR PERON :

Concernant le droit au transport, vous parliez de l'organisation anarchique des voitures dans Paris, et vous comptez mettre des places pour les vélos et les deux-roues. Que comptez-vous faire des voitures qui sont toujours à Paris et qui ne peuvent pas se garer avec tous les chantiers effectués et qui ont des amendes ?

Si c'est cela le droit au transport, à quel prix ?

Combien vont coûter tous ces aménagements, qui augmentent chaque année le prix du ticket ?

Ce n'est pas simple pour les chômeurs. Tous ceux qui recherchent des emplois prennent les transports en commun, et ils n'ont pas forcément les moyens. La voiture aussi est un moyen de transport. Quand on essaie d'éviter la voiture à Paris, comment fait-on ensuite ?

M. HUBERT BLANC, PRÉSIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Vaste question.

MME PENELOPE KOMITES, MAIRE ADJOINTE, CHARGÉE DES PERSONNES HANDICAPÉES, ELUE DU XIIÈME :

Il faut réfléchir en termes de partage de la ville. Celui-ci se fait avec les voitures, les cyclistes et les piétons. Chacun doit y trouver sa place, sans qu'il n'y ait plus de voitures complètement dans Paris.

Ceci étant, vous posez une question directement liée à la tarification sociale. Aujourd'hui, comme on l'a expliqué tout à l'heure, va se mettre en place un système permettant pour un ticket de métro de pouvoir circuler pendant un certain temps.

Des mesures sont en réflexion aujourd'hui au sein des transports d'Île-de-France pour étudier effectivement la problématique de la tarification pour les chômeurs et les érémites afin que ces derniers puissent se déplacer et avoir accès à une recherche d'emploi beaucoup plus facile.

C'est un droit de pouvoir se déplacer, surtout quand on n'en pas les moyens, qu'on est chômeur ou Rmiste.

M. ARTHUR PERON :

Que fait-on des voitures ?

MME PENELOPE KOMITES, MAIRE ADJOINTE, CHARGÉE DES PERSONNES HANDICAPEES, ELUE DU XIIÈME :

Je vous ai répondu qu'il faut un juste partage de l'espace public. Pendant des décennies, on a construit la ville pour les voitures. Aujourd'hui, il faut construire la ville pour les piétons, pour les cyclistes et aussi pour les voitures. Cela nécessite que chacun fasse un effort de compréhension pour savoir vivre avec l'autre. C'est un devoir de solidarité.

M. ARTHUR PERON :

Et sur le stationnement ?

MME PENELOPE KOMITES, MAIRE ADJOINTE, CHARGÉE DES PERSONNES HANDICAPEES, ELUE DU XIIÈME :

Tous les Parisiens n'ont pas de voiture. Au sein de la région Île-de-France, un plan vise à développer le transport de banlieue à banlieue. Aujourd'hui, il y a beaucoup de circulation de transit à l'intérieur de Paris. On se sert de sa voiture pour traverser Paris, car c'est compliqué d'aller d'une banlieue à une autre, car il n'y a pas d'offre de transport en commun.

La moindre utilisation de la voiture passe par le développement des transports en commun, notamment banlieue/banlieue ; c'est ce que fait la Région Île-de-France. Cela nécessite également une réflexion sur le stationnement résidentiel, auquel on a donné des réponses sur Paris.

Je pense que la voiture ne peut pas aujourd'hui avoir la place qu'elle avait dans le passé, et il faut arriver à l'accepter.

M. ALAIN RYCKELYNCK, ANPIHM :

On déborde un peu du tramway, mais la question est sur le tapis ou plus exactement sur le parking.

Des places de stationnement supplémentaires pour les personnes handicapées vont-elles encore être créées ?

Aujourd'hui, je suis arrivé très en avance à la Mairie du XIIème et je n'ai pas trouvé de place. C'est dommage qu'à proximité des bâtiments publics que l'on est censés pouvoir utiliser, il n'y ait pas de stationnement pour les personnes handicapées.

Hier, j'étais à la Mairie du Vème, et il y avait bien une place, mais celle-ci était absolument inutilisable, car trop étroite et dans une ruelle.

D'une manière générale, la Ville de Paris entend-elle rendre accessibles les bâtiments publics aux personnes handicapées qui viennent en voiture ?

MME PENELOPE KOMITES, MAIRE ADJOINTE, CHARGÉE DES PERSONNES HANDICAPEES, ELUE DU XIIEME :

Je vais vous répondre, car je connais bien les chiffres. Nous avons aujourd'hui sur Paris un pourcentage de places pour personnes handicapées (GIC, GIG) de l'ordre de 2,12 %. Il dépasse la réglementation actuellement en vigueur de 2 %.

Globalement, elles sont à peu près bien réparties en termes de pourcentages dans les arrondissements. Il est prévu, dans le cadre de la mise en accessibilité, notamment de cette Mairie d'arrondissement de créer, deux places de stationnement GIC, GIG. Je n'ai pas les chiffres sur moi, mais je peux vous envoyer non seulement la liste des places par arrondissement, mais les adresses de ces places, qui seront bientôt disponibles sur le site Internet de la Ville de Paris.

Par contre, nous avons un débat aujourd'hui sur la largeur de ces places. La réglementation en vigueur aujourd'hui fait que ces places devraient faire 3,3 m. Une trentaine remplissent ces conditions et beaucoup font 2 m. C'est dû à deux raisons, la première pour pouvoir créer des places de stationnement vous devez avoir une chaussée qui fait au minimum 4 m. Si vous n'avez pas 4 m, vous ne pouvez même pas créer une file de stationnement.

Pour pouvoir créer des places de stationnement à 3,3 m, vous êtes obligés de prendre un minimum de 1,3 m sur la chaussée, c'est-à-dire sur le trottoir. Vous avez obligatoirement une nécessité d'avoir des trottoirs larges, afin que le piéton puisse continuer à circuler sur la partie restante, et c'est plus compliqué car Paris n'a pas suffisamment de trottoirs très larges.

Ceci étant dit, c'est un problème sur lequel nous avons dernièrement travaillé avec Monsieur LAGUET et les représentants du Ministère Délégué aux Personnes Handicapées.

La loi a changé en février 2005. Des décrets d'application concernant l'accessibilité à la voirie vont sortir. Ils vont élargir l'accès aux usagers, c'est-à-dire que plus de personnes qu'aujourd'hui auront le droit d'utiliser ces places.

Nous réfléchissons en ce moment avec le Ministère pour qu'il y ait des places à 2 m, par exemple pour des personnes sourdes ou malentendantes, ou des personnes malvoyantes accompagnées, et que des places à 3,3 m soient créées uniquement pour des personnes en fauteuil roulant.

Nous avons atteint notre quota de 2 %. Ce n'est pas suffisant et nous n'entendons pas en rester là. Nous allons créer dans les années à venir un certain nombre de nouvelles places de stationnement, et nous allons nous efforcer de créer ces places de stationnement à 3,3 m, afin d'augmenter ces places susceptibles d'être utilisées par les personnes circulant en fauteuil roulant.

Je pense que cela fera plaisir à Monsieur BERNARD.

M. ALAIN RYCKELYNCK, ANPIHM :

Pourriez-vous envisager de créer un bateau pour que l'on puisse passer, avec le fauteuil, de la voiture au trottoir ?

MME PENELOPE KOMITES, MAIRE ADJOINTE, CHARGEE DES PERSONNES HANDICAPEES, ELUE DU XIIEME :

Concernant les bâtiments publics, nous avons engagé à Paris une vaste démarche de mise en accessibilité des bâtiments publics, notamment concernant les mairies d'arrondissement, les établissements scolaires, les établissements culturels, les établissements sportifs. Nous sommes en voie de programmation sur les 10 ans à venir, concernant tous ces établissements pour les rendre accessibles, transhandicap, sauf quand le patrimoine architectural ne le permet pas. Nous avons déjà bien avancé sur les Mairies et sur les écoles.

A la fin de la mandature, notamment sur les écoles, dans tous les arrondissements de Paris, il y aura *a minima* une école accessible afin que tous les enfants handicapés moteur puissent être scolarisés dans des écoles ordinaires.

On aura également un équipement sportif (gymnase, piscine, stade) accessible également par arrondissement, pour que les personnes handicapées puissent fréquenter et pratiquer des activités sportives près de leur domicile.

M. BERNARD, ASSOCIATION DES PARALYSES DE FRANCE :

Cette nouvelle me fait plaisir, ceci dit il y a quand même un gros souci, et on est là pour en débattre.

Le pourcentage mis en place se retrouve sur les établissements publics. Ceci dit, il y a une grosse pénurie pour les demandes concernant les personnes habitant Paris qui veulent des places de stationnement à proximité de leur domicile. Systématiquement, tous les courriers qui nous reviennent aujourd'hui sont négatifs.

Par exemple dans le XIIIème, on est arrivé à 2,8 % des places et donc on ne donne plus rien. Le Maire du VIIIème arrondissement ne souhaite pas de faire de places réservées aux personnes handicapées. On est en droit de se poser certaines questions sur le calcul du pourcentage.

MME PENELOPE KOMITES, MAIRE ADJOINTE, CHARGEE DES PERSONNES HANDICAPEES, ELUE DU XIIEME :

Je reçois aussi beaucoup de courrier où les personnes handicapées me demandent des places près de leur domicile.

Je dois gérer les personnes handicapées qui me demandent des places près de leur domicile, et qui ont tendance à considérer que c'est leur place à elles et pas celle du voisin, ce qui est un vrai problème. On essaie d'expliquer ce que ce ne sont pas des parkings, que c'est la voie publique et qu'elle appartient à tout le monde.

Il faut continuer à en créer, notamment des places à 3,3 m. On va essayer de les créer là où les personnes en ont besoin, et en même temps, je reçois beaucoup de lettres d'usagers

utilisant leur voiture qui se plaignent que nous ayons créé trop de places GIC-GIG dans cette ville depuis 2001. C'est un peu difficile, et j'essaie de faire la part des choses, mais je réponds positivement à votre question.

Il n'a jamais été dans mon état d'esprit de stopper aujourd'hui la création de places, même si effectivement au regard du nombre de personnes handicapées habitant Paris, environ 120 000 personnes, tous handicaps confondus, si toute personne handicapée me demande une place de stationnement au regard de la totalité des places de stationnement à Paris, je pense que nous aurons un léger problème.

M. ALAIN RYCKELYNCK, ANPIHM :

Pour revenir au tramway T3, on nous a montré le projet en voie de réalisation. D'autres tracés sont-ils prévus ? Je pense qu'un jour on finira de boucler la boucle. Est-il prévu des trajets qui pénétreraient dans Paris (Nord-Sud, Est-Ouest), suivant les quais de la Seine ?

M. DANIEL LAGUET, DIRECTEUR DE LA VOIRIE ET DES DEPLACEMENTS, MAIRIE DE PARIS :

Aujourd'hui, la programmation va du Pont de Garigliano jusqu'à la Porte de la Chapelle. Les autres projets ne sont pas programmés.

Par contre, il est envisagé un tramway qui paraîtrait intéressant : le tramway des gares qui relierait les principales gares de Paris, donc une boucle centrale. C'est simplement un projet.

M. HUBERT BLANC, PRESIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Ce qui laisse intact le problème des radiales qui se pose.

Les propos de Monsieur LAGUET et de Madame le Maire m'ont frappé, concernant la décision de principe qu'avec un ticket ayant une durée déterminée, on puisse prendre plusieurs modes de transport.

Monsieur BERNARD disait que dans certains secteurs on faisait mieux à Paris, mais que là on avait commencé à faire mieux dans certaines villes de région. C'est agréable d'aller chercher les exemples en province quand ils sont bons.

M. ROBIN PREVALLEE, CHARGE DE MISSION, STIF :

Ce ticket horaire est une demande importante. On l'avait vu même au début du PDU, lors des concertations, et c'est actuellement une demande du Conseil Régional d'Île-de-France. Il s'agit bien de mettre au point et de lancer ce ticket horaire, et je précise sur toute l'Île-de-France et pas seulement Paris.

Effectivement, c'est un progrès pour la mobilité et une simplification, notamment quand il y a des correspondances.

Le Conseil d'Administration du STIF se met en place. Il sera saisi très rapidement par cette question.

M. HUBERT BLANC, PRESIDENT DE LA COMMISSION PARTICULIERE DU DEBAT PUBLIC :

Merci de cette précision importante.

Je crois que maintenant on a bien répondu à toutes les questions. Je vous remercie d'avoir été attentif et d'avoir bien voulu suivre ce débat.

La séance est levée à 20 H 40.