

EXPRESS

HAUTE-GARONNE
Verts et PS
en désaccord
sur toute la ligne

Alors qu'ils ont travaillé ensemble sur les projets de transports pour les municipales de 2008, les Verts et le PS sont de plus en plus en désaccord sur ces sujets. Après le coup de gueule sur le nouveau PDU qui abandonne les projets structurants en tram et métro au profit des seuls BHNS, les élus EELV (Europe Ecologie-les Verts) se sont élevés contre la politique du conseil général de Haute-Garonne, qu'ils jugent trop favorables à la voiture. Lors d'une réunion de comité de pilotage de la VCSM (voie du canal Saint-Martory, au sud de Toulouse), le jeune adjoint Vert au maire de Toulouse, Régis Godec, a critiqué ouvertement la politique de Pierre Izard, son président : "J'ai simplement fait remarquer que la construction d'une 2x2 voies en zone urbanisée était un mauvais choix et que le CG 31 aurait été mieux inspiré en construisant un boulevard urbain multimodal limité à 50 km/h, avec des habitations tout le long qui auraient été à quelques minutes du terminus de la ligne A du métro. Au lieu de ça : décaissement, murs antibruit, rocade à quelques centaines de mètres du parc de la Ramée. Bref, de l'aménagement du territoire comme il s'en faisait il y a quarante-trois ans..." Une critique peu appréciée par Pierre Izard, 76 ans, président du département depuis vingt-deux ans, conseiller général depuis quarante-trois ans, et candidat aux prochaines cantonales.

Catherine Sanson-Stem

Carte Azur, carte orange des Alpes-Maritimes



Tarifcation multimodale Depuis le 1^{er} mars et le lancement de la Carte Azur, les voyageurs du département des Alpes-Maritimes peuvent valider leur titre de transport dans n'importe quel bus ou tramway. Et ce, grâce à la mise en place de systèmes billettiques compatibles entre les différentes autorités organisatrices de transport.

Pierre Cossard

De gauche à droite, ERIC CIOTTI, député, président du conseil général des Alpes-Maritimes, JEAN LEONETTI, député-maire d'Antibes Juan-les-Pins, président de la Communauté d'agglomération Sophia-Antipolis, CHRISTIAN ESTROSI, député-Maire de Nice, président de Nice-Côte d'Azur, JEAN-MICHEL MANZONE, Commissaire du gouvernement monégasque.

L AURA FALLU quatre ans pour lancer la Carte Azur, véritable carte orange à l'échelle des Alpes-Maritimes et de la Principauté de Monaco. En 2007, l'ensemble des autorités organisatrices de transport du département, regroupées au sein du Symitam, ont décidé de mettre en place un système de billettique interopérable. En clair, un système qui offre la possibilité de pouvoir lire un titre de transport commun sur tous les valideurs des

réseaux de transport. Dans ce cadre, une charte a été signée avec la Région pour que le système soit aussi compatible avec la SNCF. Le conseil général des Alpes-Maritimes, qui n'avait que des machines permettant de vendre des tickets de papier, a donc mis au point son propre système billettique. Nice Côte d'Azur, qui disposait déjà d'un système billettique, l'a rendu interopérable, c'est-à-dire capable de lire les titres des autres réseaux. Enfin, la Casa et la Principauté de Monaco

prête pour 2015

toute personne perdue dans les sous-sols parisiens – d'arriver sur le bon quai. Un téléphone portable suffit à indiquer la bonne direction. "Des balises Bluetooth ont été réparties dans les couloirs du métro, à Iéna, Charles-de-Gaulle-Etoile ou Franklin-Roosevelt notamment, et envoient les signaux de guidage. C'est comme un GPS. Mais comme ce système ne fonctionne pas entre les murs ou en sous-sol, nous avons trouvé une alternative intéressante", poursuit-elle. Ces tests d'efficacité, assure-t-on à la RATP, ont été "extrêmement appréciés". On peut s'attendre à une généralisation du process. D'autant que les jeunes seniors et le troisième âge de demain sont déjà rompus aux nouvelles technologies. "C'est un critère, un débouché complémentaire pour le BlueEyes", s'enthousiasme Betty Chappe. Pour le paiement des titres de transport, la RATP vient de déployer une centaine de machines de distribution de tickets dans le métro – autant dans les gares RER et quelques-unes sur les points d'arrêt des tramways – avec guidage vocal. "Cette nouvelle génération de machines à interface vocale a vocation à se généraliser sur le réseau. C'est un progrès", dit-elle. Lequel ferait presque oublier un sacro-saint principe que la responsable de la



Le 28 janvier dernier, le Stif, la Région Ile-de-France, la RATP et la Ville de Paris inauguraient la mise en accessibilité de la soixantaine de lignes de bus de Paris intramuros aux usagers en fauteuil roulant. Une première étape visible avant la mise en accessibilité de toutes les lignes de bus d'Ile-de-France exploitées par la RATP.

mission accessibilité à la RATP venait de porter haut : "Aucuns dispositifs techniques, aucunes installations ne remplacent la relation humaine", assure Betty Chappe. Du reste, certaines associations se sont chargées de relever la contradiction.

Tramway et bus, alternatives efficaces pour les PMR

Si le métro est difficilement accessible pour les personnes présentant un handicap lourd, les bus et les tramways sont de solides moyens de substitution. "En urbain, plus on avance, plus on fait de progrès. C'est

aussi le cas en banlieue où il reste néanmoins de nombreux chantiers avant l'échéance de 2015", poursuit Betty Chappe. Selon une évaluation de l'entreprise, les 63 lignes intramuros sont accessibles à 100 %. C'est aussi le cas sur 68 lignes en petite et moyenne couronnes, soit 131 lignes sur 330. "En 2011, le programme continue. D'autres véhicules seront aménagés. L'ensemble du matériel roulant sera aux normes en 2015", promet-elle. Grâce au programme de renouvellement du parc, la quasi-totalité des bus (à 97 %) dispose d'une annonce sonore et de palettes pour monter des fauteuils roulants (76 %).

Moderne et bien conçu, le tramway a fait avancer le chantier de l'accessibilité à vitesse grand V. De ce point de vue, le renforcement de son maillage est, aux yeux de la RATP, une bonne nouvelle. "Nous considérons que c'est le meilleur moyen de transport pour les PMR. Le réseau de tramway va passer de 70 à 100 km, c'est une bonne chose. Nous avons intégré les programmes en amont sur les infra-

structures neuves", souligne Betty Chappe. Les derniers efforts se sont portés sur les gares de RER qui, contrairement au métropolitain, étaient plus à même de subir une séance de lifting rapide. Aussi, 57 gares (sur 65) sont-elles aujourd'hui en mesure de recevoir les PMR, et ce, quelle que soit la nature du handicap. "On a pu en souplesse réaliser des passages élargis, des ascenseurs, des accès entre le quai et le train par des passerelles. De même, nous avons continué à améliorer l'information des passagers : 100 % des rames du RER B sont dotées d'annonces sonores et 70 % sur le RER A."

Un réseau modèle ?

Ce tour d'horizon brossé par Betty Chappe traduit une réelle prise en compte du handicap par la RATP. "Tout ce qui a été fait est le fruit d'une concertation étroite avec les associations, insiste la responsable de la mission accessibilité. En ce sens, nous avons un protocole renforcé depuis deux ans. Deux fois par an, Pierre Mongin, le pdg de la RATP, réunit un comité composé d'experts, d'associations et de décideurs pour faire le point sur les évolutions." Mais il reste beaucoup d'efforts à faire. Le métro devra entamer sa mue. Sur les réseaux des bus, les points d'arrêt, en banlieue particulièrement, sont parfois très inadaptés. Sur la question de l'urbanisme, la RATP botte résolument en touche : "Nous avons un cadre, nous le tiendrons. La RATP met à disposition les fonds nécessaires pour la réalisation de ses projets. Mais nous n'avons pas à commenter les éventuels retards du Stif, l'autorité organisatrice des transports parisiens, pour réaliser certains aménagements. Nous ne sommes pas responsables de l'urbanisme ou de la voirie." ■

Le futur pôle de Massy

