

## DISPARITÉS D'ACCÈS AUX TRANSPORTS

Tous les Franciliens n'ont pas les mêmes facilités d'accès aux réseaux de transport. Des facteurs tels que la localisation géographique, le revenu ou l'existence d'un handicap peuvent entraîner des difficultés importantes à se déplacer au sein de la région.

### Les réseaux de transports collectifs couvrent inégalement le territoire régional

Les réseaux de transports collectifs ne peuvent assurer une desserte de proximité sur l'ensemble du territoire comme le font les réseaux routiers. Toutefois, il convient de relativiser ce constat. Plus que les surfaces non desservies, ce sont les habitants ou les emplois non desservis qui comptent.

	Part de la population non desservie	Part des emplois non desservis
<b>Paris</b>	<b>3 %</b>	<b>2 %</b>
92	32 %	26 %
93	52 %	39 %
94	54 %	41 %
<b>Petite Couronne</b>	<b>45 %</b>	<b>34 %</b>
77	91 %	81 %
78	78 %	61 %
91	79 %	69 %
95	69 %	71 %
<b>Grande Couronne</b>	<b>79 %</b>	<b>70 %</b>

*Part des populations et emplois non desservis par des stations du réseau ferré<sup>1</sup> à plus de 100 passages/jour<sup>2</sup> (rabattement à pied<sup>3</sup>)*

**La zone dense de l'Île-de-France présente, comme la Grande Couronne, des populations et des emplois non directement desservis.**

En Petite Couronne, le département des Hauts-de-Seine est le mieux desservi. La couverture de la Seine-Saint-Denis est équivalente à celle du Val-de-Marne.

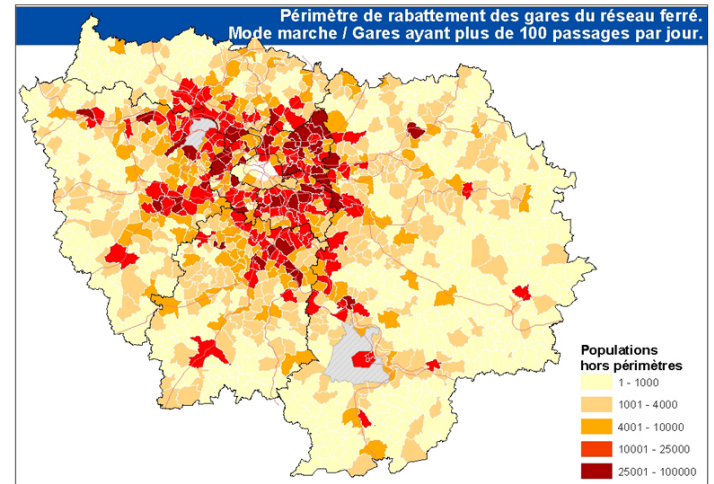
En Grande Couronne, moins dense, près des 3/4 des populations et emplois ne sont pas directement desservis par une gare à plus de 100 passages par jour.

<sup>1</sup> Réseau actuel complété avec les projets du contrat de plan ayant fait l'objet d'un schéma de principe

<sup>2</sup> Équivalent à des fréquences de 15 min en heures de pointe, 20 à 30 min en heures creuses

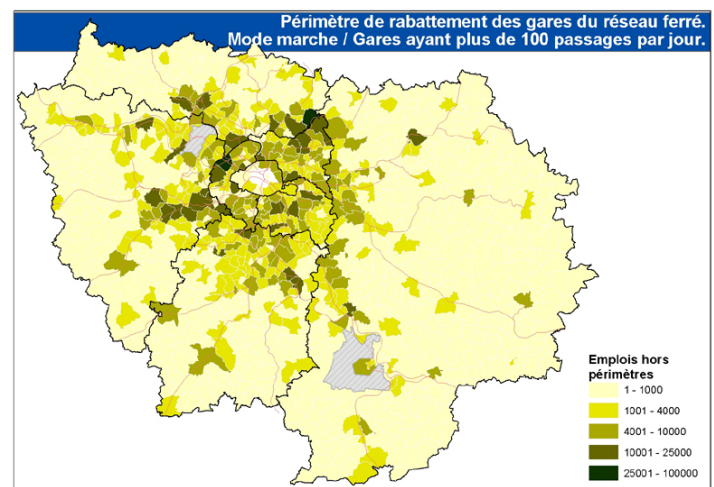
<sup>3</sup> SNCF/RER : 800m, Métro : 500m, Tram : 400m

### Populations non desservies par des gares ou stations du réseau ferré ayant plus de 100 passages par jour (rabattement à pied)



source STIF - RGP 1999

### Emplois non desservis par des gares ou stations du réseau ferré ayant plus de 100 passages par jour (rabattement à pied)



source STIF - RGP 1999

Ces chiffres posent la question du mode de rabattement pour les populations et emplois situés hors du périmètre accessible à pied.

**Pour relier le domicile à la gare, même en l'absence de rabattement sur les gares en transport collectif, il est possible d'avoir recours à un mode de déplacement privé (voiture ou 2 roues), à condition d'en disposer.**

**En revanche, le fait de ne pas être accessible à pieds ni par un rabattement en transports collectifs depuis une gare est beaucoup plus problématique pour les emplois**, car cela implique l'utilisation de la voiture sur l'ensemble du parcours domicile-travail, et peut même obliger des personnes non motorisées à renoncer à occuper certains emplois mal desservis.

De façon plus générale, pour ce qui est des transports collectifs, les cartes montrent bien la **nécessité de mailler les lignes radiales existantes par des dessertes de rabattement**, y compris dans certains secteurs de la zone dense où un grand nombre de personnes et d'emplois ne sont pas directement desservis par une gare du réseau ferré.

### **La non possession d'une voiture : choix ou contrainte ?**

**Dans les secteurs très bien desservis par les transports collectifs, de nombreux ménages ont la possibilité ou font le choix de ne pas posséder de véhicule.**

C'est le cas principalement à Paris, où 56% des ménages ne sont pas motorisés (23% sur la région hors Paris), alors que le revenu moyen par habitant compte parmi les plus élevés d'Île-de-France.

**Les secteurs moins bien desservis par les transports collectifs recouvrent en fait des situations assez contrastées.**

#### **→ Les catégories sociales les moins aisées souffrent plus de l'étalement urbain**

L'étalement urbain n'a pas les mêmes conséquences pour toutes les catégories sociales. S'installer loin de Paris est souvent souhaité par les catégories aisées. Les catégories modestes sont en revanche rejetées loin de Paris si elles veulent un logement de taille suffisante.

Le taux d'effort pour le logement des ménages franciliens accédant à la propriété est à peu près uniforme : ils y consacrent en moyenne 28 % de leur budget (24 % à Paris), témoignant des règles de solvabilité fixées par les établissements financiers.

En revanche, le taux d'effort pour les transports varie de 7 % dans Paris à 25 % en Grande Couronne lointaine, la multi-motorisation quasi obligatoire des ménages en étant la cause principale : 39 % des ménages de Grande Couronne possèdent au moins 2 véhicules (contre 25 % en moyenne sur l'Île-de-France), pourcentage qui tend à

se rapprocher de celui de ménages mono-équipés (46 %).

Ainsi, les ménages de Grande Couronne accédant à la propriété consacrent en moyenne plus de la moitié de leur revenu aux seules dépenses de logement et de transport, contre 31 % pour les ménages parisiens.

#### **→ Le cas particulier des habitants des franges de l'Île-de-France**

Les habitants des zones situées aux franges de l'Île-de-France, très peu denses et donc peu desservies par les transports collectifs, ne se trouvent pas dans la même situation que les habitants des zones périurbaines. Leurs revenus bruts sont certes plus faibles que la moyenne francilienne, mais leur budget logement + transport est aussi moins élevé : coût du logement plus faible, bassin d'emploi plus local.

#### **→ Dans certaines zones de l'agglomération centrale, de nombreux ménages aux revenus modestes n'ont pas accès à la voiture, et ne bénéficient pas non plus d'une offre en transports collectifs suffisante**

C'est le cas d'une grande partie de la Seine-St-Denis, du Sud du Val-de-Marne, du Nord des Hauts-de-Seine, qui comptent les revenus par habitant et les taux de motorisation les plus faibles (25 à 30 % des ménages sans voiture).

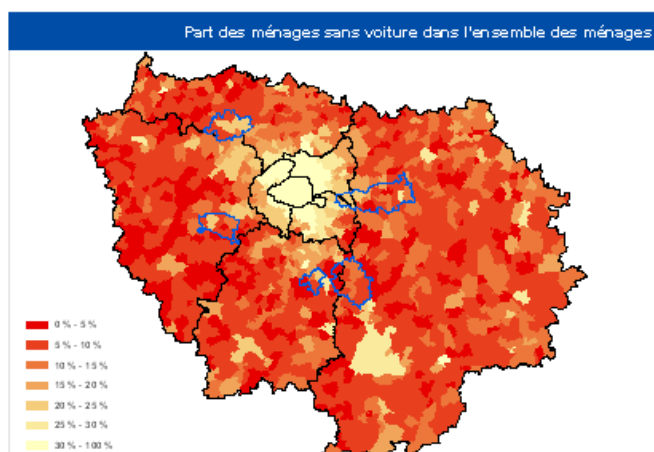
#### **→ Même au sein des ménages motorisés, certaines personnes n'ont pas accès à la voiture**

En effet, il se peut que l'unique voiture (situation de 46 % des ménages) soit monopolisée par un membre du ménage.

D'autres personnes n'ont pas accès à la voiture faute de permis de conduire : 42 % des ménages ne possèdent qu'un seul permis, 13 % n'en ont aucun. Sont touchés en particulier les femmes (elles sont 69 % à le posséder contre 87 % des hommes) et les jeunes (seuls 52 % des 18-24 ans ont le permis).

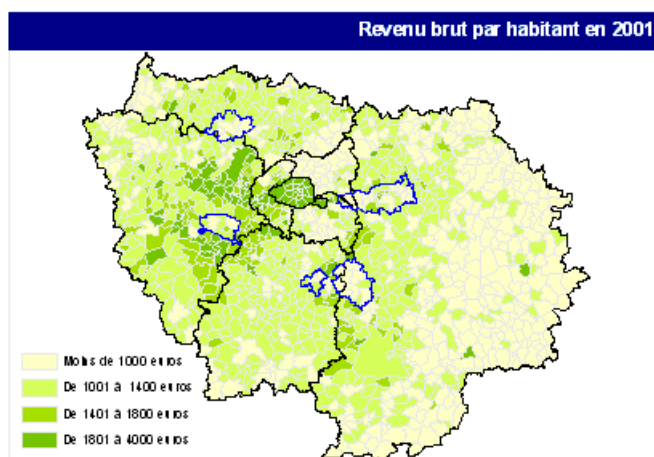
Enfin, les jeunes et les personnes âgées sont moins motorisés en moyenne, pour des raisons financières ou de sécurité.

### Taux de motorisation des ménages



source : STIF - INSEE, RGP 1999

### Revenu brut mensuel par habitant



source IAURIF - données DGCL en 2001  
Zones très claires : revenus < 1 000 €  
Zones foncées : revenus > 1 800 €

Selon l'INSEE, en 2000, 11 % des ménages franciliens étaient considérés comme pauvres (la pauvreté étant définie par un revenu du ménage inférieur à la moitié du revenu médian en Île-de-France).

25 % des familles monoparentales font partie des ménages pauvres ainsi que 37 % des ménages dont un membre au moins est chômeur.

### La tarification sociale des transports collectifs facilite l'accès aux transports aux ménages défavorisés

Afin d'atténuer les inégalités d'accès aux transports, notamment celles qui sont liées aux revenus, il existe en Île-de-France de nombreux titres de transport offrant une tarification avantageuse pour certaines catégories de la population :

Catégories de personnes	Tarification sociale proposée
Enfants, familles nombreuses	Demi-tarif
Jeunes	Imagine'R
Personnes à faibles ressources	Chèque Mobilité, Carte Solidarité Transport
Seniors sous conditions de ressources	Cartes Améthyste, Emeraude, Rubis

### Principales tarifications à caractère social

Les populations concernées par ces différentes tarifications sont nombreuses :

- environ 330 000 porteurs de Carte Imagine'R scolaires et 350 000 de Carte Imagine'R étudiants fin 2003.
- un peu moins de 400 000 Cartes Emeraude, Améthystes et Rubis en 2004
- environ 277 000 Cartes Solidarité Transport en 2005
- environ 330 000 ayant droit du Chèque Mobilité

Au total, ce sont donc environ 1,5 millions de Franciliens qui bénéficient des tarifications sociales (en tenant compte des personnes ayant droit à plusieurs types de tarification).

Par ailleurs, environ 80 000 tickets à tarif réduit ont été vendus en 2004.

Pour les actifs, les Cartes Orange ou Intégrale sont remboursées à moitié par l'employeur.

Certaines populations échappent cependant à ces réductions : ce sont les chômeurs, les retraités et les inactifs qui sont au dessus des seuils de conditions de ressources.

## L'accessibilité aux réseaux de transports collectifs pour les personnes à mobilité réduite

**L'accès au réseau de transport collectif est également difficile pour les personnes à mobilité réduite (PMR),** parmi lesquelles on compte :

- 150 000 personnes handicapées moteur (dont 30 000 usagers en fauteuil roulant) et 53 000 atteintes de polyarthrite ;
- 170 000 personnes malvoyantes ou aveugles ;
- 150 000 personnes sourdes ou malentendantes ;
- 80 000 personnes handicapées mentales.

A cette liste, il convient d'ajouter les 1,2 million de personnes âgées de plus de 60 ans qui éprouveraient des difficultés dans l'utilisation des transports collectifs, ainsi que les femmes enceintes, les personnes avec jeunes enfants, les accidentés temporaires, etc.

**Les difficultés rencontrées peuvent être de plusieurs natures selon le type de handicap :**

- accessibilité physique (monter et descendre les escaliers, franchir des dénivelés, franchir les barrières de péage) ;
- difficulté ou incapacité à s'orienter, lire les panneaux d'information, franchir les obstacles, etc ;
- difficulté ou incapacité à entendre les informations, notamment en cas de situation perturbée ;
- difficultés pour comprendre et utiliser les systèmes et signes en place : panneaux d'information, billetteries automatiques, appareils de validation des titres de transport, etc ;
- difficultés pour marcher longtemps ou pour rester debout.

**Un certain nombre d'actions ont été engagées afin d'améliorer l'accessibilité :**

- mise en accessibilité « physique » du réseau : ascenseurs pour l'accès aux quais, adaptation des matériels roulants (mise à niveau quai/train, dispositifs comble-lacune, etc) ;
- mise en place de services de transports spécialisés ;
- information voyageurs spécifique pour les PMR : service Infomobi (téléphone, Internet) qui informe les personnes handicapées sur les équipements des réseaux accessibles et les aide à préparer leurs trajets.

## Part du réseau de transports collectifs francilien accessible en 2004

	Nombre total de lignes	Nombre total de lignes accessibles*	Taux d'équipement
Bus Paris RATP	59	25	42 %
Bus banlieue RATP	205	4	2 %
Bus banlieue OPTILE	1070	9	1 %
Tramway	2	2	100 %

\* ligne accessible aux fauteuils roulants : bus à plancher bas, palettes, au moins 70 % des arrêts aux normes d'accessibilité

RESEAU FERRE	Nombre total de gares ou stations	Gares/stations équipées de dispositifs PMR	Taux d'équipement
<b>MéTRO</b>	<b>297</b>	<b>15</b>	<b>5 %</b>
RER A	46	37	80 %
RER B	47	26	55 %
RER C	84	24	29 %
RER D	49	8	16 %
RER E	21	8	38 %
Autres lignes	204	24	12 %
<b>Total RER</b>	<b>451</b>	<b>127</b>	<b>28 %</b>
<b>+Train</b>			

La fréquentation des transports collectifs par les personnes à mobilité réduite a fortement progressé à la suite de ces aménagements. Par exemple, le nombre de voyages annuels réalisés par des usagers en fauteuils roulants sur l'ensemble des lignes de bus RATP accessibles à Paris et en Petite Couronne est passé de 2 970 en 2000 à 18 398 en 2004. Pour sa part, le service PAM (Paris Accompagnement Mobilité) compte 3 000 clients et a assuré près de 116 000 trajets en 2004.

**La loi de février 2005 sur l'égalité des droits et des chances des personnes handicapées introduit l'obligation de mise en accessibilité des transports en commun dans un délai de 10 ans.** Son application en Île-de-France constitue un enjeu majeur compte tenu de l'importance du réseau de transports collectifs dans la région.