

ACCESSIBILITÉ :

UNE ÎLE-DE-FRANCE MOBILE POUR TOUS



DOSSIER DE PRESSE - JUILLET 2023

1. L'ACCESSIBILITÉ, UNE PRIORITÉ D'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS

Rendre les transports en commun toujours plus accessibles pour tous les usagers est l'un des objectifs principaux pour l'autorité organisatrice des transports en Île-de-France, qui s'est engagée dans une politique ambitieuse de transformation de son réseau.

Depuis 2005, l'accessibilité est intégrée dès la conception des futurs véhicules, des prolongements et nouvelles lignes. L'accessibilité des transports se réfléchit avant, pendant et après le trajet du voyageur, à plusieurs mains (collectivités territoriales, opérateurs exploitant les lignes) et à l'échelle d'un territoire. Ce travail d'accessibilité concerne les personnes en fauteuil roulant, mais également les personnes souffrant d'un handicap inégalement visible (visuel, cognitif, malentendants...). Le travail sur l'accessibilité est bénéfique à tous les voyageurs, car nous pouvons tous nous retrouver, temporairement (grossesse, blessure, valises...) ou durablement (accident, âge...) en situation de handicap.



LES EXIGENCES D'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS EN MATIÈRE D'ACCESSIBILITÉ

Île-de-France Mobilités orchestre la transformation du réseau vers plus d'accessibilité. Les opérateurs (responsables de l'exploitation, la rénovation et la modernisation des lignes sur le réseau) sont contractuellement engagés à respecter certaines exigences :

1 L'accompagnement des personnes en fauteuil roulant

→ Sur le réseau d'Île-de-France Mobilités exploité par SNCF, les personnes en possession d'une carte d'invalidité de 80% ou plus peuvent réserver le service « Accès plus Transilien » la veille au 09 70 82 41 42 pour s'assurer qu'un agent sera bien présent au moment de leur déplacement et qu'une solution sera fournie en cas d'aléa. Les personnes à mobilité réduite peuvent solliciter l'assistance en gare en se présentant au guichet d'accueil. Ce service fonctionne également sur la partie du RER A et du RER B exploitée par la RATP.

2 La prise en charge des handicaps intellectuel, psychique, auditif et visuel

→ L'ensemble des lignes franciliennes de métro, RER et train sont labellisées Cap'Handéo « Services de mobilité », la seule certification reconnue au niveau national. Elle garantit la bonne prise en charge de personnes en situation de handicap intellectuel, psychique, auditif et visuel, de la préparation du voyage (site internet, service clientèle), pendant le trajet (accueil dans les espaces, équipement, matériel) jusqu'à l'arrivée à destination. Les lignes de tramway T2, T5, T7 et T8 se lancent dans la certification Cap Handéo en 2023.

→ Les lignes de métro ont aussi obtenu le label S3A (symbole d'Accueil, d'Accompagnement et d'Accessibilité).

→ Près de 27 000 collaborateurs RATP ont par exemple été sensibilisés afin d'offrir un service adapté aux différents types de handicaps.

3 Accès à une information claire, audible et compréhensible

L'ensemble des informations sont délivrées de 2 manières différentes : visuelles et sonores sur des panneaux à quai et à l'intérieur des moyens de transport.

4 La disponibilité des équipements (ascenseurs, escaliers, palettes bus)

→ À titre d'exemple, l'état de fonctionnement des ascenseurs est relevé trois fois par jour (matin, midi et soir) dans les gares SNCF et RATP. Depuis le site Internet Fonctionnement des ascenseurs dans les transports en commun (iledefrance-mobilites.fr), l'état de fonctionnement des ascenseurs à une gare est consultable dans la rubrique dédiée.

5 La maintenance des équipements et la tenue des délais de réparation en cas de panne.

EN CHIFFRES :

Entre décembre 2021 et mi-2024, avec les prolongements des lignes (M) 4, (M) 11, (M) 12 et (M) 14 ce sont :

21 stations accessibles

supplémentaires ont/vont rejoindre le réseau

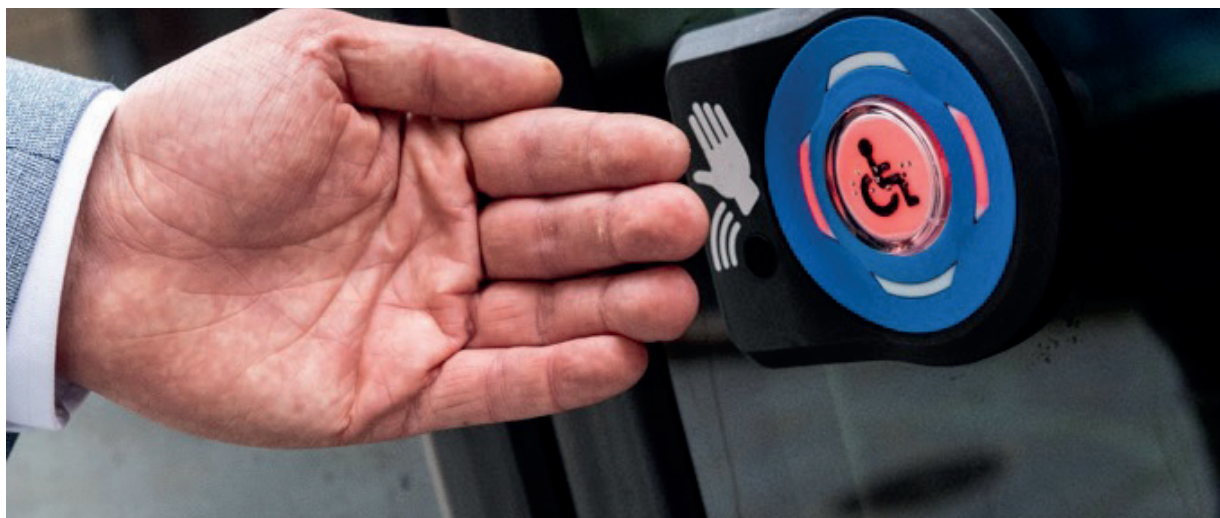
Plus de

120 ascenseurs et 190 escaliers mécaniques

ont été /vont être mis en service

UNE ACCESSIBILITÉ ADAPTÉE À CHAQUE MODE DE TRANSPORT

L'accessibilité des transports collectifs comporte quatre volets précis où Île-de-France Mobilités et ses opérateurs agissent concrètement, de la voirie jusqu'au moyen de transport emprunté :



1 Un volet routier (bus, car, arrêts, voirie)

D'ici 2025, **900 lignes prioritaires ont été ciblées (les plus fréquentées) pour être rendues accessibles d'ici 2025.** Elles représentent 93% de la fréquentation bus en Île-de-France.

Toutes les lignes parisiennes (65 lignes) sont d'ores et déjà entièrement accessibles, tandis que 86% du réseau bus de petite couronne (soit 296 lignes) est accessible.

Pour rappel, une ligne urbaine exploitée par bus est déclarée accessible dès lors que 100 % de ses véhicules et 70 % de ses points d'arrêt sont conformes aux normes d'accessibilité et que le personnel est formé à l'accueil et à la prise en charges des personnes en situation de handicap.

→ Des moyens pour faire progresser et adapter l'accessibilité à chaque ligne (Bus)

Il y a près de 34 500 arrêts de bus en Île-de-France, dont près de 65% sont accessibles. Parmi ceux-ci, 83% sont à Paris et en petite couronne, et 53% en grande couronne.

Leur installation est subventionnée par Île-de-France Mobilités à hauteur de 70%. Près de 15 000 stations ont déjà été subventionnées depuis 2006 à hauteur de 132 M€.

En plus de travailler conjointement avec les collectivités pour faciliter l'accessibilité physique des lignes, Île-de-France Mobilités finance les études de diagnostic et d'aménagement pour les points d'arrêt à hauteur de 300€/arrêt.

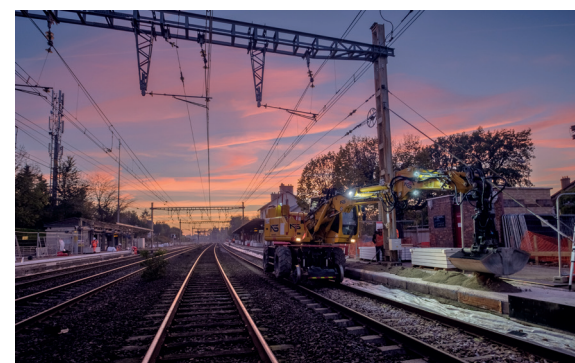
2 Un volet ferroviaire (trains, tramways, métro, RER, gares et stations)

D'ici 2025, **268 gares des lignes de trains et RER seront accessibles. Ces gares sont les plus fréquentées et couvrent 95 % du trafic voyageur de ces deux modes. A ce titre, l'accessibilité est incluse dans le programme de modernisation du matériel roulant, avec plus de 700 trains et RER neufs ou rénovés déjà déployés pour un investissement sans précédent d'Île-de-France Mobilités de 10 milliards d'euros.**

La suppression des obstacles, l'installation de portes automatiques au niveau de la zone de validation du titre de transport, de guichets et de distributeurs de titres accessibles, la largeur des cheminements mais aussi l'adaptation ou la création d'ouvrage de franchissement des voies (passerelles et passages souterrains) avec la création d'ascenseurs, l'adaptation de la hauteur des quais aux trains et la mise en place sur ceux-ci de bandes d'éveil à la vigilance et la mise aux normes de l'éclairage et de l'information sonore et visuelle constituent les principaux travaux menés ou engagés pour faciliter l'accessibilité des personnes en situation de handicap.

Ces interventions sont lourdes et nécessitent parfois la fermeture d'une partie de la gare ou des aménagements temporaires pendant plusieurs semaines ou mois.

Chaque mois, 2 à 3 gares sont rendues accessibles sur le réseau d'Île-de-France Mobilités.



NOTA BENE

NB : pour les comparaisons internationales avec Londres par exemple, il n'y a pas de distinction entre métro, train et RER. Et Londres compte comme accessibles les stations jusqu'au train, mais aussi celles uniquement jusqu'au quai, même si l'ensemble de la ligne n'est pas accessible.

L'ensemble des lignes de métro est cependant 100% accessible pour les personnes en situation de handicap mental, auditif ou cognitif, et dispose aujourd'hui d'itinéraires de substitution en bus, tramway ou encore RER pour garantir la mobilité des personnes concernées et leur permettre de se déplacer sans emprunter les lignes de métro problématiques.

EN CHIFFRES :



100 % des lignes de tramway

(12 lignes, 163 km, 254 stations) sont accessibles avec des véhicules à plancher bas et de plain-pied avec le quai. En 2024, près de 280 stations seront accessibles.

100 % des gares



(65 gares) sont accessibles.

3 Le cas du métro parisien

Le métro parisien date par endroits de plus de 100 ans, et ses concepteurs n'avaient à l'époque pas pris en compte l'accessibilité pour tous. Certains tracés présentent de nombreuses contraintes techniques. Les modifier pourrait engendrer des dommages ou des effondrements (présence des réseaux d'eau, d'égouts, de gaz et d'électricité de la ville de Paris...) ou patrimoniales (sites classés Monument Historique). Seule une accessibilité partielle dans une poignée de stations peut être envisagée, mais les travaux, en plus d'avoir un coût financier démesuré, prennent entre sept à dix ans par ligne et impacteraient énormément le trafic général au quotidien.

Au fur et à mesure de la mise en service du Grand Paris Express dans les années à venir, 68 stations accessibles rejoindront le réseau d'Île-de-France Mobilités avec les futures lignes 15, 16, 17 et 18 du métro francilien.



EN CHIFFRES :

13 stations de la ligne M 14 déjà accessibles

Et 18 supplémentaires le seront avec les prolongements au nord (Saint-Denis Pleyel) et au sud de la ligne (Orly).

**Liste des 14 stations déjà accessibles
(indépendamment des trains
et du reste de la ligne) :**

- M 1** - La Défense Grande Arche
- Esplanade de la Défense
- M 4** - Mairie de Montrouge
- Barbara
- Bagneux – Lucie Aubrac
- M 9** - Mairie de Montreuil
- M 12** - Front Populaire
- Aimé Césaire
- Mairie d'Aubervilliers
- M 13** - Asnières-Gennevilliers
Les Courtilles
- Les Agnettes
- Porte de Clichy
(Tribunal de Paris)
- Saint-Denis Université
- Saint-Denis Porte de Paris
(Stade de France)

**Liste des 18 stations rendues accessibles
d'ici 2024 :**

- M 4** - Porte d'Orléans
- M 11** - Porte des Lilas
- Mairie des Lilas
- Serge Gainsbourg
- Romainville – Carnot
- Montreuil Hôpital
- La Dhuys
- Coteaux Beaclair
- Rosny Bois Perrier
- M 12** - Porte de la Chapelle
- M 14** - Carrefour Pleyel
- Maison Blanche
- Kremlin-Bicêtre Hôpital
- Villejuif – Institut
Gustave Roussy
- Chevilly « 3 communes »
- M.I.N. Porte de Thiais
- Pont de Rungis
- Aéroport d'Orly

Pour la desserte de Paris intramuros, il y a également 20 stations de RER accessibles. Il y en aura 28 en 2024.

**Liste des 20 gares RER dans Paris déjà
accessibles :**

- RER A** - Charles de Gaulle – Étoile
- Auber
- Châtelet – les Halles
- Garde de Lyon
- Nation
- RER B** - Gare du Nord
- Châtelet – Les Halles
- Saint-Michel – Notre-Dame
- Luxembourg
- Port Royal
- Denfert Rochereau
- Cité Universitaire
- RER C** - Pont du Garigliano
- Javel
- Bibliothèque François Mitterrand
- RER D** - Paris Gare du Nord
- Paris Gare de Lyon
- RER E** - Haussmann Saint-Lazare
- Magenta
- Rosa Parks

**Liste des 8 gares accessibles
supplémentaires à la mi-2024 :**

- RER C** - Porte Maillot
- Avenue Foch
- Avenue Henri-Martin
- Boulainvilliers
- Avenue du Président Kennedy
- Pont de l'Alma
- Gare d'Austerlitz

A noter que l'accessibilité des gares Musée d'Orsay et Saint-Michel Notre-Dame sera renforcée.

- RER E** - Porte Maillot

LES PROJETS EQUISENS

De nombreux équipements ont été mis en place afin d'améliorer l'accessibilité pour les personnes en situation de handicap sensoriel et cognitif :

- 1 Des automates de vente à interface vocale** installés progressivement dans les stations et gares afin de permettre l'achat et le rechargement des titres de transport
- 2 Des balises sonores** (1 140) installées à l'extérieur, repérables par les personnes déficientes visuelles, et dans la salle pour leur permettre de repérer le comptoir d'information et l'appareil de vente à interface vocale
- 3** Pour sécuriser le déplacement des personnes déficientes visuelles, le long des quais en station et dans les escaliers sont installées **des Bandes d'Eveil de la Vigilance (BEV)** avant chaque volée descendante, des nez de marches et des contremarches (1ère et dernière), de couleurs contrastées, des mains courantes rallongées horizontalement au-delà des premières et dernières marches
- 4 Les postes des agents équipés de boucle à induction magnétique** à destination des personnes malentendantes appareillées
- 5 Les lignes de contrôle dotées de signaux lumineux et sonores** qui permettent de signaler l'acceptation ou non du titre de transport
- 6 Des portillons de service**, d'une largeur de passage de 1,05m, **ouverts sur demande auprès des agents**, pour les personnes se déplaçant en fauteuil roulant ou qui éprouvent des difficultés à franchir un appareil de validation : personnes avec poussettes, bagages, etc.

- 7 Des interphones** (4 570) **répartis sur l'ensemble des espaces voyageurs pour entrer en contact avec l'agent de station.** La nouvelle génération inclut une balise sonore (repérage par les déficients visuels) et une boucle à induction magnétique (à destination des malentendants appareillés).

UNE SIGNALÉTIQUE ESSENTIELLE

La signalétique est également essentielle. La RATP met en place des « hypers signes » (des panneaux dont les signes ont été grossis) pour faciliter les déplacements de tous les voyageurs. Une signalétique de proximité a aussi été installée afin d'identifier plus facilement le numéro d'entrée/sortie et sa dénomination, les services proposés et le contact possible avec un agent. Dans certains cas, un module supplémentaire mentionne un guidage vers d'autres accès équipés d'un ascenseur ou facilitant le contact avec un agent. L'ensemble des lignes du réseau métro, RER et tramway est équipé de l'information dynamique sur les quais. Ces dispositifs visuels et sonores permet de connaître le temps d'attente avant le passage des 2 prochaines rames. Sans oublier l'information dynamique embarquée à bord des trains où l'information du prochain arrêt est donnée sous forme sonore sur les lignes du réseau (RER A et B, Métro Lignes 1, 2, 3, 4, 5, 8, 9, 11, 13 et 14).

LE MÉTRO EN CHIFFRES



27 km
de mains courantes

154 km
de nez de marches

8 km
de bandes d'éveil
de vigilance aux paliers
d'escaliers

3 km
de bandes d'interception
sur les quais

154 km
balises sonores aux entrées
des gares, stations
et dans les espaces



4 Un volet information voyageur (billetterie, accès à de l'information adaptée)

Certains guichets de services et informations voyageurs sont abaissés pour les personnes en fauteuil roulant. Les accompagnateurs des personnes en situation de handicap bénéficient de la gratuité des transports depuis le 1er avril 2021.

Les personnes en situation de handicap peuvent bénéficier du forfait Améthyste, dont les modalités d'attribution sont définies par les départements. Ce forfait donne droit à des réductions pouvant aller jusqu'à la gratuité.



5 Un volet formation du personnel

Des milliers d'agents RATP et SNCF sont formés au fonctionnement des équipements en accessibilité, à l'accueil et à la prise en charge des personnes en situation de handicap. Ces formations sont intégralement financées par Île-de-France Mobilités.

LE SCHÉMA DIRECTEUR DE L'ACCESSIBILITÉ (SDA)

Son objectif ? Rendre le réseau francilien accessible dans son ensemble, en adaptant les lignes existantes et en proposant des itinéraires de substitution quand une ligne présente une impossibilité de mise en accessibilité.

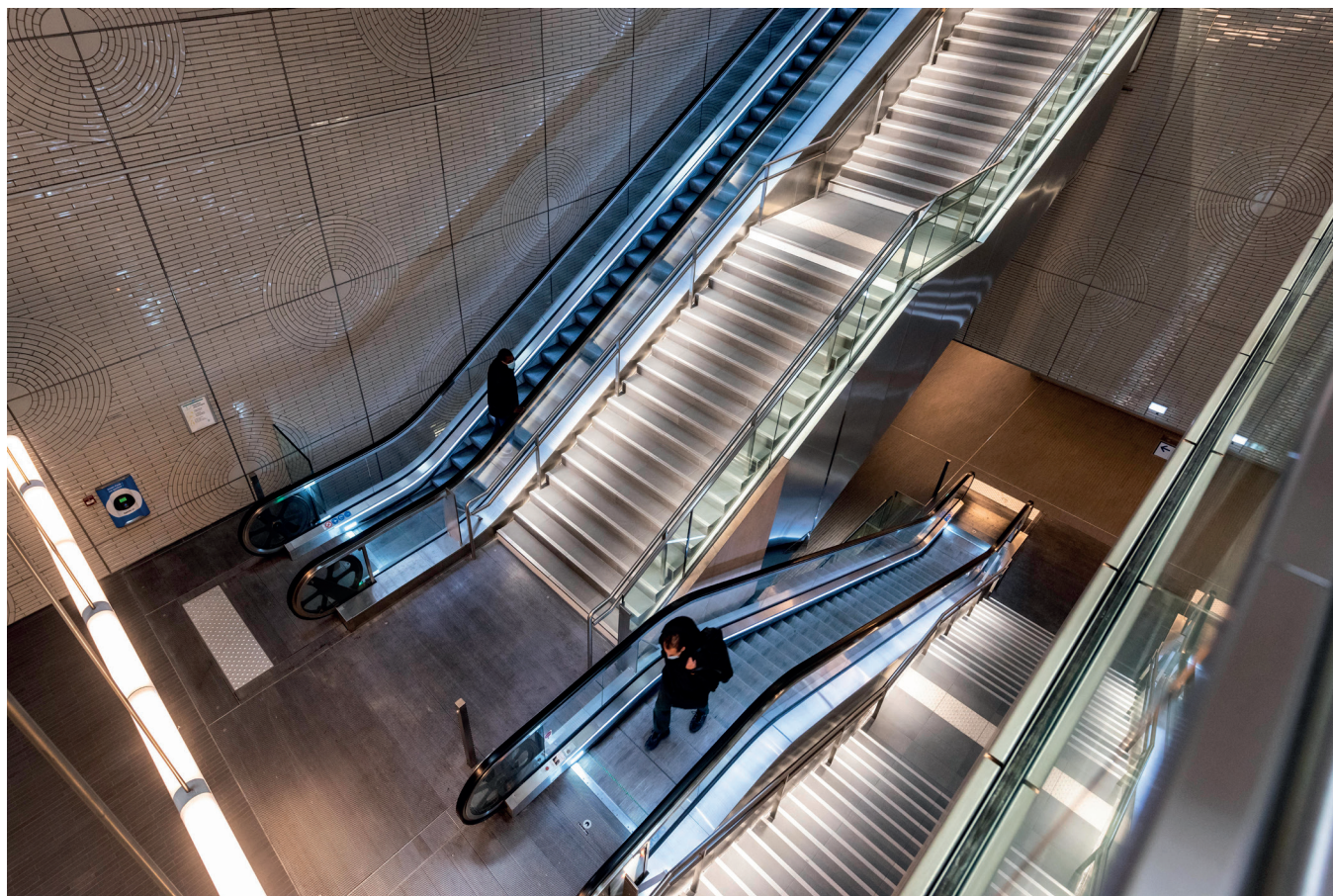
1,5 milliard d'euros sont consacrés à la mise en accessibilité du réseau ferré d'ici 2025 (50% Île-de-France Mobilités, 25% Région Île-de-France et 25% SNCF Gares & Connexions)

Île-de-France Mobilités investit non seulement dans les gares et stations, mais aussi sur les matériels roulants (thermomètres de ligne équipés de LED et information voyageurs sur les écrans pour des personnes mal entendant, messages sonores pour les mal voyants...), sur la formation des agents et la labellisation Cap Handéo des lignes (dont bénéficient la ligne 1 du métro ou encore le RER A).

Le travail sur l'accessibilité est bénéfique à tous les voyageurs, car chacun d'entre nous peut se retrouver, temporairement (grossesse, blessure, valises...) ou durablement (accident, âge, obésité...) face à des difficultés d'accessibilité.



2. UN MODE DE TRANSPORT "ACCESSIBLE", QU'EST-CE C'EST ?



L'accessibilité, c'est pouvoir monter à bord d'un véhicule ou d'un train, mais également avoir accès à l'information (billettique, orientation, annonce accessibles).

La formation du personnel en gare, station et à bord des véhicules est essentielle, pour accompagner au mieux les personnes en situation de handicap dans leur trajet et dans les meilleures conditions possibles.

L'ensemble du réseau de transports en commun francilien dispose de nombreux moyens pour le rendre accessible : ajout d'ascenseurs, d'escalators, de rampes d'accès, de fauteuils dans les lieux d'attente, de bandes podotactiles d'éveil à la vigilance, mise des quais à bonne hauteur...



LE SERVICE PAM (POUR AIDER À LA MOBILITÉ)



Crée en 2002, le service PAM est un transport à la demande spécialisé, réservé aux personnes les plus lourdement handicapées. Conçu pour aider à l'insertion des personnes handicapées dans la vie sociale, il donne une priorité d'accès pour les déplacements domicile – travail et santé, mais permet également des déplacements pour des motifs de loisirs, visites à des amis et à la famille, faire des démarches administratives.

Aujourd'hui, près de 12 000 usagers actifs de Pam réalisent chaque année environ 730 000 trajets. Le service, disponible 7/7 de 6h à 00h, propose aujourd'hui une offre unifiée et un guichet unique de réservation et de demandes d'informations à l'échelle de toute l'Île-de-France, et non plus départementale.

Le service régionalisé monte en puissance au fil des semaines, avec plus de moyens (doublement des équipes du centre de service, recrutements supplémentaires de conducteurs, augmentation de la flotte de véhicules ...), une simplification des démarches administratives (suppression du justificatif de domicile, remplacement de l'extrait d'acte de naissance lorsque nécessaire par une copie du livret de famille...), des outils de planification automatisés et une communication renforcée (mise en place d'une agence mobile PAM qui ira à la rencontre des usagers).

Le coût annuel du fonctionnement du service s'élève à 40 M€, financés par la Région Île-de-France, Île-de-France Mobilités et les départements.

L'engagement d'Île-de-France Mobilités :

Le coût du transport doit être le même pour les Personnes à mobilité réduite (PMR) que pour les valides, avec un tarif unique du Pam à 2,10€ soit le prix d'un ticket de métro, pour les trajets de moins de 15km. Anciennement classés sous quatre catégories de longueur de trajet, les prix seront désormais classés en neuf zones tarifaires. Allant de 2,10 euros pour une distance entre 0 et 15 km, à 14 euros pour des trajets de 50 km et plus. **Ainsi, les tarifs seront ainsi plus précis et définis en fonction de la distance du trajet.**

LE TRANSPORT SCOLAIRE ADAPTÉ

Île-de-France Mobilités a mis en place un service spécifique et gratuit de transport pour les élèves et étudiants en situation de handicap. **Le transport scolaire adapté permet le transport collectif d'élèves dans des véhicules adaptés à leurs besoins** (voiture classique, aménagement pour fauteuil roulant, ambulance...). A ce jour, 12 000 élèves et étudiants en situation de handicap bénéficient du transport adapté.



LES JEUX OLYMPIQUES ET PARALYMPIQUES DE PARIS 2024, UN DÉFI POUR L'ACCESSIBILITÉ

Les Jeux Olympiques et Paralympiques (JOP) de paris 2024, prévus l'été prochain, représentent un véritable défi pour les acteurs des transports en commun, afin de répondre aux attentes et desservir spectateurs et athlètes sur les différents sites en Île-de-France. Île-de-France Mobilités travaille depuis de nombreuses années sur un plan de transport spécifique.

LES JEUX OLYMPIQUES ET PARALYMPIQUES EN CHIFFRES

25 sites franciliens

à desservir et qui fonctionneront en même temps :
12 à Paris et 13 en en petite et grande couronne

68 sessions

par jour soit l'équivalent de 50 matchs/jour

Un plan de transport par site

Plusieurs millions de spectateurs

attendus pour les Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024

Jusqu'à 800 000 spectateurs

par jour attendus qui s'ajoutent aux Franciliens et concentrés à Paris et autour des sites de compétition

Pour cet événement mondial, environ 90% du trafic en transport en RER ou train sera couvert par une gare accessible en Île-de-France (240 au total). Pour le métro, avec les prolongements des lignes 4, 11 et 14, ce sont 35 stations de métro qui seront accessibles en toute autonomie pour les Jeux de Paris 2024. En 2017, on en comptait seulement 8, soit une multiplication par 4 en 6 ans. A ces 33 stations, il faut ajouter 10 stations dont les travaux d'accessibilité ont été réalisés, mais pour lesquels l'accès au train comporte toujours une marche.

SUR LE TERRITOIRE PARISIEN

% de stations / gares / lignes accessibles	Aujourd'hui	Jeux Olympiques et Paralympiques 2024
Réseau métro	9%	14%
Tramway T3a et T3b	100%	100%
Réseau ferré (arrêts RER et trains)	66%	93%
Réseau bus (lignes)	100%	100%

SUR LE TERRITOIRE FRANCILIEN

% de stations et gares	Aujourd'hui	Jeux Olympiques et Paralympiques 2024
Métro	9%	14%
Tramway	100%	100%
Réseau ferré SDA (RER et trains)	75%	89%
TOTAL	56%	63%

DE L'ACCESSIBILITÉ NUMÉRIQUE POUR FACILITER LA RELATION ET L'ACCOMPAGNEMENT

L'accessibilité pour les personnes en situation de handicap a bien évidemment été anticipée, d'autant plus que 4 000 personnes par jour en fauteuil roulant sont attendues pendant les Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024, et 2 500 pendant les Jeux paralympiques.

Un système de navettes spécifiques sera mis en place pour transporter les personnes en situation de handicap en fauteuil roulant. Près de 150 navettes, qui peuvent chacune transporter trois à quatre personnes en fauteuil roulant et un accompagnant par personne, effectueront des trajets des gares jusqu'aux entrées des sites olympiques.

Les personnes détentrices de billets des épreuves pourront réserver ces navettes au départ des grandes gares parisiennes (Rosa Parks, Gare du Nord, Gare de l'Est, Gare de Lyon, Gare d'Austerlitz, Montparnasse, Saint-Lazare). Ces gares sont accessibles depuis tout le réseau francilien

Les efforts et investissements engagés par Île-de-France Mobilités se traduisent aussi au niveau numérique.

Île-de-France Mobilités est en train d'expérimenter au sein de son application Ezymob, une solution destinée à accompagner des personnes déficientes visuelles en bus, tram et train. Elle permettra d'activer la caméra de son smartphone et de scanner son environnement. Ainsi, les personnes déficientes visuelles pourront localiser les infrastructures physiques des stations de départ et d'arrivée (porte, valideur) et des transports choisi (porte du véhicule, siège libre).

Ezymob sera testée en interne durant la première phase test, puis fera l'objet d'une seconde phase d'essais ouverte cette fois au grand public.

Par ailleurs, le service Accès Plus Transilien s'accompagne également de l'application gratuite Andilien. Disponible en téléchargement sur mobile, l'application permet d'avoir accès à un calculateur d'itinéraires adaptés, une carte avec le niveau d'accessibilité des différents transports, de mettre en contact les voyageurs avec un agent Transilien SNCF dans les gares d'Île-de-France afin d'obtenir des informations, une assistance ou un accompagnement.

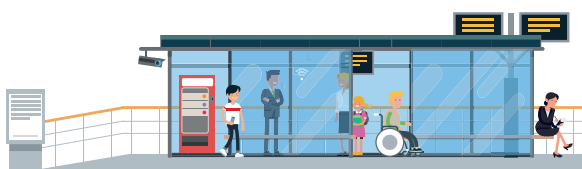
3. LES CHIFFRES-CLÉS DE L'ACCESSIBILITÉ SUR LE RÉSEAU D'ÎLE-DE-FRANCE MOBILITÉS

Tous les projets

de nouvelles lignes, véhicules
et prolongements de lignes engagés
depuis 2005 sont conçus de manière
accessible

Toutes les gares et stations

de RER, train et métro sont labellisées
pour l'accueil des personnes en situation
de handicap intellectuel, psychique, auditif
et visuel



Toutes les gares et les lignes
non accessibles disposent

d'un transport
alternatif
sur réservation

ou

d'un itinéraire
de substitution
en bus, tramway
ou RER

TRAMWAY

100 %

des lignes de tramway sont accessibles



BUS



100 %

des lignes parisiennes sont accessibles

En petite et grande couronne,

539 lignes

avec pour objectif 900 lignes accessibles à
l'horizon 2025



RER ET TRAINS

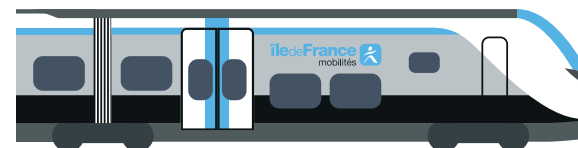


1 agent

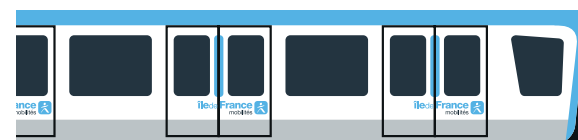
doit être présent dans chaque
gare pour accompagner
les personnes en situation
de handicap

À l'horizon 2025, 268 gares accessibles
couvriront

95 % du trafic
voyageur



MÉTRO



La ligne M 14 et les futures lignes M 15 ,
M 16 , M 17 et M 18

sont accessibles
à tous
les handicaps



Crédits photos :

© Cyril BADET - Île-de-France Mobilités
© KEOLIS
© Île-de-France Mobilités
© SGDB/ L.Wallendorff
© AC. Barbier

Contacts Presse :

Île-de-France Mobilités :

Amélie Lange

01 82 53 80 90

07 60 10 95 05

amelie.lange@iledefrance-mobilites.fr

Alexandre Bergalasse

01 82 53 81 20

06 99 76 07 26

alexandre.bergalasse@iledefrance-mobilites.fr

Contacts Presse Transilien SNCF :

Aymeric Anselin

06 28 91 15 69

aymeric.anselin@sncf.fr

Contacts Presse RATP :

Agathe Nougé

01 58 78 37 37

06 61 91 08 40

agathe.nougue@ratp.fr