

accessibles, et passeront même à plus de 40 % d'ici 2020 ; le métro de Berlin, créé deux ans seulement après celui de Paris, dispose quant à lui de 96 stations accessibles sur 170, soit 56% du réseau ;

Considérant que cette entrave à la liberté de circuler est par ailleurs préjudiciable pour l'accès au travail de ces personnes ;

Considérant la tenue des Jeux paralympiques prévus en 2024 à Paris ;

Considérant les 1,4 milliards d'euro prévus d'ici 2024 pour l'amélioration des transports franciliens par le Schéma Directeur d'Accessibilité adopté en 2009 par le conseil du STIF (aujourd'hui Île-de-France Mobilités) et en 2011 par la Commission permanente de la Région ;

Considérant l'estimation du coût de la mise en accessibilité universelle du métro parisien entre 4 et 6 milliards d'euros par le délégué spécial en charge des JOP à la région Île-de-France ;

Considérant les difficultés logistiques d'adaptation difficilement surmontables de certaines stations, qui ont justifié jusqu'à présent la dérogation parisienne pour l'application de la loi de 2005 pour le métro parisien ; selon la RATP, 50% des stations ne pourraient pas être équipées d'ascenseurs pour diverses raisons matérielles : présence d'égouts, terrains instables, enchevêtrement de tunnels, manque de place sur la voirie pour la sortie ;

Considérant qu'une mise en accessibilité prioritaire des « nœuds » de transport est néanmoins réalisable, portant sur celles qui drainent le plus gros flux de passagers, ainsi que les gares de RER, en rendant accessibles les points d'interconnexions là où c'est possible ;

Considérant les vœux de l'Exécutif parisien et des différents groupes politiques du Conseil de Paris adoptés en mars 2017, juillet et novembre 2018, juillet 2019 par le Conseil de Paris et relatifs à l'accessibilité du métro parisien historique demandant notamment de **les résultats de l'actualisation de l'étude de faisabilité actuellement menée par la RATP relative à une mise en accessibilité partielle du réseau historique du métro ;**

Considérant le vœu relatif à la mise en accessibilité du métro présenté par Jacques BAUDRIER, Emmanuel GREGOIRE, Jean-Louis MISSIKA et Christophe NAJDOVSKI au Conseil d'Administration du Syndicat des transports d'Île-de-France du 12 décembre 2018 reprenant les vœux de l'exécutif adoptés par le conseil de Paris et demandant :

1. d'engager au plus vite de nouvelles études, en lien avec les services de l'État, pour élaborer des scénarios visant une mise en accessibilité partielle du réseau historique du métro parisien, dans une logique d'interconnexion, de parcours et de maillage territorial, en tenant compte de la localisation des sites accueillant des épreuves olympiques et paralympiques ;
2. De demander au gestionnaire d'infrastructures des grandes gares parisiennes un plan de mise en accessibilité de ces dernières ;
3. De soutenir toutes initiatives législatives et réglementaires permettant la poursuite de cet objectif.

Considérant la centaine d'études techniques sur la faisabilité de la mise en accessibilité des stations du métro parisien, réalisées entre 2012 et 2014 par les services de la RATP, qui ont donné lieu à autant de rapports techniques n'ayant jamais été rendus publics ;

Considérant la nécessité, pour évaluer la faisabilité des travaux de mise en accessibilité pour chaque station concernée, d'avoir accès à ces rapports d'intérêt public, avec des explications incluant les dispositifs de mise en sécurité (notamment les espaces d'attente sécurisée/EAS) ;

Considérant le communiqué de presse du Comité d'entente d'Ile-de-France des associations représentatives de personnes handicapées et de parents d'enfants handicapés qui interpellait déjà la RATP sur cette question en juin 2017, relayé par la presse internationale ;

Considérant la volonté de la Maire de Paris, réaffirmée lors du Conseil de Paris de juillet 2019, de « faire le pas nécessaire pour adapter nos infrastructures de transport », et notamment le métro, en matière d'accessibilité aux personnes en situation de handicap ;

Considérant l'absence de cette question dans le projet de loi d'orientation des mobilités, voté par l'Assemblée Nationale le 18 juin 2019.

Aussi, sur proposition de David Belliard, Joëlle Morel, Pascal Julien et des élu.e.s du Groupe écologiste de Paris (GEP), le Conseil de Paris émet le vœu que :

- **la Ville de Paris demande au STIF, aujourd'hui Ile-de-France-Mobilités, la publication de l'intégralité des études techniques réalisées par à la RATP entre 2012 et 2014 pour évaluer la faisabilité d'une mise en accessibilité ;**
- **la Ville soit associée à la définition du cahier des charges de la nouvelle étude engagée par la RATP sur la mise en accessibilité de certaines lignes**
- **en cas de refus de la RATP de communiquer les résultats de ces études, la Commission d'accès aux documents administratifs (CADA) soit saisie ;**
- **un groupe de travail associant la Ville de Paris, la RATP, la Région, la Métropole du Grand Paris, le Ministère de la Transition Écologique, le ministère de l'intérieur, la Préfecture de Police et les représentants de service de sûreté et de sécurité ainsi que le CESER et le Conseil des Générations Futures soit mis en place dans les plus brefs délais afin de déterminer, à partir des résultats de ces études, la faisabilité des travaux visant à rendre accessibles toutes les stations du métro parisien qui peuvent l'être, et les moyens de faire évoluer les normes faisant obstacle à cette mise en accessibilité.**

