

ATELIER VOIRIE ET URBANISME

Jeudi 17 juin 2004

Animateur : Yannick LE DÛ, Direction des Routes (METATTM)

Rapporteur : Catherine BACHELIER : Délégation Ministérielle à
l'Accessibilité (METATTM)

M. LE DU : Bonjour, je vous invite à prendre place rapidement. Il est tant de commencer, on démarre avec une demi-heure de retard sur l'horaire prévu. Je demande à chacun des intervenants, que je vais vous présenter, de faire des interventions aussi concises que possible pour permettre les échanges avec la salle.

Je me présente, Yannick Le Dû de la direction des routes au ministère de l'Équipement. On m'a demandé d'animer cet atelier à la place de M. Serge Ethève de la ville de Beauvais, qui a eu un problème de santé. Son intervention portant sur les réalisations de la ville de Beauvais sera faite par Mme Agnès Petit, Adjointe au Maire de Beauvais. On souhaite un bon rétablissement à M. Ethève, et je vais essayer de le remplacer au mieux pour animer cet atelier et réguler les échanges qui vont suivre.

Vont se succéder huit intervenants pour cet atelier : Marie-Thérèse Partrat, de la Délégation Ministérielle à l'Accessibilité (DMA), Maryvonne Dejeammes et Christophe Damas du Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques (CERTU), service technique du ministère de l'Équipement. Suivra un témoignage de Laurence Agro de la Direction Départementale de l'Équipement (DDE) du Val d'Oise, non voyante, qui présentera un appareil, le Télétact. Moi-même, je vous parlerai des questions d'accessibilité sur les autoroutes et plus particulièrement des autoroutes concédées.

Frédérique Garagnani de l'Association des Sociétés Françaises d'Autoroutes et d'ouvrages à péage (ASF) interviendra sur l'information des usagers sur les services accessibles aux personnes à mobilité réduite.

Après une pause prévue à 11h15, la deuxième partie sera consacrée à la présentation de trois réalisations locales : la présentation du schéma directeur d'accessibilité à la voirie parisienne par Roger Madec de la direction de la voirie et des déplacements à la Ville de Paris ; puis les réalisations en la matière de la Ville de Beauvais par Agnès Petit, Adjointe au maire de Beauvais et enfin, le réaménagement de la RN 98 à Cagnes sur Mer par Philippe Offerlé de la Direction Départementale de l'Équipement des Alpes-maritimes.

Je donne la parole à Marie-Thérèse Partrat de la DMA qui va vous parler du cadre juridique concernant la voirie et du projet de loi en cours d'adoption, pour le volet voirie.

MME PARTRAT : Bonjour, tout d'abord un rappel de la réglementation existante dans le domaine de la voirie.

La loi d'orientation en faveur des personnes handicapées du 30 juin 1975 est la loi fondamentale en faveur des personnes handicapées qui a en particulier posé le principe de l'accessibilité au transport.

En application de cette loi, deux décrets ont été pris en 1978. Ces textes contiennent différentes dispositions que je n'examinerai pas car elles ont été reprises en partie par les décrets ultérieurs de 1999 dont je vous parlerai.

En 1991 une loi a été adoptée pour renforcer les dispositions déjà existantes.

A la suite de cette loi, deux décrets ont été pris ainsi qu'un arrêté en 1999.

Ces décrets comprennent l'ensemble des dispositions réglementaires en ce qui concerne la voirie.

Le premier décret, n° 99-757, abroge donc les décrets préexistants de 1978 et comporte à peu près toute la réglementation actuellement en vigueur.

Il distingue les voies en agglomération et celles hors agglomération, pour lesquelles les prescriptions diffèrent. Il fixe également les conditions d'application de cette réglementation.

Ces règles s'appliquent à toutes les voies nouvelles et également aux travaux d'une certaine importance.

Le deuxième décret, n° 99-756 et l'arrêté du 31 août 1999 ont fixé, quant à eux, les dispositions techniques à appliquer.

Il y a donc des dispositions communes en agglomération et hors agglomération et des dispositions spécifiques en agglomération.

Les dispositions communes sont les suivantes :

Elles concernent tout d'abord les places de stationnement réservé.

Un emplacement sur 50 doit être réservé et aménagé pour les personnes handicapées.

Les postes d'appel d'urgence doivent également être accessibles, non seulement le poste d'appel d'urgence, mais aussi le cheminement qui y conduit.

Enfin, l'emplacement d'arrêt de véhicules de transport en commun doit être conçu afin de faciliter l'accès des personnes handicapées à ces véhicules, et notamment ceux à plancher bas.

Il y a des dispositions spécifiques en agglomération un peu plus exigeantes qui concernent le sol, les trottoirs, les cheminements, Mme Dejeammes du CERTU vous en parlera.

Enfin, une innovation importante puisque l'un des décrets prévoit que désormais tous les carrefours doivent être équipés de feux de signalisation conformes aux normes en vigueur afin de permettre aux personnes non voyantes de traverser les voies de circulation. Ce point sera abordé par M. Damas du CERTU.

L'ensemble de ces dispositions n'est pas applicable en cas d'impossibilité technique constatée par l'autorité administrative compétente, après avis de la CCDSA.

Cette autorité administrative diffère selon la nature de la voie.

Si c'est une voie communale, le maire est compétent, si la voie est départementale, c'est le conseil général, enfin s'il s'agit d'une voie nationale c'est le préfet.

Je précise que l'avis rendu par la CCDSA est un avis consultatif.

En ce qui concerne le projet de loi examiné en première lecture au Sénat et à l'Assemblée nationale, j'aborderai uniquement le domaine qui nous intéresse, la voirie.

Ce texte a consacré le principe de la chaîne du déplacement qui comprend le cadre bâti, la voirie, les transports et leur intermodalité. Si, par exemple, on prévoit des bus pour prendre le train, mais que le train n'est pas accessible, la chaîne du déplacement est rompue et on ne peut plus parler d'accessibilité.

Ce projet de loi prévoit la création dans les communes de 5 000 habitants ou plus d'une commission d'accessibilité.

Cette commission ayant pour mission de dresser le bilan de l'accessibilité du cadre bâti de la voirie, des espaces publics et des transports.

Cette commission fait un rapport annuel au conseil municipal et élabore des propositions qu'elle lui soumet.

Ce texte prévoit une disposition importante qui est l'obligation pour chaque commune d'établir un plan de mise en accessibilité de la voirie.

Ce plan de mise en accessibilité de la voirie est établi dans chaque commune à l'initiative du maire. Il fait partie du PDU quand il existe.

En conclusion, on peut dire que l'ensemble des dispositions réglementaires atteste que le cadre juridique est bien planté. Mais la réglementation n'est qu'un minimum, pour l'avenir, les progrès passeront par une meilleure sensibilisation des décideurs, des professionnels et de chacun d'entre nous.

M. LE DU : Cela veut dire que le cadre juridique réglementaire est le minimum qui s'impose aux maîtres d'ouvrage, aux gestionnaires, aux responsables de voirie, c'est le socle devant permettre aux professionnels d'aller plus loin et de faire mieux.

Mme Dejeammes parlera des outils qui expliquent cette réglementation aux professionnels.

Avez-vous des questions à poser par rapport au cadre juridique existant ou par rapport au projet de loi ?

MME PETIT : Par rapport au plan de mise en accessibilité dans la commune, c'est toujours les communes de plus de 5 000 habitants ?

MME PARTRAT : 5 000 habitants ou plus. Initialement, le seuil avait été fixé à 10 000 habitants et il a été abaissé à 5 000.

MME BOIXIERE, technicienne déplacement au service voirie de la maire de Saint-Brieuc, je voudrais avoir des précisions sur la portée de la circulaire, qui est un peu plus large notamment en matière des prescriptions techniques. Lorsque l'on veut appliquer certaines de ces prescriptions, on nous oppose son caractère non réglementaire.

M. LE DU : Effectivement, cette circulaire qui s'impose aux services du ministère de l'Équipement, donne les références, un cadre pour les autres

collectivités, pour les autres maîtres d'ouvrage, mais elle ne peut s'imposer qu'aux services de l'Etat. Ce type de document a pour vocation d'aider les services à appliquer la réglementation, il ne se substitue pas à la réglementation. On y parle de modification de l'assiette ou de modification de la structure de la voie. Ces aspects peuvent être sujets à interprétation.

MME PARTRAT : cela peut être en effet sujet à interprétation car dans les décrets, cela a été indiqué de façon générale, cette circulaire a voulu mieux expliquer ces textes, mais elle n'est pas obligatoire. Donc, on est dans un entre-deux.

MME BOIXIERE : ma question portait sur les prescriptions qu'on peut être amené à faire sur certains dossiers, par exemple sur la main courante intermédiaire sur les escaliers, qui est souvent inexistante, sur les chasses roues au niveau des rampes. A t-on le droit d'imposer ce genre de préconisations ? De même l'équipement des carrefours à feux, qui ne peut être que partielle en adéquation avec les concertations avec les associations. Comment fait-on pour imposer une rampe intermédiaire le long d'un escalier ? On nous dit que la circulaire n'ayant pas valeur réglementaire, on ne peut pas imposer ce type de disposition. Or dans la mesure où ce type d'équipement améliore les choses, cela paraît difficile de ne pas l'aborder.

M. LE DU : Le cadre réglementaire, c'est le minimum. Ensuite, c'est une base de négociation. Il faut s'appuyer sur ce qui existe pour essayer toujours de faire mieux et de faire comprendre aux décideurs que peut-être on peut encore améliorer la situation. Ce qui est important dans ce type de situation c'est l'état d'esprit.

Ce sont des questions assez techniques, le CERTU a peut être quelque chose à ajouter.

-MME DEJEAMMES : Non, pas plus que ce qui a été dit.

PHILIPPE BONNAL de la DDE 77 : par rapport au projet de loi, vous avez parlé de l'obligation pour chaque commune de plus de 5 000 habitants, éventuellement on peut penser pour les EPCI, de mise en accessibilité de la voirie. Cette obligation va-t-elle s'imposer pour les voiries nouvelles ou bien sur toutes les voies. Quels sont les délais de mise en place de la commission d'accessibilité.

MME PARTRAT : je pense que cette réglementation va s'appliquer sur toutes les voies, celles existantes et nouvelles. L'esprit est différent des décrets de 1999.

M. LE DU : Pour les systèmes de transport, on parle de mise en accessibilité en six ans, qu'en est-il en matière de délai pour la voirie ?

MME PARTRAT : Cela a été reporté à dix ans pour les systèmes de transport. Le texte n'a pas encore été voté en termes identiques, il peut encore y avoir des amendements, et donc les choses peuvent évoluer.

Pour la voirie, le décret du 31 août 1999 prévoit que les prescriptions techniques sont applicables lors de la réalisation de voies nouvelles ou de travaux d'une certaine importance.

M. LE DU : L'objectif, c'est que la loi soit votée d'ici la rentrée de l'automne ?

MME PARTRAT : On ne peut pas faire de prévision, le projet de loi vient d'être voté en première lecture à l'Assemblée Nationale, le texte va repartir au Sénat avec tous les amendements. Le calendrier n'est pas encore connu.

M. LE DU : Je propose qu'on passe aux exposés du CERTU : Maryvonne Dejeammes, Chargée de mission Accessibilité et personnes âgées, va nous parler de la conception des cheminements et des outils et Christophe Damas enchaînera sur les répétiteurs de feux. Ensuite, on aura un témoignage de Laurence Agro de la DDE 95.

MME DEJEAMMES : Bonjour à tous.

Je vais centrer mon exposé sur la conception des cheminements, mais sans aller trop dans le détail technique, mais plutôt en cherchant à indiquer quels sont les outils et recommandations pour une meilleure accessibilité sur lesquels le ministère a travaillé principalement pour appuyer les travaux que commencent à faire les collectivités locales.

Les décrets dont on vient de vous parler cherchent à procurer une meilleure qualité d'usage, pour tous les citoyens, de la voirie, c'est-à-dire tous les espaces sur lesquels se déplacent les piétons, y compris les espaces publics, tels que les places ou les squares.

Par rapport aux décrets d'accessibilité qui concernent les établissements recevant du public (ERP), publiés en 1994 et 1995, qui se préoccupaient des incapacités motrices principalement, les décrets de la voirie prennent aussi en compte les incapacités visuelles avec des spécifications techniques. Lorsque l'on dit qu'on vise la qualité d'usage pour tous les citoyens, on en a un exemple concret.

Il y a une différence majeure entre les décrets des ERP et ceux de la voirie. Cela tient à l'absence de dispositif de contrôle et au fait que, quand un maître d'ouvrage décide des travaux, il ne dépose pas de permis de construire.

L'avis de la Commission consultative départementale de sécurité et d'accessibilité (CCDSA) est demandé en cas de difficulté technique, principalement d'ordre topographique. C'est un simple avis qui est demandé. Le maître d'ouvrage décide en fonction de l'avis, mais il a le droit de ne pas le suivre.

Ces dispositions pour l'accessibilité de la voirie sont complémentaires aux enjeux de sécurité.

Je l'illustre ici par deux exemples. Sur la photo de gauche, on voit une personne sur un trottoir étroit, une personne en fauteuil roulant sur la chaussée, et une voiture qui se trouve au milieu de la chaussée pour éviter la personne en fauteuil roulant.

Le trottoir trop étroit est un obstacle pour la personne en fauteuil roulant.

Sur l'illustration de droite, nous avons les nouvelles techniques mises en place dans l'aménagement urbain, en élargissant le trottoir devant la traversée piéton, ce qui donne une meilleure visibilité du piéton, et cela va dans le sens de la sécurité de tous les piétons.

Là, l'aménagement du passage pour piétons se fait avec l'abaissé de trottoir et la pose de bandes d'éveil dont nous parlerons ultérieurement.

Voyons les outils que l'on a pu fournir et sur lesquels on travaille encore. Le premier outil est la plaquette « Une voirie pour tous », élaborée par la Direction des Routes et le CERTU. D'après les échos que nous avons, elle a été très bien accueillie. Elle a été diffusée à 70 000 exemplaires, elle a été très vite épuisée, donc il y a une deuxième édition, intitulée maintenant « Une voirie accessible ».

Le texte est le même. Je crois avoir compris que les techniciens se l'approprient facilement. Elle est très pratique à utiliser.

Le deuxième aspect que nous avons traité, je suis contente d'annoncer que le travail a maintenant abouti, c'est la formation des agents DDE. Il s'agit de la conception du matériel qui va servir dans un premier temps à former des formateurs, lesquels assureront des formations au niveau régional en CIFP (Centre interrégional de formation professionnelle) et en DDE. La valise pédagogique qui a été élaborée par le CERTU, avec la participation de trois CETE (Centre d'études techniques de l'équipement) et du CIFP d'Aix, comporte des diaporamas, des documents papier qui regroupent tous les éléments détaillés dont les formateurs auront besoin, ainsi qu'une vidéo de sensibilisation et enfin, du petit matériel pour aider à la sensibilisation au handicap.

Il faut aussi noter que les éléments constitués pourront être utiles aux services techniques des villes et autres corps de métier qui peuvent demander des formations aux DDE ou par le biais du CNFPT (Centre national de la fonction publique territoriale).

Les premières formations de formateurs ont lieu à la fin de ce mois, c'est vraiment un système en place maintenant.

Autre outil en cours de finition, c'est ce qu'on appelle le didacticiel Loqacce Cité qui est l'extension d'un premier didacticiel portant sur les ERP. C'est un logiciel pour la qualité de l'accessibilité. Il comprend maintenant les trois volets : ERP, habitat et voirie.

Le principe est d'utiliser un chemin de vigilance qui donne les principaux points de la réglementation et par domaine les divers aspects techniques à regarder, à considérer. Le menu que j'ai ouvert ici concerne les escaliers, où on vous montre la rampe qui a été construite latéralement à l'aménagement

des escaliers dans un domaine ancien. L'intérêt est de montrer qu'on peut aussi faire des choses à la fois esthétiques et fonctionnelles sur un espace encadré par les monuments historiques.

Le logiciel sera distribué dans toutes les DDE ; le CSTB (Centre Scientifique et Technique du Bâtiment) qui a contribué largement à faire ce logiciel, en sera aussi le diffuseur pour les cabinets d'architectes, les bureaux d'études et les collectivités locales. Le principe du contenu est de partir de la réglementation et des normes, mais en expliquant les raisons de faire et surtout d'aller plus loin.

Il y a des illustrations, vous avez aussi des petites vidéos qui montrent très bien les raisons de faire accessible.

Le dernier point des outils, c'est des éléments de méthode pour la concertation lors de projets de création ou de rénovation. Cela a été évoqué dans la séance d'introduction par M. De Vincenti sous le terme de guide pratique.

C'est un document sur lequel au CERTU, j'ai travaillé avec deux CETE. Il s'appuie sur des études de cas pour donner des clés aux collectivités locales, aux maîtres d'ouvrage qui doivent faire de la concertation avec les personnes handicapées, les usagers concernés, lors de différents projets. Les études de cas se sont appuyées sur des projets de voirie mais aussi des projets de construction d'établissements, de transport, etc.

Ce document est à la relecture. Je peux vous indiquer qu'il sera publié en octobre et présenté lors du salon des maires de France en novembre.

Voyons maintenant, les recommandations qui sont faites pour les gestionnaires de la voirie. On en vient au complément du dispositif réglementaire et des spécifications techniques présentes dans les décrets et la circulaire.

Dans ces décrets, il est indiqué à plusieurs endroits qu'on fait référence à des normes. Ces normes ont vieilli et ont besoin d'être révisées. Elles portent principalement sur les dispositifs, les aménagements qui concernent le handicap visuel. En même temps que la révision des normes, le CERTU a été chargé par la direction des routes et la direction de la sécurité routière d'élaborer en plus des recommandations. Un autre point a été traité qui concernait les usagers de transports collectifs pour l'aménagement des points d'arrêt de bus.

Ainsi un guide qui concerne les bus et les points d'arrêt accessibles à tous, a été rédigé et est paru en 2001 dans les collections du CERTU.

Dans ce guide, et par rapport aux aspects accessibilité et sécurité du côté de la voirie, on traite de :

- la localisation des points d'arrêt ;
- la configuration des points d'arrêt qui joue sur la facilité d'accostage pour le conducteur, donc possibilité d'accès avec la plus faible marche au regard du bus ;
- les cheminements aux abords des points d'arrêt pour assurer les largeurs de passage qui doivent être de 1,40 m ;

- l'abri voyageurs, le mobilier urbain tel que poubelles ou cabines téléphoniques. Les aménagements sont prévus pour maintenir les largeurs de passage aux normes réglementaires.

Autres points sur lesquels nous sommes en train de travailler : les surfaces podotactiles au sol. Nous arrivons pratiquement à la fin des discussions pour la révision de la norme des bandes d'éveil de vigilance, avec l'appui d'un groupe de travail que j'ai piloté pour le CERTU, qui a réuni des gestionnaires de la voirie, des représentants d'associations ainsi que des instructeurs de locomotion. Nous pensons pouvoir mettre à l'enquête publique d'ici l'automne la révision de la norme.

Des modifications interviendront sur les tests de résistance au glissement pour lesquels les collectivités sont très sensibles et sur l'implantation des bandes podotactiles sur les quais de tramway. Elles étaient destinées aux quais ferroviaires et nous prônons que le danger est aussi grand de chute devant un véhicule qui ne peut pas se détourner, comme un autobus peut le faire.

Nous avons pensé aussi qu'il était possible d'utiliser ces bandes d'éveil en haut des escaliers. Si l'aménageur veut le faire ce sera la borne d'éveil normée.

On ajoutera un critère de contraste de couleurs. On n'a pas décidé s'il sera optionnel ou normalisé. C'est un élément que réclamaient les personnes concernées.

Il y aura ensuite un guide de recommandations qui présente comment implanter les bandes d'éveil. Nous avons fait une expérimentation à Lyon, et une autre à Paris pour trouver des solutions pour l'aide à l'orientation pour traverser, qui est un point crucial dans certaines circonstances. Ainsi, une traversée avec un arrondi de trottoir : la personne malvoyante, ou surtout aveugle, aura du mal à bien se diriger. Donc on cherche des solutions du côté trottoir pour que cela ne perturbe pas la circulation automobile et n'engendre pas du bruit ou des problèmes de glissement.

Cela aussi sera utile dans le cadre de traversée oblique où les piétons peuvent couper court et se trouver à l'extérieur du passage piéton.

M. LE DU : Avant d'enchaîner avec les répéteurs de feux sonores, avec Christophe Damas, on peut prendre des questions de la salle.

UNE PERSONNE DE LA SALLE : Sur les bandes podotactiles, de nouvelles normes sont en cours, les dernières bandes posées récemment, risquent donc d'être hors normes ?

MME DEJEAMMES : Cela dépend comment vous les avez posées !

Les modifications n'ont pas porté sur les principes de base, c'est-à-dire que la bande reste de 40 cm, doit être posée à 50 cm de la bordure ou à 90 cm bande comprise, pour assurer un pas de freinage de 50 cm. Mais les modifications portent sur les difficultés d'implantation sur les refuges. La norme ne traitait des refuges que de plus de 2,70 m les aménageurs parlent de refuge de 1,50 m, ce n'est plus un refuge, c'est un îlot.

Il y avait une grosse difficulté qui concernait la pose sur les arrondis de trottoir. Dans l'arrondi, peut-on rester parallèle à l'axe de la chaussée ? Je ne crois pas. En particulier dans le cas d'arrondi qui, de plus en plus, se font complètement abaisser, auquel cas on tombe devant la difficulté.

C'est là peut être que vous avez fait des choix, car il y avait incohérence de la norme.

Actuellement, nous avons fait un rapport intermédiaire de recommandations dont le contenu sera repris dans la norme. Pour poser ces bandes, en épousant au mieux l'arrondi de trottoir s'il est complètement abaissé, du moment où la bordure est relevée de plus de 5 cm, les personnes malvoyantes peuvent détecter qu'elles passent sur la chaussée. En dessous de 5 cm, il faut poser une bande d'éveil car ces personnes risquent de franchir le seuil.

Cette norme s'applique à tout type de matériau. Le seul point d'achoppement au regard des matériaux sera au regard des tests imposés. Pour exemple, le maintien des caractéristiques dimensionnelles, certains matériaux plastiques ont du mal à passer le test.

UNE PERSONNE DE LA SALLE de la Délégation de L'APF de Grenoble : deux questions, en ce qui concerne cette bande podotactile considérée comme borne de vigilance. Remplacera-t-elle le seuil réalisé auparavant afin que le non-voyant le détecte avec une canne ou viendra-t-elle en complément ?

Quelles sont les dispositions pour le positionnement d'une personne non voyante ou mal voyante pour lui éviter de chercher la porte du tramway ou du bus ?

MME DEJEAMMES : sur le premier point, nous n'intervenons pas sur le choix de l'aménageur du ressaut qu'il fait ou qu'il ne fait pas.

La réglementation dit que le ressaut doit faire moins de 2 cm avec chanfrein. On en reste là. Mais l'aménageur peut aller jusqu'à zéro. Souvent en France, l'aménageur préfère maintenir un ressaut pour avoir le fil d'eau.

Il y a quand même des difficultés matérielles dans la technique de la voirie, à respecter des tolérances, mais la pose de la bande podotactile doit intervenir si la différence entre le trottoir et la chaussée est de moins de 5 cm.

Sur le deuxième point, la réflexion n'est pas terminée, mais j'ai des éléments nouveaux qui me font penser qu'on arrivera à une proposition sur le repérage des points d'arrêt de bus.

C'est bien le repérage de la position où va s'arrêter la porte avant du bus en l'absence d'information sur : quel bus arrive et où va-t-il ?

Nous ne sommes pas dans le même cas que pour les tramways avec un problème de sécurité accru, nous pensons sûrement qu'il ne faut pas mettre la bande d'éveil de vigilance sur un point d'arrêt de bus. Et nous chercherons à donner des choix de solutions pour indiquer la porte du bus, mais cela peut être simplement l'abri voyageurs s'il existe.

M. LE DU : On passe à la présentation de Christophe Damas sur les répétiteurs de feux.

M. DAMAS : Bonjour.

Je vais vous faire un rappel de la réglementation sur les répétiteurs de feux et vous donner quelques éléments sur l'état d'avancement des normes et les préconisations que l'on peut faire à ce sujet-là.

Le fonctionnement des répétiteurs a été modifié par un arrêté du 8 avril 2002 complétant ainsi l'instruction interministérielle sur la signalisation routière.

Il a été défini qu'on pouvait utiliser deux types de répétiteurs : sonores ou tactiles (surface vibrante ou cônes tournants).

Ces signaux répétiteurs peuvent fonctionner en permanence dans la journée, à des périodes prédéfinies, ou à la demande par activation à l'aide d'une télécommande ou d'un bouton-poussoir. Le choix de ce mode de fonctionnement est laissé aux gestionnaires de la voirie car la réglementation n'impose rien en la matière.

La nature des messages : de façon à homogénéiser la situation en France, il a été décidé d'uniformiser ce fonctionnement pour que les messages aient la même signification que l'on soit à Paris, Lyon, Bordeaux ou dans autre ville française.

Les signaux tactiles sont détectés par la main grâce à une vibration ou par une rotation, qui a lieu uniquement pendant le vert. Pour les répétiteurs sonores, il a été fait le choix d'une sonorité pendant le vert. C'est une mélodie, avec la possibilité d'une sonorité spécifique en début de vert.

Pendant le rouge, il a été décidé de délivrer uniquement des messages parlés avec la mention rouge piéton au départ. Et cela afin de distinguer très clairement le vert du rouge et éviter toute ambiguïté, sachant que des personnes peuvent cumuler plusieurs handicaps touchant la vue et l'ouïe.

L'utilisateur piéton qui fait une demande, quand le système fonctionne par activation, doit toujours obtenir un cycle complet vert + rouge, afin qu'il puisse décider lui-même du moment le plus opportun pour s'engager pendant le vert.

Certaines personnes préfèrent traverser en début de vert, d'autres le font quand elles estiment que c'est favorable. Le début de vert n'est pas toujours le moment le moins dangereux, quand on regarde de plus près les résultats des études d'accidentologie.

Deux normes sont en cours de réalisation, voire d'homologation : la norme NF S 32 002. Elle définit les caractéristiques acoustiques, le niveau sonore, les puissances, elle caractérise la nature du message codé. Elle donne également des prescriptions sur le fonctionnement des boutons-poussoirs, sur des caractéristiques de sécurité.

Elle précise également le fonctionnement de la télécommande. Il s'agit d'un point important de façon à ce que toutes les télécommandes fonctionnent sur le territoire français. Un usager lyonnais pourra alors avec sa propre télécommande déclencher les feux parisiens ou grenoblois par exemple. Le choix de la fréquence d'émission de ces télécommandes s'est porté sur le 868,3 mhz.

Cette norme a été déposée au bureau du directeur de l'AFNOR, elle sera homologuée dans un délai de deux mois. Nous avons bon espoir qu'elle paraisse au JO en septembre 2004.

Une autre norme importante : NF C 70 239 est en cours de finition. Elle définit les sécurités électriques et les essais sur les répéteurs de façon à ce qu'on obtienne du matériel fiable, robuste, ne tombant pas en panne.

Les règlements et les normes sont la seule garantie pour obtenir une homogénéité nationale et un matériel relativement standard, éprouvé, fiable, robuste. On évitera ainsi les pannes, les dérèglements liés aux intempéries, ainsi que la diffusion de messages erronés. Cela est extrêmement important pour la maintenance de ces systèmes et leur crédibilité. Notre objectif sur ce point étant d'obtenir une qualité de fonctionnement équivalente aux signaux lumineux.

Où et quand on équipe ?

La réglementation permet une implantation progressive en fonction des besoins. Le décret de 1999 n'impose pas une installation immédiate de ces répéteurs sur l'ensemble des carrefours à feux. Cela permet aux gestionnaires de voirie de mettre en place progressivement ces équipements, en fonction des besoins et en concertation avec les associations.

Néanmoins, cela devient obligatoire en cas de travaux qui modifient l'assiette de la voirie ou la surface des trottoirs.

La commission départementale d'accessibilité peut donner son accord pour ne pas équiper une traversée pour des motifs de sécurité. Mais, elle ne peut pas remettre en cause l'arrêté du 8 avril 2002.

Les répéteurs et la sécurité : on a tendance à confondre confort d'usage et sécurité. Cela peut aller de pair à condition que cela soit fait correctement.

Les répéteurs ne sont pas une garantie de sécurité en soi. Le plus important, c'est que le carrefour soit bien conçu et qu'il respecte les règles de l'art en la matière.

Des accidents arrivent quand un usager n'a pas respecté le feu que ce soit l'automobiliste ou le piéton. Cela milite d'une part pour un meilleur respect de la signalisation par les usagers et d'autre part pour une signalisation zéro défaut en respectant les bonnes pratiques en la matière : les usagers respectent d'autant mieux la signalisation qu'elle a été implantée de manière correcte, visible.

Il y a encore des progrès à faire en matière de fonctionnement des carrefours à feux, car on passe d'une culture très favorable aux voitures, où on a sacrifié les piétons au bénéfice de l'écoulement des véhicules pendant de nombreuses années : il y a vingt ans le piéton était vécu comme un obstacle sur la chaussée.

La bonne prise en compte des personnes aveugles ou malvoyantes qui sont plus vulnérables que les autres car elles ne peuvent pas identifier le danger, est une garantie de qualité de déplacement pour l'ensemble des piétons.

M. LE DU : Avez-vous des questions ?

BERNARD GOURNAY de la DDE de la Nièvre : est-ce que le remplacement assez fréquent de feux tricolores par des carrefours giratoires n'est pas un élément d'insécurité pour les piétons et en particulier les personnes handicapées ?

M. DAMAS : Si on fait des giratoires de petite taille avec des traversées piétonnes peu longues, cela ne pose pas de problème. C'est vrai que c'est mal vécu par les piétons qui se sentent en insécurité. Les études en accidentologie montre qu'on a des niveaux de sécurité tout à fait équivalent. On a vu un certain nombre de giratoires pour lesquels il a fallu ajouter des feux pour prendre en compte des besoins spécifiques. Il faut qu'ils soient conçus de petite taille. On voit malheureusement des carrefours à feux remplacés par des giratoires de taille importante. Les sorties à deux voies posent il est vrai des problèmes pour les traversées des piétons.

M. LE DU : Laurence Agro, qui travaille à la DDE du Val d'Oise, est non voyante et elle utilise un détecteur qui s'appelle un Télétact. Elle va nous parler de cet appareil.

MME AGRO : Bonjour.

Je vous présente un appareil appelé Télétact ou canne blanche électronique. Il vient en complément de la canne, il permet de détecter à distance les obstacles en hauteur. Il les détecte avec des sons ou des vibrations. J'utilise l'appareil qui est sonore, j'ai donc une oreillette dans l'oreille droite : plus le son sera grave, plus l'obstacle sera loin. En me rapprochant, le son deviendra plus aigu indiquant que l'obstacle est plus près.

Quand j'avais seulement la canne, j'allais dans les obstacles, ceux-ci ne pouvant être détectés à distance. Quand vous traversez une rue, si une voiture est garée sur le passage piéton en face, avec la canne, on ne s'en aperçoit pas, avec le Télétact, on le sait avant de traverser, ce qui permet de chercher un passage libre sur les côtés.

Cet appareil permet de circuler dans des espaces assez vastes, de pouvoir se repérer. On peut le fixer à la canne de manière à avoir une main libre. Si on le tient à la main, on peut chercher, dans un centre commercial par exemple, une entrée de magasin en regardant sur la droite en utilisant la canne et utiliser l'autre main libre pour se protéger.

M. LE DU : le voyant rouge projeté par l'appareil est sans nocivité ?

MME AGRO : Non, c'est inoffensif.

M. LE DU : Avez-vous des questions ?

M. BUISSIER : quel est le coût de ce dispositif ?

MME AGRO : Je vais parler en français : il coûte 15 000 F et il y a une formation qui est prise en charge qui coûte environ 20 à 21 000 F en plus de l'appareil.

MME BOIXIERE: le programme remis indiquait que le mobilier urbain serait abordé. Par rapport à des prescriptions des Architectes des Bâtiments de France (ABF), comment réagit-on en tant que techniciens pour dire que ce n'est pas conforme à la norme ? Est-ce qu'il est prévu de réviser cette norme car le mobilier (ndlr : les bornes anti-stationnement) est bas, c'est des dimensions assez imposantes : 80 de côté sur 40 de haut, et on ne peut plus circuler sur les trottoirs ou alors c'est du mobilier à 1,20 m de haut et les riverains se plaignent des rembarbes qui fleurissent partout. C'est assez conflictuel.

MME DEJEAMMES : M. de Robien vous a donné une autre voie qui est la répression à voir avec la police municipale.

Le décret indique que les obstacles doivent être détectables par les personnes aveugles ou mal voyantes, qu'ils soient bas comme vous l'indiquez là dans l'exemple des potelets ou des bornes, ou hauts.

Si un obstacle en hauteur est à moins de 2 m, il faut le rappeler au sol.

La circulaire précise qu'un moyen utile, est d'utiliser l'abaque ou le cône de détection. Il s'agit de recommandations.

Mais ce genre d'obstacles, en particulier les bornes basses, est un obstacle pour tous les piétons.

Sur le fait de réviser cette norme, pour l'instant, nous ne l'avons pas évoquée. La commission qui s'occupe de la révision de la norme sur les bandes podotactiles pourra le faire, mais pour l'instant, on s'est centré sur les bandes podotactiles.

Michel ROSSETI du CNPSA, j'ai une question par rapport aux problèmes des traversées, notamment la non-matérialisation par des bandes blanches, les plateaux piéton, cela pose énormément de difficultés.

On parle aujourd'hui beaucoup des personnes déficientes sensorielles, dont les personnes malvoyantes, qui ont été pendant très longtemps les oubliées des réglementations. Il n'empêche que si les aides amenées seront un confort supplémentaire, le confort d'usage, ce n'est pas forcément gage de sécurité à tous les coups. Même avec les réglementations ou les apports techniques, la déambulation des personnes aveugles ne se trouve pas forcément plus sécurisée. Il en faut parce que c'est nécessaire, mais le danger restera toujours parce que la personne aveugle ne peut pas anticiper. Si on s'attend à trouver une bande d'éveil et qu'elle n'est pas là, il y a à nouveau danger. Donc il faut veiller à ce que l'application de toutes ces normes se fasse de façon homogène.

MME DEJEAMMES : En ce qui concerne les plateaux piétonniers, il y a deux régimes des surélévations de chaussées aux passages de piétons.

Si l'aménagement est fait pour réduire la vitesse des véhicules, le marquage par des bandes blanches reste obligatoire et cela fait une aide pour les mal voyants.

Le deuxième régime de la voie peut être qu'elle se trouve en zone 30 où on ne marque plus les passages pour piétons. Cela veut dire que le piéton a une plus grande priorité sur la voiture, qu'il a le droit de traverser dans la zone, et la modification de la norme va prendre en compte le fait que, dans ces cas là, on ne marque pas les passages pour piétons en blanc, et si la chaussée est relevée ou encore s'il y a un abaissé de trottoir, la norme dit : il faut mettre des bandes d'éveil de vigilance, même s'il n'y a pas matérialisation du passage pour piétons ainsi vous aurez une indication du risque de se retrouver sur la chaussée.

M. ROSSETTI : sur le passage piéton, il ne donne pas une priorité supplémentaire au piéton par rapport à l'automobiliste, c'est plutôt une contrainte pour le piéton, parce qu'il lui interdit de passer à moins de 50 m en dehors du passage piéton. Maintenant, tout piéton qui traverse une voirie, une chaussée, qu'il y ait ou non de passage piéton, est prioritaire sur la voiture à condition qu'il soit régulièrement engagé. C'est ce que dit le code de la route.

REGIS HERBIN, expert en accessibilité : Dans certains espaces historiques, les ABF interdisent de mettre des bornes supérieures à 40 cm, c'est leur avis en tant qu'ABF qui l'emporte sur la recommandation.

MME DEJEAMMES : Je n'ai pas de réponse.

RACHEL THOMAS du CNRS à Grenoble. Ma question est pour la personne qui utilise le système Télétact : le signal sonore de la canne venant s'ajouter aux signaux sonores environnants, ne devient-il pas à un moment donné, gênant dans les détections des obstacles immédiats à la marche.

MME AGRO : En fait, c'est une gymnastique de l'esprit. Il faut apprendre à faire une synthèse entre les sons de l'appareil qui indiquent un obstacle et l'environnement sonore. Au début, c'est un peu difficile, mais avec de la pratique, on arrive à synthétiser les deux. Ce n'est pas une gêne. Si on n'apprécie pas le son, il existe le même type d'appareil vibrant.

M. PETITJEAN, responsable de l'association des personnes de petite taille. Par rapport à des marquages au sol, des personnes de très petite taille (80 cm) ont souvent des chaussures rehaussées, ce qui fait qu'elles butent contre les marquages. Cela occasionne un autre problème.

MME DEJEAMMES : Il est effectif que les plots ont un certain relief. La norme française requiert 5 mm avec une petite tolérance, et ces 5 mm sont la règle aussi de la plupart des normes à l'étranger. Il y a d'ailleurs en discussion une

norme au niveau européen sur ces reliefs. En conséquence les 5 mm, on ne va pas les remettre en cause.

Par rapport à la question, je pense qu'il y a aussi le problème de la semelle de la bande parce que la bande peut être faite avec un matériau un peu épais, qui sera posé au milieu de l'asphalte et se pose la question de la qualité de pose. La semelle ne devrait pas dépasser de plus de 2 mm.

En circulant, on s'aperçoit qu'il y a parfois des matériaux qui ont été mal posés. Donc les gestionnaires ont à faire un gros travail de formation des corps de métier dans la pose de ces matériaux.

Nous avons essayé de faire des vérifications, non seulement avec des personnes handicapées visuelles, mais aussi des personnes handicapées motrices, on ne peut pas avoir tous les types de handicaps. Dans les essais que nous avons faits, ont participé des personnes qui portaient des prothèses ou avaient la maladie de Parkinson, mais pas de personnes de très petite taille.

M. LE DU : Je demande à Frédérique Garagnani de L'ASFA de venir nous rejoindre.

En ce qui concerne les autoroutes, je vous communique préalablement à l'intervention de Frédérique Garagnani quelques éléments.

Aujourd'hui près de 85% des autoroutes françaises sont concédées à des sociétés concessionnaires. Elles sont sous le contrôle, sous la tutelle du ministère de l'Équipement.

Ce sont des sociétés qui, pour la plupart, sont des sociétés d'économie mixte et qui deviendront des sociétés privées avec des contraintes et une approche économique un peu différente de celles des sociétés d'économie mixte.

Les sociétés doivent financer la conception, la construction, l'exploitation des ouvrages qui leur sont concédés. Elles empruntent et remboursent ces engagements par les recettes du péage, sous le contrôle du ministère de l'Équipement.

Un certain nombre d'évolutions de la relation contractuelle sont en cours du fait même de cette évolution vers le privé. Chacun doit défendre ses intérêts et l'Etat doit veiller à ce que la qualité de service, d'exploitation soit bien au rendez-vous, comme il se doit dans les cahiers des charges.

Les questions d'accessibilité sont une priorité intégrée depuis bon nombre d'années par les sociétés d'autoroutes. La priorité pour l'Etat en tant que concédant, dans les dernières clauses contractuelles, porte pour les 5 ans qui viennent, sur les postes d'appel d'urgence, l'accessibilité aux installations commerciales sur les aires de service, l'accessibilité aux sanitaires, aux parkings.

En matière de qualité de service, l'Etat a défini un niveau de service minimum sur les autoroutes à faible trafic. On ne peut pas avoir le même niveau de service que sur les autoroutes où on a beaucoup de flux. Il y a des questions d'investissement et des questions d'entretien, de maintenance de ces installations.

Pour qu'il y ait un niveau de service suffisant, le service minimum a indiqué qu'il fallait proposer un service de carburant et d'alimentation rapide disponibles tous les 60 km, comme dans le Nord.

La distribution de carburants, 24h/24, avec une présence humaine permanente pour assister en cas de besoin les personnes handicapées.

Il reste un grand nombre de progrès à faire, notamment sur les passerelles piétons. Cela nécessite de démolir quelquefois les passerelles pour installer un élévateur.

Je donne la parole à Mme Garagnani.

MME GARAGNANI : Bonjour à tous.

Je m'occupe du service à la clientèle à l'Association des sociétés françaises d'autoroutes et d'ouvrages à péage (ASFA).

L'année 2003, ayant été déclarée chantier présidentiel, pour les personnes handicapées, le secteur autoroutier a voulu s'y associer.

Le Comité Sécurité - Service à la clientèle de L'ASFA, présidé par Gilbert Santel, Président des sociétés d'autoroutes alpines, AREA, ATMB et SFTRF, a donc décidé en novembre 2002 de réactualiser un guide qui avait été réalisé par la Direction des routes en 1992 à destination des personnes à mobilité réduite.

M. LE DU : Effectivement ce guide avait été interrompu. Au départ, il avait été réalisé pour inciter les sociétés d'autoroute et les services de l'Équipement qui gérait quelques autoroutes, à rendre leurs équipements accessibles. C'était une démarche du ministre Fitermann ou peut être un peu avant.

C'était la prise de conscience qu'il y avait un problème. Ce guide a été réalisé à plusieurs reprises.

Cela a été arrêté il y a une dizaine d'années parce que l'ensemble des services sur les autoroutes étaient réputés accessibles.

C'est à l'occasion de modifications d'intervention sur l'ouvrage, à ce moment-là, il faut mettre en accessibilité.

Je vous informe que quelques exemplaires de ce guide sont à votre disposition dans la salle, et vous le trouvez également à l'accueil du stand du ministère de l'Équipement.

MME GARAGNANI : Il a fallu presque un an pour réaliser ce guide ; il est le fruit d'un travail commun de L'ASFA et des services d'exploitation des sociétés d'autoroute qui ont établi un état des lieux des équipements actuellement accessibles aux personnes à mobilité réduite. Cet état des lieux a concerné les services suivants : les toilettes, les cabines téléphoniques, le carburant, les restaurants cafétérias, les hôtels et les tables de pique-nique. Ne figurent dans le guide que ce qui est véritablement accessible.

Le guide est découpé en six zones géographiques et par grandes liaisons autoroutières, ce qui permet une lecture rapide et simple. Il comporte

également quelques informations et téléphones utiles pour permettre aux personnes handicapées à la fois de préparer leur voyage mais aussi pour leur permettre de voyager en toute sécurité.

Paru le 8 décembre 2003, le guide a été présenté à l'Unesco le 15 décembre lors de la clôture de l'Année européenne des personnes handicapées. Il a été bien accueilli.

Il a été tiré à 46000 exemplaires, il est mis à disposition dans les centres d'accueil et de vente des sociétés d'autoroutes et dans les gares de péage. Il a été largement diffusé auprès des ministères, des préfetures, des DDASS, du conseil national de la sécurité routière, des automobiles clubs français et étrangers, notamment allemands et anglais.

Le guide est consultable en ligne sur le site www.autoroutes.fr et l'on peut l'obtenir sur simple demande adressée à l'ASFA (à l'heure actuelle près de 500 exemplaires ont été envoyés).

Une nouvelle édition est prévue fin 2005.

M. LE DU : Y a-t-il eu des contacts avec les associations de personnes handicapées pour réaliser ce guide ?

MME GARAGNANI : Non. La première démarche de L'ASFA a été de faire un état de lieux de ce qui existait ; le guide qui a été réalisé montre que globalement les équipements situés sur autoroutes sont accessibles.

Des contacts avec des associations de personnes handicapées vont avoir lieu très prochainement. Nous allons réfléchir ensemble à ce qui peut être entrepris dans la continuité de notre démarche vis-à-vis de cette clientèle.

M. PETITJEAN de l'association des personnes de petite taille : Le problème que l'on rencontre, nous qui avons un type de nanisme, appelé l'achondroplasie, c'est-à-dire avoir des bras courts est que lorsque l'on passe au péage, il faut sortir de sa voiture pour accéder au distributeur de ticket.

MME GARAGNANI : Effectivement cette difficulté d'accessibilité pour la prise de ticket et pour le paiement a déjà été évoquée dans les courriers que reçoit L'ASFA. Il existe une solution c'est le badge *Liber-t*. Il se fixe sur le pare-brise et il permet de franchir le péage sans s'arrêter en empruntant la voie signalée par un « T » orange. Plus de prise de ticket, ni de paiement. Une facture est adressée au client à la fin de chaque mois. Bien sûr le badge est payant.

UNE PERSONNE DE LA SALLE : Nous, on ne prend l'autoroute que l'été !

MME GARAGNANI : Lorsque vous avez votre badge, vous n'avez plus cette appréhension de prendre l'autoroute, vous savez que vous franchirez la barrière de péage sans difficulté.

UNE PERSONNE DE LA SALLE : C'est un service payant, or dans la mesure où les distributeurs de tickets ne sont pas accessibles pour tous, je trouve dommage d'ajouter un surcoût.

MME GARAGNANI : Vous avez raison mais les sociétés d'autoroute sont dans l'obligation de percevoir le péage, comme cela est stipulé dans leur cahier des charges. De plus le système de télépéage unique pour l'ensemble des sociétés d'autoroutes a un coût, le rendre gratuit, paraît difficile.

M. LE DU : la question du surcoût se pose souvent dans le domaine du handicap.

UNE PERSONNE DE LA SALLE : Ce sujet est abordé cet après-midi d'ailleurs.

UNE PERSONNE DE LA SALLE : Comment s'y prend-on pour rendre accessibles les postes d'appel sur les bandes d'arrêt d'urgence ?

MME GARAGNANI : C'est une des préoccupations des sociétés d'autoroutes à l'heure actuelle. Elles sont conscientes que l'arrêt sur la bande d'urgence doit être le plus bref et le plus sécurisé possible car il est dangereux.

On sait que pour plus de sécurité il faut se placer de l'autre côté du rail, ce qui est impossible bien sûr pour une personne handicapée.

Au fur et à mesure de la construction de nouveaux réseaux et à l'occasion de travaux d'entretien des anciens réseaux, les sociétés d'autoroutes réalisent des « refuges » en élargissant, quand cela est possible, la bande d'arrêt d'urgence.

Des progrès restent à faire pour que ces bornes soient toutes accessibles et utilisables par les personnes handicapées quelque soit leur handicap. C'est un problème importante, les sociétés d'autoroutes en sont conscientes.

M. LE DU : C'est complexe parce que, dès que vous êtes arrêté sur le bord d'autoroute, vous êtes en danger, voire en grand danger.

M. BONNAL de la DDE 77 : Pourriez-vous rappeler les résultats de l'état des lieux ?

MME GARAGNANI : Le guide mentionne uniquement les équipements accessibles à l'heure actuelle ; il concerne 250 aires de service et 330 aires de repos.

Je rappelle que grâce à ce guide, L'ASFA a voulu montrer son souci d'améliorer le service à tous les types de clientèle, et notamment les personnes handicapées, en recensant les services et équipements qu'elles pouvaient utiliser.

Dans la continuité de cette démarche, les autoroutes alpines ont décidé de continuer l'état des lieux de leurs réseaux, avec le concours d'un service spécialisé, durant toute l'année 2004 ; cela concerne notamment le

cheminement vers les sanitaires, l'accessibilité des lavabos, des distributeurs automatiques de boissons chez les pétroliers et les restaurateurs et des tables de pique-nique.

A la suite de cet audit, elles vont proposer un programme d'action courant 2005 pour mettre en conformité un certain nombre de leurs équipements.

Ce travail va s'accélérer. Il faut savoir qu'à l'heure actuelle, toutes les autoroutes nouvelles sont aux normes. Les autoroutes anciennes, à l'occasion de travaux, d'embellissement, d'agrandissement ou d'installations commerciales ou d'aires, mettent bien évidemment elles aussi leurs équipements en conformité.

M. LE DU : Je vous propose une courte pause de 5 mn.

M. LE DU : bien on reprend, on a démarré avec pas mal de retard, qu'on n'a pas vraiment rattrapé.

On a trois interventions portant sur les réalisations de la ville de Paris, celle de Beauvais et enfin celle sur une route nationale, la RN98, dans les Alpes-Maritimes.

Je passe la parole à Roger Madec, de la direction de la voirie et des déplacements à la ville de Paris, qui va vous présenter le schéma d'accessibilité à la voirie parisienne.

M. MADEC : Bonjour. Les travaux visant à améliorer l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite ont été conduits depuis de nombreuses années, d'ailleurs pratiquement dans toutes les collectivités locales.

Les normes ont beaucoup évolué, beaucoup changé. Le panel des mesures à mettre en œuvre s'est également considérablement élargi. Il convenait donc de mettre en place un schéma directeur d'aménagement d'accessibilité à l'espace public viaire, afin que ce qui se réalise sur le terrain puisse être cohérent pour l'ensemble des services municipaux de la ville.

Le présent document a été établi à partir des textes législatifs et réglementaires, et de groupes de réflexion présidés par Mme Komitès, Adjointe à la mairie de Paris, en charge des personnes handicapées.

Ces groupes ont été constitués avec des représentants de la mairie, des différentes directions de la ville, à savoir la direction des parcs et jardins, la direction de la propreté et de l'environnement, la direction de la voirie et des déplacements, mais également avec des associations de personnes handicapées, ce qui est extrêmement important.

Il s'agit d'un document pratique qui définit très concrètement les aménagements à réaliser et qui garantit ainsi l'unité des travaux sur toute l'agglomération.

Les principales conclusions des réunions de travail ont permis la rédaction de ce schéma, qui a été approuvé par le Conseil de Paris, lors de sa séance du 9 juillet 2002.

Il y a eu une question sur : comment opère t-on avec les architectes de France pour leur faire admettre certains aménagements destinés aux

personnes handicapées qu'ils seraient à même de les refuser pour des raisons esthétiques ? Avec un tel document qui traduit les textes législatifs et réglementaires, approuvés par le Conseil de Paris, cela donne du poids vis à vis d'autres autorités comme les ABF, dans l'application des aménagements à réaliser.

L'amélioration des déplacements sur le domaine public porte sur différentes catégories de personnes, les utilisateurs de fauteuils roulants, les personnes malvoyantes... ceci afin de prendre en compte le « handicap » dans son ensemble.

Les aménagements se déclinent en plusieurs typologies.

Tout d'abord, les abaissements de bordure au droit de traversée avec ressaut de 2 cm. Pour donner un ordre d'idée, sur les 34 000 abaissements à exécuter, 32 000 sont déjà réalisés.

Sur les bandes podotactiles au droit des traversées, deuxième volet dans ce domaine : sur 34 000, 25 000 seront réalisées avant la fin de l'année. Là aussi, c'est un effort significatif qui est consenti.

Pour les bandes de guidage en traversée de chaussée, quelques difficultés se sont présentées. Les produits actuellement proposés sur le marché ont du mal à tenir. Elles se posent en priorité là où les passages piétons ne sont pas perpendiculaires à la chaussée mais plutôt dans les traversées biaisées. Autant les bandes qui sont positionnées pour les passages piétons classiques résistent bien aux efforts longitudinaux, autant les autres pour le guidage des mal voyants posées transversalement ont tendance à se décoller. Il en résulte donc des problèmes technologiques assez pointus à résoudre (adhérence entre bandes et divers revêtements de chaussées).

Le troisième volet d'action : les bandes podotactiles un peu différentes dans leurs dimensions que les précédentes signalant les escaliers, les escaliers du métro ou des parkings en sous-sol. Cette action sera achevée d'ici la fin de la présente mandature.

Nous avons aussi une intervention, conséquence sur le remplacement des bornes et des chaînes par des potelets. En effet, les obstacles bas sont dangereux et il convient de les remplacer par des potelets plus perceptibles par les personnes malvoyantes. Ils sont beaucoup plus hauts (1 m 20) avec une tête blanche.

Autre type d'action, les places de stationnement réservées GIG/GIC. La réglementation préconise un quota de 2% des places réservées pour cette catégorie d'usagers. La Ville a souhaité qu'il y ait 0,5% de places supplémentaires, protégées par des arceaux rabattables, un système par télécommande en permettant l'accès.

De plus, une action sur les feux sonores a été conduite. Sur les 4 130 traversées que compte Paris, 1 600 vont être réalisées à la fin de cette année. Sur ce thème, beaucoup de difficultés se sont révélées lors de la mise au point de la technologie à utiliser. En effet, il était souhaitable d'obtenir un système disposant d'un niveau sonore asservi tant à l'utilisateur qu'au bruit ambiant et non un appareillage qui décline à longueur de temps, génère des nuisances aux riverains et finit par être débranché. Le double asservissement

bouton-poussoir et bip a été retenu. Reste le niveau sonore qui reste encore à perfectionner. Un retour d'expérience sera nécessaire avant de le généraliser à toute la Ville.

Dans un autre registre, nous avons voulu avec nos partenaires habituels avoir une réflexion sur l'accessibilité aux transports en commun. C'est ainsi que pour la fin de l'année, 24 lignes de bus seront équipées sur la soixantaine pour être adaptées aux personnes en fauteuil roulant. Beaucoup de personnes à mobilité réduite prennent déjà les lignes en service en témoignent des statistiques récentes. De manière plus générale, une collaboration étroite entre les opérateurs de transport (RATP, SNCF, la Ville et les associations) s'opère afin de cerner les équipements nécessaires à l'amélioration des moyens d'accès aux transports en communs pour les handicapés, sujet complexe puisque résultant souvent d'une conception des infrastructures souvent anciennes.

Je vois que la documentation et le CD-Rom mis à votre disposition dans la salle sont épuisés, ceux qui n'en ont pas eu et qui en souhaiteraient, peuvent laisser leur adresse aux fins d'envoi.

Ainsi comme il a déjà été dit le schéma directeur est un document applicable à tous. Il a été validé par les autorités de la ville.

C'est donc un véritable document de référence. Pour les travaux neufs, il n'y a pas à se poser de questions notamment les tramways, les axes civilisés, les quartiers verts, le mobilier à Paris... Tous ces travaux sont entrepris conformément au schéma directeur.

Toutefois, son application quotidienne engendre de petits chantiers. Parfois, c'est quelques bordures à reprendre, une bande podotactile à poser... Ces chantiers appellent une vigilance toute particulière quant à leur qualité de réalisation. En effet, il convient à leur achèvement que les personnes handicapées se repèrent aisément.

L'autre défi, c'est d'adapter ce schéma aux conditions de cheminement et de continuité, du handicap. Les services n'hésitent pas à se faire aider par l'ensemble des associations d'handicapés, aide extrêmement précieuse afin que le détail qui parfois change tout soit bien pris en compte.

Enfin, il y a lieu de lutter de la manière la plus forte afin de réduire le nombre des obstacles implantés sur les trottoirs. Bien que là encore des normes existent, il est souvent constaté que des mobiliers disparates non réglementaires viennent polluer les cheminements. Une action vigoureuse pour que les unités de passage soient conservées est constamment à renouveler afin que la progression des personnes à mobilité réduite puisse se faire en toute sécurité et toute liberté.

En conclusion, la démarche que nous avons eue, c'est d'essayer de créer à travers nos services, le réflexe « personnes handicapées ».

L'ensemble des agents de maîtrise, ingénieurs ont participé à une formation complète sur le schéma d'accessibilité. Au-delà de la sensibilisation, sur les travaux spécifiques à mener et qui viennent d'être déclinés, il faut que le réflexe du handicap soit intégré au quotidien. Ainsi par exemple lors de l'exécution de n'importe quel chantier sur la voie publique, il faut veiller à ce

que pendant leur durée, la continuité des conditions de cheminement soit maintenue.

M. LE DU : Je sais qu'il va y avoir un certain nombre de questions en ce qui concerne la ville de Paris.

Je propose de voir avec Mme Agnès Petit Maire Adjointe de la ville de Beauvais la démarche de cette ville. On regroupera les questions.

Je signale la présence de M. Bouakkaz du cabinet du maire de Paris, qui pourra éventuellement répondre aux questions.

MME PETIT : Merci, En tant que Maire Adjointe de Beauvais, déléguée aux affaires sociales, à la solidarité entre les générations, aux personnes âgées et aux personnes handicapées, c'est un immense plaisir de vous présenter les réalisations effectuées en matière d'accessibilité à Beauvais. C'est la ville préfecture du département de l'Oise.

La cité compte 59 000 habitants. Pendant la dernière guerre, elle a subi des bombardements, mais elle garde un riche patrimoine historique que nous vous invitons à visiter : sa cathédrale, sa manufacture de la tapisserie.

En mars 2001, il y a eu un changement de municipalité, c'est Mme Cayeux qui est Maire.

M. de Robien l'a redit notre pays a du retard et nous devons penser à une politique d'engagement solidaire vis-à-vis des personnes présentant un handicap quel qu'il soit.

Dès qu'on adapte une ville pour les personnes à mobilité réduite ou malvoyantes ou malentendantes ou encore avec un handicap mental, en fait, on l'adapte à tout le monde.

Tous les citoyens qui ont besoin de se déplacer sont gagnants.

Pour l'année européenne des personnes handicapées en 2003, Beauvais a été retenue comme ville pilote. Cela a été une grande chance : c'était un véritable défi à relever, nous avons beaucoup à faire, nous avons encore beaucoup à faire, et cette nomination nous a boosté en quelque sorte.

Dès mars 2001, il nous était apparu important de rencontrer tous les partenaires concernés par le handicap quel qu'il soit, afin d'échanger sur les attentes et les priorités à se fixer à l'avenir pour l'amélioration de la situation des personnes ayant un handicap dans notre ville.

Postulat de départ : Comment peut-on travailler ensemble pour améliorer la vie de ces personnes ? Nous avons tenu ces réunions jusqu'en 2003.

Elles réunissaient des associations de personnes handicapées, des personnes handicapées elles-mêmes, le personnel des services techniques et de transports dans un premier temps. Ensuite, sont venues s'ajouter les partenaires du département, de la DDASS, de la DDE, de la direction du travail. C'était à chaque fois une grande assemblée de plus de 50 personnes. Peu de partenaires ont manqué.

Ces réunions ont permis aux partenaires de se connaître pour travailler ensemble, pour mutualiser des services.

Un partenariat étroit rend plus pertinent les actions.

Les expériences, les témoignages des personnes ayant un handicap ont rendu ces réunions constructives. Des thèmes prioritaires se sont dégagés :

- 1) Les déplacements dans la ville et les transports adaptés,
- 2) L'Accessibilité des personnes handicapées dans la ville pour améliorer la vie quotidienne : installations sportives, culturelles, bâtiments publics, trottoirs, etc...,
- 3) La constitution d'un guide.

Ensuite, nous continuerons à réfléchir sur l'amélioration de l'habitat, l'intégration scolaire et professionnelle, les loisirs.

Par rapport au troisième thème : nous avons commencé à y travailler, et c'est une mutuelle, la CCMO qui a pris le relais et édité un petit guide « pour tout savoir sur le handicap », élaboré aussi avec les partenaires.

Les deux premiers thèmes ont pu aboutir à de véritables transformations dans la ville.

Pour faire face à des situations souvent inacceptables, la ville de Beauvais a adopté pour trois ans de 2002 à 2005 un schéma directeur d'accessibilité à la voirie dont l'objectif est d'offrir à tous la possibilité d'accéder à l'espace public, dans les meilleures conditions de sécurité et de confort, quel que soit le handicap.

On rend les circuits accessibles en totalité.

Si on prend le circuit gare SNCF/gare routière/mairie/station centrale de bus et théâtre, les trottoirs ont été entièrement refaits, une sanisette automatique et adaptée est intégrée au parcours, les passages piétons sont équipés de messages sonores et lumineux et de bandes podotactiles, les trottoirs sont surbaissés. D'autres circuits sont étudiés et progressivement mis en place.

La Ville a remplacé deux sites de sanitaires par des sanitaires accessibles aux personnes à mobilité réduite à proximité de la place du marché et de la gare, et prévoit l'installation d'un nouveau point au plan d'eau du Canada.

Les 30 places de stationnement ont été remises aux normes. Ce nombre pourra évoluer en fonction des demandes particulières formulées par les habitants.

100 passages piétons sont surbaissés, 35 nouveaux seront réalisés chaque année, trottoirs et routes s'y rejoignent parfaitement : une bande podotactile permet à la personne non voyante de se sentir en sécurité.

Il est toujours possible d'améliorer.

Six grands carrefours sont équipés de feux sonores, idéal pour les personnes mal ou non voyantes.

Il faut que la personne soit équipée d'un bip, d'une télécommande qui l'informe de la situation présente : elle peut passer, elle ne peut pas passer. La Ville a acheté ce matériel.

Huit passages podotactiles lumineux coûtent cher : 30 000 € pour les mettre aux normes.

M. LE DU : Je crois qu'il faut que les gens aillent à Beauvais. Tout le monde n'est pas de Beauvais, il faudrait exposer les points essentiels pour respecter le timing.

MME PETIT : Beaucoup de réalisations voient le jour et c'est difficile de restreindre ses propos.

On a d'ailleurs été récompensé par le prix Territoria –prix spécial du jury- « Action Handicapés 2003 », remis le 5 novembre 2003 au Sénat.

Actuellement, dans la ville, tous les bâtiments communaux sont adaptés, notamment les gymnases, les écoles, la restauration scolaire. Au niveau des administrations dans la ville, seul un bâtiment n'est pas aux normes : ce n'est pas un bâtiment de la mairie !

Le foyer des jeunes travailleuses vient d'être réhabilité et quatre appartements sont adaptés en rez-de-chaussée pour des personnes en fauteuil.

Au niveau des bailleurs sociaux publics et privés, les réflexions sont en cours pour adapter le plus de logements possibles aux personnes ayant un handicap. Dans le cadre de L'ORU (Opération de Renouvellement Urbain), la ville s'est engagée à requalifier les espaces publics aux abords des logements dans tous les quartiers de la ville.

La ville s'est portée candidate sur la mise en lumière des quartiers dans le cadre d'un projet lancé par la DIV (Délégation Interministérielle à la Ville) et L'EDF et leurs différents partenaires. Une mise en illumination du patrimoine qu'il soit végétal ou bâti nous semble important pour davantage de sécurité.

Sur le plan d'eau du Canada, des jeux accessibles à tous les enfants sont adaptés de façon à être utilisés par des enfants avec un handicap. A Beauvais, nous avons une section handisport permettant un accès à diverses disciplines sportives (athlétisme, handi-bike, badmington, escrime, natation, randonnée avec joelette, etc...)

M. LE DU : Vous avez déjà fait énormément de choses en peu de temps, et vous avez encore un certain nombre de choses à faire. Vous avez un plan d'aménagement ? De mise en accessibilité sur un certain nombre d'années ?

MME PETIT : Oui, un plan pour trois ans, de 2002 à 2005.

Je vous donnerai les coûts, cela peut être intéressant.

La galerie de la tapisserie et la cathédrale vont être mises aux normes.

Au niveau des transports, nous avons une flotte de 26 bus. Deux bus sont équipés et deux minibus, à terme toute la flotte de bus sera adaptée, comme nous le demande la loi.

Le 19 décembre 2003, la Ville s'est engagée avec l'aide de l'Etat dans la réalisation d'un diagnostic d'accessibilité dans les quartiers prioritaires « politique de la ville ». La société Accesmétrie a été missionnée pour conduire un audit des espaces publics. L'Etat participe au financement de cette étude avec une subvention exceptionnelle représentant 90% de la dépense totale engagée.

Il reste beaucoup à faire, et cela coûte, Beauvais a voté un crédit d'un million d'euros sur trois ans pris sur le budget travaux.

Au niveau de la Région, des crédits sont possibles au niveau du FISAC (Fonds d'Intervention pour la Sauvegarde de l'Artisanat et du Commerce) : ces fonds et ceux de la région dans le schéma de développement commercial. On permet ainsi à des collectivités d'améliorer l'accès des personnes handicapées : les commerçants sont aidés pour se mettre aux normes.

Pour conclure, l'année 2003 « ville pilote » a été passionnante, laborieuse. Nous espérons continuer sur notre lancée pour améliorer la vie des personnes présentant un handicap pour qu'elles se sentent bien mieux et citoyennes à part entière.

M. LE DU : Avez-vous des questions en ce qui concerne, les démarches de la ville de Paris ou de Beauvais ?

UNE PERSONNE DE LA SALLE : Comment réglez-vous justement le problème de l'accessibilité des petits commerces dans le cadre des travaux de voirie ?

MME PETIT : Les services techniques travaillent en étroite collaboration avec les commerçants et les associations concernées. Les travaux sont réalisés par la Ville dans le respect des réglementations. C'est une aide précieuse pour rendre les commerces accessibles aux personnes handicapées.

M. MADEC : A Paris, chaque fois qu'il est possible dans le respect des pentes en long et en travers, on raccorde, bien sûr le trottoir au seuil des immeubles. Dans certains cas, il demeure une marche résiduelle qui pose une réelle difficulté pour les personnes à mobilité réduite. La tendance est donc de demander aux services municipaux la création d'une rampe de raccordement à même le trottoir. Nous ne sommes pas favorables à de telles adaptations qui, en dehors du risque de leur multiplication, entravent le cheminement des piétons le long des façades sans compter qu'au dessus d'un certain seuil il convient pour des raisons de sécurité de protéger la rampe par des barrières réduisant de beaucoup la largeur disponible. On incite alors les copropriétés à réaliser des travaux de raccordement à l'intérieur des propriétés bâties. Il est dérogé à cette règle dans des cas exceptionnels où l'impossibilité de raccorder à l'intérieur est dûment avérée, pour les établissements recevant du public (postes, résidences de personnes âgées).

M. LE DU : Il y a des aides pour les travaux intérieurs ?

M. MADEC : Normalement, tous les bâtiments doivent être accessibles.

MME PETIT : La Région aussi peut amener des possibilités.

UNE PERSONNE DE LA SALLE : Par rapport à la prolifération de l'occupation du domaine public par du mobilier intempestif non autorisé, ou celle des voitures sur trottoir, les lois existent, les règlements de la commune aussi. Comment résolvez-vous cela ? Quel coût pour la collectivité ? C'est un très gros problème pour les communes.

M. MADEC : Nous avons des agents spécialisés. Généralement, c'est ceux qui vérifient les terrasses. C'est une autre direction que la mienne qui s'en occupe.

Ce qui est difficile, c'est de les enlever parce que c'est un bien d'autrui, donc on se heurte à des règlements de police un peu compliqués, je l'avoue.

Mais quand on sait qui l'a posé et qu'il n'y a pas eu d'autorisation, nous le faisons enlever.

Il s'agit souvent de présentoirs de petits prospectus ou journaux publicitaires, chevalets...

Quand les personnes malvoyantes sont à un carrefour, elles savent qu'elles auront des obstacles à repérer, en revanche, lorsqu'elles sont sur un trottoir en section courante, elles ne s'attendent pas forcément à rencontrer ce genre d'obstacle, ce qui est d'autant plus dangereux.

JEROME BERTRAND : J'ai l'impression qu'il y aura beaucoup de proliférations d'aménagements, d'expérimentations, et la loi va arriver d'ici six mois, tout va se mettre en chantier, il risque de ne pas y avoir une standardisation de ces aménagements. On veut faire vite, bien et vite, mais peut-être trop vite. Je ne sais pas, il faut voir.

M. MADEC : Paris consacre annuellement 5 millions d'€ à l'ensemble des actions qu'elle entend mener. C'est une somme considérable, qui a été multipliée par cinq depuis 2 ans.

On a envie d'avancer vite, c'est vrai. Pourquoi ? Quelqu'un a dit ce matin : il ne faut pas oublier le problème de la sécurité. Pour ce faire le dispositif doit être étendu rapidement afin que la personne handicapée prenne l'habitude de repères standardisés, qui ne changent pas au gré du temps ou d'un quartier à l'autre, c'est d'ailleurs l'un des objectifs du schéma directeur.

Ainsi, entre le moment où la décision est prise et le moment où les travaux se font, il faut que le délai soit le plus court possible. Cela ne veut pas dire que sur le terrain des cas imprévus ne se présentent et dont la résolution est parfois épineuse. Il y a sûrement un retour d'expérience à avoir au fur et à mesure de la mise en place du schéma directeur. La Ville dispose d'un laboratoire de recherche qui veille sur l'évolution des procédés qui sont mis en œuvre par les autres communes ou proposés par les fournisseurs afin que tout en étant toujours conformes, les services puissent disposer des produits les mieux adaptés.

MME PETIT : Vite et bien, ce n'est pas compatible. Nous nous sommes réunis pendant deux ans, et après, il y a eu la réalisation. Elle est toujours soumise à

concertation. Quelquefois, effectivement, on est obligé de revoir des installations : ce qui est accessible à un fauteuil roulant ne l'est pas toujours pour un non voyant. Il nous faut toujours rester vigilant à demeurer conforme aux normes de sécurité et à maintenir un large partenariat pour une concertation permanente.

M. LE DU : Je vous propose de passer à l'exposé suivant par Philippe Offerlé concernant la nationale 98 dans les Alpes-Maritimes.

M. OFFERLE : Comme mes prédécesseurs, je vais essayer de vous donner envie de vous faire venir dans ma région, les Alpes-Maritimes.

Je ne suis pas élu, je travaille à la DDE des Alpes-maritimes. Je suis le correspondant accessibilité pour le département. Je m'occupe de la coordination des actions en ce domaine au niveau départemental.

Par le jeu des délégations successives, je préside la commission départementale d'accessibilité.

De plus en plus souvent, heureusement, on arrive à avoir une certaine concertation avec les concepteurs avant que les dossiers ne passent en commission.

En ce qui concerne les établissements qui reçoivent du public, la réglementation est assez bien respectée parce qu'on a besoin de l'avis de la commission départementale d'accessibilité pour obtenir un permis de construire. Avec les projets de voirie, cet avis n'est pas obligatoire et cela fonctionne moins bien.

Je vais vous présenter l'exemple d'un projet de voirie pour lequel une excellente collaboration a pu s'installer ce qui a permis d'obtenir un projet totalement accessible.

D'abord, la situation du projet. Sur la carte, vous avez le département des Alpes-Maritimes, avec Cagnes sur Mer, en rouge.

Vous avez la ville de Cagnes sur Mer, avec la mer, et la RN 98 en bleue sur la diapo. Vous avez l'hippodrome, l'autoroute A8, et la RN7. Le projet concerne la partie de la route en bleu, ce sont 5,9 km de voirie qu'il convient de réhabiliter.

Avant que ne soit construit le contournement autoroutier de la ville de Nice à la fin des années 70, l'autoroute A8 s'arrêtait sur la RN 98 à Cagnes sur Mer. Ce qui veut dire qu'à l'origine (et c'est toujours le cas dans son état actuel), cette voie ressemblait beaucoup à une extrémité d'autoroute.

Au début et actuellement encore, il y avait une séparation centrale avec des glissières de sécurité.

Ensuite, à la fin des années 90, la municipalité de Cagnes a demandé le déclassement de la RN 98 qu'elle a obtenu, cette voie est maintenant une voie communale.

Ensuite, elle a obtenu l'inscription du projet de réhabilitation de cette voie, c'est-à-dire transformer quelque chose de quasiment routier en quasiment piéton au titre du XII^{ème} contrat de plan Etat-Région.

Pour parfaire le projet et parce que le principal objectif était d'en faire quelque chose de différent de ce qui existe actuellement, plusieurs cabinets de maîtrise d'œuvre retenus après concours, ont proposé des projets.

Leur cahier des charges était le suivant.

L'objectif 1 du projet était d'intégrer la dimension routière et les différents modes de déplacement. Dans les Alpes-Maritimes, il est parfois difficile de circuler en particulier lors de la saison estivale.

Il fallait définir des phases de réalisation dans le temps, aménager les transitions aux limites communales est et ouest, la RN 98 étant déclassée uniquement sur le territoire de la commune de Cagnes sur Mer.

Il fallait modérer la vitesse des véhicules.

On devait profiter du projet pour traiter les principaux carrefours: Boulevard Kennedy et Jean Jaurès.

Un espace aux cycles devait être réservé sur la totalité du projet et le nombre de places de stationnement devait être maintenu.

Enfin, au titre de l'objectif 1 du cahier des charges, les concepteurs avaient obligation que leur aménagements soient accessibles aux personnes handicapées.

Les autres objectifs (2 et 3) étaient :

- mettre en valeur l'ensemble du front de mer et sa liaison avec la ville
- reprendre à son compte tout ce qui avait été fait en la matière depuis que cet aménagement existe.

En ce qui concerne l'aménagement particulier aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR), ce projet a bénéficié d'une démarche volontaire de la part du maître d'ouvrage, comme le montre le fait que l'accessibilité aux personnes handicapées figure dans l'objectif 1 du projet.

Ensuite, il a pu disposer d'une concertation la plus en amont possible, ce qui par expérience constitue la clé de la réussite des projets.

Dans ce cadre, les trois équipes de maîtrise d'œuvre retenues ont travaillé parallèlement jusqu'à ce qu'une seule équipe de projet soit retenue.

Le projet retenu a ensuite été soumis avant tout début d'exécution à la commission extra communale des personnes handicapées, commission ad hoc de la commune de Cagnes sur mer, puis à la commission départementale d'accessibilité.

Le résultat de cette concertation a abouti au projet que vous voyez sur la diapositive. Aujourd'hui, il est en cours de réalisation. Cela va, sans doute, être aussi beau que la promenade des Anglais, autant planté et beaucoup plus aérien.

Le projet qui fait 6 km de long, prévoit trois phases de réalisation. La phase n°1 est en jaune se situe entre la mer et l'hippodrome. Les travaux se déroulent donc dans une zone où, pratiquement, il n'y a pas de riverains, limitant ainsi la gêne et les risques d'opposition que pourraient susciter les travaux.

La phase 2 qui devrait démarrer à la fin de l'année prochaine, est la partie en bleue, c'est l'extrémité de la ville où les choses risquent d'être plus délicates

car les travaux jouxtent beaucoup de commerces qui travaillent beaucoup l'été. Imposer de tels changements risque de ne pas se passer très facilement. La troisième phase est représentée par le trait en vert qui devrait débiter un petit peu plus tard.

En ce qui concerne les PMR, une nouvelle consultation devrait avoir lieu prochainement. Ce sera à propos d'un aménagement prévu qui ne concerne pas directement le projet, mais lui est assez lié. La municipalité compte implanter une handiplage sur une partie du rivage concerné par le projet. Une large concertation va être lancée à ce sujet : l'objectif étant de réaliser une plage complètement accessible pour les personnes handicapées.

En conclusion, malgré les lacunes de la réglementation, les projets d'aménagement de voiries peuvent être accessibles dès lors qu'ils peuvent bénéficier d'une démarche volontaire de la part du maître d'ouvrage et d'une large concertation débutée le plus en amont possible dans l'élaboration du projet.

Dans les Alpes-Maritimes, un autre projet a bénéficié de la même démarche : le tramway de Nice qui sera totalement accessible. Actuellement, beaucoup de gens se plaignent de la gêne occasionnée par les travaux, mais il n'en demeure pas moins que cela demeure à mon sens, un magnifique équipement.

L'avantage de cette concertation très en amont est qu'il est ainsi possible de réaliser des projets totalement accessibles sans que cela n'augmente quasiment leur coût de réalisation.

Je vous remercie de votre attention.

M. LE DU : Merci. Cet exposé a-t-il suscité des questions ?

UNE PERSONNE DE LA SALLE : le CERTU ou d'autres organismes ont travaillé sur la signalétique, sur sa visibilité en ville ? C'est toujours la crainte d'avoir différents types de signalétique. Y a-t-il une norme spécifique ? Pour les plans d'horaires de bus, les lignes de bus, etc. ?

MME DEJEAMMES : Le ministre a fait état ce matin du groupe de réflexion stratégique (GRS) sur la normalisation pour introduire les préoccupations des personnes à mobilité réduite dans la normalisation. Mme Bachelier préside ce GRS et pilote le groupe de travail portant sur la signalétique qui va produire un document de recommandations à caractère général.

Autre information : via un programme de recherche sur l'information dans les transports, le CERTU a commandité une étude pour faire un état de l'art sur les systèmes d'information qui prennent en compte les déficiences sensorielles (auditive, visuelle, cognitive).

A partir de ces éléments là, on aura les recommandations connues, ou normes, à la fois en France et à l'étranger.

Ayant eu l'occasion de travailler sur ce sujet, je sais qu'il y a des choses disponibles. Il y a certainement un travail à faire sur la normalisation des pictogrammes.

Ce sont des travaux qui ont déjà démarré et qui se poursuivent.

M. LE DU : Je crois qu'on arrive au terme de cet atelier.

Un ou deux messages avant de nous quitter: demain après-midi, se tiendra la séance plénière avec la restitution des conclusions des six ateliers.

Pour ceux qui n'auraient pas eu les documents, en ce qui concerne le guide des autoroutes accessibles aux personnes à mobilité réduite, je vous signale le site des sociétés d'autoroute : www.autoroutes.fr

En ce qui concerne le schéma directeur de la ville de Paris, vous écrivez à la ville de Paris, direction des voiries et des déplacements, service du Patrimoine de voirie, 40 rue du Louvre, 75001 Paris.

Vous pouvez avoir une démonstration du logiciel Loqqace Cité sur le stand du ministère de l'Équipement au salon.

Il est en boucle, quelqu'un peut vous faire une démonstration.

Il me reste à vous remercier de votre attention, de l'intérêt que vous avez porté à cet atelier, de remercier tous les intervenants ainsi que le précieux concours de la vélotypiste, qui a rendu accessible cet atelier aux personnes sourdes et malentendantes, grâce au sous titrage de l'intégralité des propos tenus.

Merci

à

tous.

