

Agir pour une voirie accessible

Elaborer des plans de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics : comment faire ?

Accueil

Michèle TILMONT
Déléguée ministérielle à l'Accessibilité

Marc COURBOT
Association des Ingénieurs Territoriaux de France

Christine LEROY
Union des Syndicats de l'Industrie Routière de France

Michèle TILMONT

C'est un grand plaisir de vous accueillir à la Grande Arche au sein du Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire. Ce Ministère s'investit énormément sur l'accessibilité, notamment par son réseau scientifique et technique, représenté aujourd'hui par plusieurs personnes. Aujourd'hui, il s'agit d'inventer des méthodologies nouvelles pour traiter de l'accessibilité après une période où les directions d'administration centrale se sont investies très largement sur l'élaboration des textes réglementaires d'application de la loi.

Il faut saluer l'effort de ce Ministère mais aussi celui des autres car une dizaine de Ministères sont concernés par la loi de 2005. Pour la plupart d'entre eux, ils ont, dans un temps record, donné suite à ce projet de loi très ambitieux et très exigeant. Je ne vais pas parler longtemps car j'ai la voix cassée, je suis enrhumée, simplement je voudrais souligner deux points : le premier point c'est l'urgence, la deuxième c'est la complexité. Un troisième point éventuellement serait les suites à donner à cette journée.

Ces deux points sont l'illustration parfaite de l'ambition de la loi de 2005 au niveau de l'élaboration des plans de mise en accessibilité de voirie et des espaces publics. Il s'agit d'abord de traiter tous les handicaps. Au niveau de la voirie, ce n'est pas simple. Cela illustre bien cette complexité entre les exigences de personnes en situation de handicap qui ont des modes de déplacements propres et qui se retrouvent dans des voiries urbaines de plus en plus élaborées, sophistiquées, dans lesquelles le manque de repère est de plus en plus fort. L'ambition, l'exigence de la loi en matière de voirie et d'espaces publics est de traiter de toutes les formes de handicap. Cela a des conséquences assez fortes.

Le deuxième point fort de la loi, c'est la chaîne du déplacement. On voit bien que la voirie et les espaces publics sont essentiels pour relier l'intimité du logement avec les transports publics qui permettent à la personne de se déplacer et de vivre une vie citoyenne à part entière avec les autres

habitants d'une collectivité. Cette chaîne de déplacements est très importante. En effet, si ce maillon est faible, s'il n'existe pas, il ne se passera rien.

Aujourd'hui, des maires de certaines villes affirment que dans des copropriétés, des personnes sont coincées dans leur appartement parce qu'elles ne peuvent pas sortir, les parties collectives du bâtiment n'étant pas accessibles. Il est donc fondamental qu'en matière de voirie, nous prenions conscience de la difficulté mais aussi de l'exigence et de l'ambition que représente cette chaîne du déplacement.

Vous êtes tous au fait des difficultés qu'il y aura au niveau des investissements et de la définition des priorités pour régler cette question difficile de la programmation des transports publics de bus et des points d'arrêts des bus qui relèvent des maires des collectivités locales et non pas des AOT. Cette cohérence de la chaîne du déplacement est également un point fort de la loi.

La troisième exigence concerne les échéances qui sont devant nous. Il est question de l'urgence de traiter ces plans. En effet, la loi de 2005 s'inscrit dans la continuité de celle de 1975. Malheureusement, il ne s'était pas passé grand-chose, bien que des règles aient été édictées au plan technique, mais elles n'étaient pas assorties d'impératifs de concrétisation. Ces règles sont reprises, pour beaucoup, dans la loi de 2005. Cette fois, le législateur a entendu qu'en 2015 les ERP non accessibles soient fermés. Ils n'auront pas le droit d'ouvrir.

Il y a des épées de Damoclès, des aiguillons si je puis dire, pour que l'on avance, que l'on progresse. Dix ans, c'est court quand on a l'ambition de traiter de l'existant. Si nous ne traitons que de la construction d'œuvre, que ce soit en matière de voirie, en matière de bâtiment ou même en matière de renouvellement du parc du matériel roulant, les choses seraient certainement plus simples. Mais l'ambition de la loi, c'est également de traiter de l'existant.

Là, les choses ne sont pas faciles, elles sont compliquées. Je disais qu'il y avait des échéances. En matière de PAVE, c'est l'urgence. L'année prochaine, le père Noël devra apporter à toutes les communes, les plus petites comme les plus grandes, un PAVE. Il faut s'y mettre. C'est compliqué et exigeant.

Il est vrai que le quatrième volet de la loi, qui en fait d'ailleurs son intérêt, c'est la concertation. Je crois que cette loi a pour vertu l'idée de dialoguer avec les personnes en situation de handicap pour que rien ne soit décidé sans elles. Je crois que c'est extrêmement important.

Actuellement, les contours de cette concertation sont un peu flous parce que plusieurs niveaux, à l'exception du niveau régional ont été créés. En effet, nous avons créé au niveau local, intercommunal, départemental et national. Les associations de personnes en situation de handicap sont invitées dans de nombreuses réunions. Elles sont mises à l'épreuve de cette urgence d'élaboration de la programmation.

Que ce soit en matière de cadre bâti, de voirie et d'espaces publics ou de transports, il faut programmer pour arriver à l'échéance de l'accessibilité généralisée en 2015. C'est pour cette raison qu'un texte est actuellement à l'étude. Il s'agirait par exemple d'avancer les diagnostics des bâtiments de l'Etat et des ERP de première et deuxième catégorie, afin que les maîtres d'ouvrage prennent rapidement conscience de l'importance des travaux qu'ils auront à mener demain.

L'Association des Paralysés de France dispose d'un grand compteur de jours jusqu'au 11 février 2015. Je crois qu'il reste environ 2 000 jours d'ici là. Donc en effet, il faut aller vite sur la voirie. Pour certaines villes, il s'agit de kilomètres de voirie.

J'adresse tous mes remerciements à l'Association des Ingénieurs Territoriaux de France, représentée par Marc Courbot, qui nous a donné l'idée de cette journée. Ils en ont été les initiateurs. Merci à eux.

Il est vrai que dans nos administrations, nous sommes toujours très pris par de nombreux sujets. Nous vivons mal les urgences, que nous savons d'ailleurs très mal programmer. L'AITF est venu nous chercher par la manche en insistant sur le fait qu'il fallait absolument avancer sur cette question. Nous souhaitons qu'une plateforme de débats s'instaure au niveau national pour que des échanges d'expérience se fassent et qu'une concertation technique s'organise le plus vite possible.

L'Union des syndicats de l'Industrie Routière de France, représentée par Madame Leroy s'est associée, nous les en remercions, dans cet effort citoyen pour atteindre l'échéance du 23 décembre 2009. Merci à eux.

Nous avons voulu cette journée technique. Nous n'avons pas invité les associations d'usagers ou de personnes en situation de handicap. C'est une première rencontre qui sera suivie d'une rencontre plus large sur deux jours : les 18 et 19 mars à l'ancien Ministère de l'Ecologie, avenue de Ségur. Celle-ci nous permettra d'avoir des confrontations avec un public et des expériences beaucoup plus larges.

C'est un premier essai. A partir de mars, une accélération sera nécessaire afin que ces échanges d'expériences puissent inspirer les villes qui ne seraient pas encore au fait de leurs obligations en la matière. Nous remarquons que les villes en avance sur un certain nombre de sujet ont commencé à travailler sur l'accessibilité bien avant la loi de 2005.

Ce deuxième colloque aura lieu en mars avec l'AITF et l'USIRF. Merci à vous et merci à tous ceux qui sont présents de bien vouloir débattre. Quelques intervenants se sont désistés, ce qui nous permettra d'avoir des échanges plus nourris avec la salle. Je vous remercie encore une fois. Je passe la parole à Marc Courbot qui représente dans un premier discours l'Association des Ingénieurs Territoriaux de France et qui, dans un deuxième discours tout à l'heure, nous parlera des travaux menés en matière de PAVE sur la communauté urbaine de Lille métropole.

Marc COURBOT

Merci Madame Tilmont.

Bonjour à toutes et à tous. Je tiens à excuser Monsieur Jean-Pierre Auger, nouveau Président de l'AITF, de n'avoir pu être présent ce matin. C'est donc moi qui ai l'honneur d'ouvrir cette journée dédiée au plan de mise en accessibilité de la voirie, un peu au pied levé, je l'avoue, mais je vais faire de mon mieux.

L'AITF a participé à l'organisation de cette journée dédiée au plan de mise en accessibilité. Suite à la parution de la loi de 2005 et des trois textes d'application qui l'ont suivie, cela nous a semblé nécessaire. Le texte du 21 décembre 2006 mentionne l'obligation de réaliser les plans de mise en accessibilité de la voirie dans un délai de trois ans, soit le 23 décembre 2009.

Nous sommes le 18 décembre 2008. Trois ans, cela passe vite. Aujourd'hui, il ne reste plus qu'un an pour réaliser ces plans de mise en accessibilité. Dans les faits, peu de collectivités sont bien avancées au niveau de ces plans. Cela nécessite des moyens humains compétents en interne qui varient en fonction des collectivités. Il s'agit d'un gros travail en interne. Nous verrons dans la journée que la solution interne n'est pas la seule valable.

Ensuite, un problème de manque de méthodologie et de guide nous est apparu. Il y a un besoin d'information globale pour donner une cohérence dans les documents de programmation type plan de mise en accessibilité, mais également une nécessité de se mettre d'accord sur les solutions retenues.

Ce premier colloque est ciblé sur la cohérence des documents. Que met-on dans un plan ? Comment le construit-on ? Il y a aussi l'aspect technique des solutions à adopter et à mettre en œuvre sur le terrain.

Si le code de la route impose aux usagers des règles de circulation précises, ce n'est pas le cas pour les usagers atteints d'un handicap. Aujourd'hui, une clarification des documents de programmation et une uniformisation des solutions sur l'ensemble du territoire semblent nécessaires. L'objectif est de trouver des solutions en matière de plan et de valider un échelon national pour homogénéiser les pratiques sur le territoire français.

De la petite commune à la grande collectivité, les intervenants de ce colloque vous présenteront leurs différentes expériences en matière de plan. Cette après-midi, nous nous intéresserons à une expérimentation originale sur Paris, le projet « PANAMMES ». Celui-ci illustre le fait qu'en matière d'expérimentation, les collectivités avancent chacune à leur niveau. Le projet « PANAMMES », Projet d'aménagement nouveau pour les aveugles, malvoyants, malentendants et sourds, sera présenté en début d'après-midi.

Nous finirons la journée par une table ronde sur le thème de l'élaboration des plans et de leur concrétisation sur le terrain. Nous nous intéresserons à ce qui est inséré dans les plans. Il s'agit de quelque chose qui s'est fortement ressenti chez les gestionnaires que sont les membres de l'AITF, ainsi que chez les architectes des bureaux d'étude extérieurs et dans les entreprises amenées à réaliser les solutions retenues dans ces plans sur le terrain. Ceci est d'autant plus vrai que l'organisation de l'espace public y est de plus en plus complexe. Prenons l'exemple des plateformes de tramways en site propres qui rendent l'espace public encore plus complexe. La multiplication des usages et des usagers de la rue engendre le besoin de règles de circulation précises et d'aménagements clairs pour chacun.

Comme le disait Madame Tilmont, cette journée est fortement axée sur les plans, autrement dit les documents de programmation. C'est une première étape qui s'inscrit dans une démarche plus globale. Les 18 et 19 mars, le colloque sera davantage consacré à un débat sur les solutions techniques à mettre en œuvre sur le terrain.

Pour que l'accompagnement des collectivités soit complet, ces deux colloques constituent l'ouverture vers des groupes de travail visant à l'élaboration de guides ou de normes spécifiques à l'accessibilité de la voirie. Ces groupes seront éventuellement pilotés par le CERTU ou l'AFNOR.

Ce second colloque de mars 2009 sera également organisé par le MEEDDAT que je tiens à remercier pour l'organisation de cette journée, et que je remercie par avance pour celles des 18 et 19 mars.

Je cède la parole à Christine Leroy, membre de l'USIRF, autre partenaire de cette journée. Je vous souhaite une journée riche en informations, en débats. N'hésitez pas à poser des questions. Elles constituent le moment le plus important de la journée pour pouvoir avoir des débats riches en enseignements.

Christine LEROY

Merci Marc. Bonjour à tous.

Je vais vous expliquer ce qu'est l'USIRF afin que vous sachiez sur qui vous pourrez compter dans vos régions pour faire les travaux. L'USIRF est l'Union des Syndicats de l'Industrie Routière française. C'est aussi la réunion des vingt syndicats régionaux que vous connaissez peut-être sous l'appellation de SPRIR. Il y en a un dans vingt régions françaises. C'est aussi depuis cette année la réunion de toutes les techniques : l'Office des asphaltes, les chaussées en béton et également le Syndicat des équipements de la route et de la rue.

Aujourd'hui, notre présence à vos côtés sera discrète. C'est vous qui allez faire le groupe de travail. Le plan d'accessibilité est un travail qui vous est dévolu. Cela devrait probablement générer des travaux. Dès lors, il faut que les entreprises puissent vous apporter la qualité de leur travail. Nous devons nous mettre également en ordre de bataille. Nous avons besoin que vous établissiez au niveau national des règles précises et cohérentes, de façon à ce que nous puissions ensuite proposer des offres de qualité pour répondre à vos marchés.

Nous aurons également besoin de former nos équipes. Jusqu'à présent, nous avons privilégié les travaux sur la route, au détriment des travaux en milieu urbain. Nos équipes sont formées à appliquer des enrobés au finisseur, à faire des pentes sur les trottoirs, à poser les abaissements de bordure, à mettre en place des feux sonores, les bandes d'éveil, les systèmes de guidage, autrement dit tout dispositif nécessaire. Pour cela, il nous faut des règles cohérentes et des guides techniques précis.

Nous serons aussi à vos côtés de façon plus pratique lors du colloque des 18 et 19 mars. Je dois par ailleurs excuser l'absence ce matin de Monsieur Xavier Lepercq, Président de l'USIRF. Il n'a pas pu se libérer toute la journée. Ce thème citoyen est cependant très important pour lui. Il sera là cette après-midi. Si vous souhaitez lui poser des questions, il participera au débat.

Je vous remercie de votre attention.

Michèle TILMONT

Merci Christine.

Nous allons tout de suite enchaîner avec Laurent Saby. Le CERTU travaille sur les technologies. Il vient d'éditer un CD-ROM, Méthodiag, qui présente un certain nombre d'expériences, de diagnostics, à la fois sur le bâtiment et la voirie. Laurent Saby va nous en parler.

Présentation d'expériences de villes et de l'outil de diagnostic Méthodiag

Laurent SABY

Chargé d'études maîtrise d'ouvrage et équipement public au CERTU

Merci Madame Tilmont.

Je suis Laurent Saby. On m'a dit que j'avais un peu plus de temps que ce qui m'était dévolu, donc vous pourrez me poser un certain nombre de questions. Je vais me présenter. Je n'ai pas une expérience de plusieurs dizaines d'années. Je suis ingénieur des travaux publics de l'Etat. A la suite de mes études à l'ENTPE, j'ai réalisé une thèse sur la question de la déficience auditive et de l'accessibilité.

J'ai intégré l'équipe *Ville accessible à tous* du CERTU en septembre 2007. Nous parlerons de l'équipe *Ville accessible à tous* tout à l'heure puisque Maryvonne Dejeammes interviendra. C'est une équipe qui est transversale au niveau du CERTU. Nous sommes bien conscients de tout ce que Madame Tilmont a dit tout à l'heure sur la continuité de la chaîne du déplacement.

Nous essayons de travailler sur la transversalité des approches. Nous évitons de raisonner de manière trop sectorielle. Je suis rattaché au département relié à la construction. Ce que je vais vous exposer aujourd'hui est largement axé sur le caractère transversal de l'accessibilité et de la chaîne du déplacement.

Nous venons effectivement de produire un guide, un CD-ROM, sur la question des diagnostics d'accessibilité. En préambule de mon propos, je vais vous expliquer ce qu'on entend par diagnostic d'accessibilité. Trois outils distincts ont été proposés par la législateur au niveau de la loi et du décret-cadre bâti pour essayer d'accompagner les gestionnaires, qu'ils soient de bâtiment, de voirie ou de système de transports, afin d'atteindre l'objectif ambitieux rappelé en introduction d'une accessibilité maximale, en tous cas la plus grande possible pour 2015, notamment dans les transports et le bâti.

Les gens qui mettent en œuvre cela ont besoin d'outil. Les diagnostics sont ces outils. La loi de 2005 instaure la nécessité de réaliser des schémas directeurs d'accessibilité des services de transports par les autorités organisatrices des transports. Ils étaient attendus pour le 11 février 2008. Nous savons d'ores et déjà que nous sommes loin du compte pour le moment. Nous savons par ailleurs qu'un certain nombre sont en train d'être finalisées, élections municipales de mars dernier obligent.

Michèle TILMONT

Nos amis du GART qui font des enquêtes sur l'élaboration des schémas directeurs d'accessibilité au niveau des AOT ont montré qu'en 2008, peu de schémas, vingt ou trente, ont été élaborés. En 2009, la courbe va exploser parce qu'ils sont à l'étude et vont être approuvés l'année prochaine.

Laurent SABY

Les outils suivants sont les plans de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics dont nous parlerons plus particulièrement aujourd'hui.

Le décret du 17 mars 2006 ajoute pour les gestionnaires d'établissements la nécessité de procéder à des diagnostics des ERP des catégories 1 à 4. Dans tous les cas, nous nous sommes rendus compte au sein du groupe de travail qui a produit le CD-ROM, qu'à chaque fois, les objectifs étaient les mêmes. Etablir dans un premier temps un état des lieux de l'accessibilité actuelle, faire une photographie à un instant T de ce qu'est l'accessibilité sur un objet d'étude donné. Ensuite, estimer les aménagements nécessaires à l'amélioration de cette accessibilité ainsi que les coûts qui l'accompagnent et enfin programmer des mesures correctives pour atteindre l'objectif inséré dans la loi.

On entend dire que le CERTU manque d'éléments. Je voulais faire un rappel sur un certain nombre d'éléments qui ont été livrés à la réflexion par le CERTU et qui ont été publiés depuis la loi de 2005 sur les diagnostics. L'amorce de la démarche de réflexion au sein du CERTU date de la journée d'échanges du réseau *Ville accessible à tous* dont le thème en 2005, suite à la parution de la loi était : *Quels outils de diagnostics ?* Les actes sont parus en novembre 2005. Ils sont disponibles sur notre site Internet.

Ensuite il y a eu un approfondissement des cas présentés lors de cette journée dans un ouvrage et une fiche de cas, également disponibles sur le site. Ils s'intitulent *Diagnostic d'accessibilité urbaine* et *Exemple d'éléments pour bonnes pratiques*, c'est la fiche parue en juin 2006. Enfin, *Analyse comparative de cas et compositions* est le dossier dont vous avez l'image de la couverture sur la gauche de ma diapo et qui compare dix cas de diagnostics d'accessibilité.

Il y a également quatre références plus spécifiques aux plans de voirie et d'espaces publics, les PAVE. Là aussi, une fiche et un dossier concernant l'expérimentation menée notamment en collaboration avec le CETE Nord-Picardie sur Valenciennes pour l'élaboration du plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics de Valenciennes sont disponibles ainsi qu'un guide en collaboration avec la DDE du Finistère sur l'accessibilité de la voirie et des espaces publics dans les très petites communes. De la même manière, nous avons édité un dépliant *Une voirie accessible* en collaboration avec la DMA qui liste les recommandations et les normes issues du décret et de l'arrêté sur la voirie. Enfin, vous pourrez aussi trouver cinq références spécifiques concernant les schémas directeurs des systèmes de transports.

Ces documents sont déjà parus. Nous venons de sortir un CD-ROM qui s'intitule *Éléments de méthodologie sur les diagnostics d'accessibilité*. Il est accompagné d'une plaquette synthétique de quatre pages qui permet d'appréhender les principaux messages délivrés à l'intérieur du CD-ROM. La plaquette est destinée aux élus ou aux personnes qui auraient besoin de se saisir très rapidement des points essentiels. Le CD-ROM permet d'aller dans le détail des développements méthodologiques et aussi des études de cas que nous avons pu collecter.

La démarche pour l'élaboration de ce CD-ROM est partie d'un groupe de travail réunissant cinq centres d'études techniques de l'équipement qui avaient réalisées eux-mêmes des diagnostics ou des états des lieux dans la mesure où les trois phases – états des lieux, préconisations, chiffrages – n'étaient pas toujours présentes au sein de notre réseau. Nous nous en tenions parfois simplement à la partie état des lieux. Ces centres d'étude avaient accompagnés voire accompagnaient encore des DDE, des DDEA ou des collectivités lors de formations actions sur le terrain.

Dans l'élaboration de ce guide, nous avons choisi de ne pas séparer les différents maillons de la chaîne du déplacement, c'est-à-dire de bien traiter des diagnostics d'accessibilité : PAVE, SDA et diag-ERP. Nous nous sommes rendus compte que cela représentait souvent des métiers différents, cloisonnés, alors que cette fameuse continuité de la chaîne du déplacement imposait d'avoir une réflexion commune. Je suis d'ailleurs content d'intervenir aujourd'hui car la voirie est un peu l'élément qui lie les autres maillons de la chaîne du déplacement.

Nous avons également décidé qu'en raison de l'absence d'une méthodologie unique – puisque c'est ce qui ressortait du terrain – il fallait faire ressortir des points de vigilances, des points sur lesquels il faut se questionner lorsqu'on bâtit la méthodologie. Nous voulions intégrer les études qui avaient servi de base à nos réflexions pour ne pas se contenter de dispenser un discours trop théorique. Nous avons donc inclus les études de cas, les études de terrain sur lesquels nous nous étions appuyés pour réfléchir, d'où l'idée de produire un CD-ROM et pas un livre.

Le CD-ROM se présente sous la forme de fiches thématiques organisées en cinq grandes parties. La première rappelle les grandes ambitions, les espoirs de la loi de 2005 et notamment ses grandes

révolutions. La deuxième concerne les enjeux de l'accessibilité en termes de transversalité. La troisième retrace les définitions du diagnostic concerné en fonction des étapes. La quatrième partie rappelle qu'il n'existe pas de diplôme ou de label de diagnostiqueurs et cela notamment pour permettre aux collectivités qui le souhaiteraient de réaliser les diagnostics en régie. Enfin la dernière partie traite de la réalisation concrète sur le terrain avec les développements méthodologiques.

Ce qui est en bleu mène vers les exemples dont nous nous sommes servis pour bâtir la méthodologie. Nous avons également listé tous les exemples faisant référence à la fiche que nous sommes en train de lire. Voilà les fameuses études ou les guides en guise d'illustration. Il est bien expliqué dans le CD-ROM que ces études ne sont pas exemplaires. Il y a forcément des choses à discuter. Elles doivent être relues à la lumière de ce que nous avons pu dire dans les éléments de méthode du CD-ROM. Elles constituent de bonnes illustrations du propos et peuvent donner un certain nombre d'idées pour qui voudrait se lancer dans ce type de démarche.

Vous trouverez également quelques grilles opérationnelles avec notamment une petite liste de points de vigilance pour bâtir un cahier des charges de diagnostic. Là aussi, le groupe de travail s'est posé la question de faire un cahier des charges type. Il a finalement rejeté cette idée dans la mesure où tous les cas de figure ne peuvent pas encore être couverts. Cela viendra peut-être. Nous avons préféré lister les points des questions à se poser lorsqu'on bâtit un cahier des charges, décider de qui est à intégrer et ce qui doit être laissé de côté.

Quels sont les messages clés dispensés dans ce guide ? Tout d'abord, l'idée que le diagnostic est un outil pour répondre aux ambitions de la loi. Il s'inscrit dans une démarche de projet. Nous avons insisté sur ce point dans le CD-ROM pour dire à quel point la mobilisation des acteurs, la concertation, le recensement des phases et des livrables à chaque phase sont importants. La transversalité entre les domaines d'actions – bâti, voirie, transports – mais aussi la pluridisciplinarité sont nécessaires. En effet, en termes de thématiques ou de métiers, il est important pour l'accessibilité de se parler et de trouver un terrain sur lequel partager des connaissances.

L'idée qu'un diagnostic n'est pas un contrôle non plus. Cela ne veut pas dire que nous sommes opposés dans le domaine du bâtiment à ce que les bureaux de contrôle se lancent dans les diagnostics mais ce n'est juste pas la même philosophie. Un diagnostic doit aider à prendre un peu de recul par rapport à un objet étudié, à comprendre son fonctionnement global et à permettre d'être *in fine* un outil d'aide à la décision. Le contrôle quant à lui, est plus un listing de conformité, non-conformité. Ce n'est pas la même démarche. Le diagnostic est vraiment une démarche d'étude.

Le fait également qu'il n'existe pas une méthodologie unique mais des méthodologies diverses qu'il faut adapter aux objectifs des décideurs et des maîtres d'ouvrage. On sent bien la tension qui a commencé à être évoquée en introduction. Il n'y a pas de méthodologie imposée par le haut. C'est une marge de manœuvre pour les collectivités pour mieux répondre à leurs propres objectifs, à leurs problématiques locales, à leurs enjeux. En même temps, il est nécessaire de se coordonner un minimum par des journées comme celle-ci ou comme celle qui aura lieu au début de l'année pour arriver à des outils communs, à des approches communs, à une certaine homogénéité.

Dans le CD-ROM, nous retraçons les étapes et les choix à effectuer. Nous soulignons l'importance d'une phase en amont du diagnostic pour évaluer les enjeux du territoire, les problématiques locales, voir comment adapter la méthodologie aux spécificités du territoire. Ensuite, il y a un certain nombre de choix méthodologiques à faire en amont de l'état des lieux. Quel choix de périmètre doit-on faire ? Choisit-on de faire tout le linéaire de la voirie sans le hiérarchiser ou de donne-t-on des cheminements principaux sur lesquels axer la démarche ? Quels sont les publics visés ? Nous avons dit qu'il s'agissait de tout type de handicap mais par rapport aux enjeux locaux,

il peut y avoir une priorité à mettre sur tel ou tel type de déficience. Par exemple, s'il y a un centre d'aide par le travail spécialisé pour les jeunes autistes ou une école de chiens guides pour aveugles au sein du village, nous voudrions mettre l'accent sur cette déficience, aller éventuellement au-delà de la loi, la traiter en priorité etc. Quelle approche se donne-t-on ? Est-on sur une approche plutôt normative ou pragmatique ? Quels indicateurs choisir ? Des codes couleurs, des notes, des pourcentages, tout est possible. Quel type de rendu pour favoriser l'appropriation à la fin par la collectivité pour que le diagnostic soit suivi d'effet ?

Pour réaliser l'état des lieux, un certain nombre de choix pratiques doivent être faits. Quels outils se donne-t-on ? Quel mode de saisi sur le terrain ? Travaille-t-on seul, en binôme voire en trinôme ? Comment procède-t-on ? Item par item, en réalisant toutes les traversées, tous les feux ? S'attache-t-on plutôt à une logique de chaîne du déplacement ? C'est plutôt notre préférence dans le guide.

Ensuite comment réalise-t-on les préconisations et les chiffrages ? J'ai par ailleurs souligné tout à l'heure que nous avons moins d'études qui en traitaient parce qu'il n'y avait pas toujours la compétence au sein de notre réseau. Et puis, quelle forme donne-t-on au plan d'action ? Comment assure-t-on son suivi ? Ceci de manière à ce que le diagnostic ne soit pas quelque chose qui soit rangé dans une armoire ou qui cale un bureau mais quelque chose qui soit vraiment utile pour être un outil d'aide à la décision et pour aller plus loin.

Le mode de diffusion de ce guide est sur le site Internet. Je voudrais juste vous montrer à quoi ressemble le site Internet. De cette manière, il vous sera plus facile de vous y repérer. Nous avons fait de grand progrès sur la manière de communiquer sur le site Internet du CERTU depuis quelques années.

Sur ce site, il y a une rubrique accessible à tous dans laquelle sont récapitulées les productions CERTU et RST sur le sujet des diagnostics. Il y a un lien vers les articles spécifiques à chaque publication et un lien vers le catalogue. Sur la droite, il y a un onglet « Projets transversaux » dans lequel vous retrouvez *Ville accessible à tous*. Vous avez ensuite les sous-rubriques de *Ville accessible à tous* dont « Diagnostic d'accessibilité ». Vous avez notamment les deux articles que j'ai entourés en rouge : *Elément de méthodologie sur les diagnostics* qui est l'article traitant du CD-ROM et *Production CERTU sur les diagnostics d'accessibilité* qui est le récapitulatif.

Vous avez un lien vers le catalogue. Vous avez soit la possibilité d'acheter la version papier et le CD-ROM avec une participation aux frais d'édition de 20 euros soit la possibilité de télécharger gratuitement le PDF, sachant que pour télécharger le PDF, il faut s'inscrire comme un client normal. Cela nous permet de suivre la diffusion de nos outils et de voir lesquels sont appréciés et diffusés.

En termes de perspectives, quelle suite allons-nous donner à cela ? Nous sommes en train de travailler sur la production de fiches thématiques et de fiches de cas. Il s'agit notamment de travailler sur des cas emblématiques. Nous avons actuellement le cas d'un PAVE intéressant dans l'Hérault, notamment avec la collectivité de Cazouls-lès-Béziers et le CT Méditerranée. Des PAVE ont été réalisés dans les Alpes sous l'appellation de *Montagne accessible*. En termes d'enjeux locaux forts, cela nous semble intéressant.

Il s'agit aussi d'approfondir certaines thématiques comme le lien avec les documents de planification, la concertation, et d'anticiper des sujets comme les outils de mesure et d'évaluation, les solutions innovantes, les bonnes pratiques, etc.

Nous sommes également, nous en reparlerons, dans une démarche de comparaison européenne des pratiques en matière d'accessibilité dans de grandes villes européennes. En 2009, nous devrions

faire une synthèse de cette comparaison européenne. Cela pourra vous donner des éléments de réflexion et de comparaison.

Enfin, nous axerons notre réflexion sur la prise en compte des handicaps moins connus : déficience auditive, déficience cognitive et sur le vieillissement de la population.

Je vous remercie de votre attention. Je suis disponible pour répondre à vos questions.

Michèle TILMONT

S'il n'y pas de questions pour le moment, je propose de reprendre les questions au réseau scientifique et technique CERTU après l'intervention de Maryvonne Dejeammes en fin de matinée sur le programme *Ville accessible à tous*.

Laurent, introduisez un peu Riaillé.

Laurent SABY

Je ne suis pas entré dans le détail de cas mais une des études de cas incluse dans le CD-ROM est celle menée par la DDE Loire-Atlantique et la commune de Riaillé sur son PAVE. Le mieux, c'est que je les laisse présenter leur démarche.

Michèle TILMONT

C'est un exemple de PAVE qui a fait l'objet d'une approche méthodologique par le CT de Nantes et la DDE de Loire-Atlantique représentée par Anne-Laure Baron à ma gauche. Monsieur Daniel Genoist, adjoint au maire de Riaillé, a donc commandé ce PAVE et il va nous dire s'il est satisfait de ce que lui a proposé la DDE.

Expérience de la ville de Riaillé

Daniel GENOIST

Adjoint au maire de la commune de Riaillé

Anne-Laure BARON

Correspondante « Accessibilité » DDE de Loire-Atlantique

Daniel GENOIST

Bonjour à tous. J'arrive tout droit de Loire-Atlantique. Il y a moins de deux heures, j'étais en Loire-Atlantique. Merci au TGV.

Je suis Daniel Genoist, adjoint au maire de la commune de Riaillé. Je remplace aujourd'hui le maire qui ne peut être présent, comme je l'ai remplacé à Lorient, il y a un mois. Je suis enchanté d'être parmi vous. Je vais vous présenter la petite commune de Riaillé.

Riaillé, c'est la contraction de « riante vallée » parce que c'est une commune installée sur les bords de l'Erdre qui est un affluent de la Loire. C'est un peu le poumon vert du pays d'Ancenis auquel nous appartenons, sachant que ce qui nous rapproche le plus c'est la Communauté de commune du pays d'Ancenis qui représente 29 communes dans le secteur.

Voici une première photo pour vous faire rire un peu. C'est tout simplement une photo que j'ai prise le jour où je suis allé photographier les routes pour vous faire une présentation aujourd'hui. Le hasard a voulu que je tombe sur cette photo. Je n'ai pas pu résister à l'envie de vous la présenter aujourd'hui.

Riaillé a une surface 5 000 hectares. Il y a 1 000 hectares de forêts, 200 hectares d'eau. Vous voyez un plan d'eau sur la photo. C'est un des trois étangs qui alimente le canal de Nantes à Brest. C'est une réserve d'eau. 2 000 habitants résident à Riaillé. Il y a deux écoles primaires et un collège qui représentent environ 400 enfants.

Le gros souci de la commune, c'est la circulation. Quatre départementales se croisent dans le pays. Sur les quatre départementales, trois sont de taille raisonnable, par contre la dernière, la RD33, est une départementale où passent beaucoup de camions et qui traverse l'ensemble du centre mouvant.

Le Conseil Municipal a donc estimé qu'il était temps de regarder ce qu'il était possible de faire sur l'ensemble du bourg pour essayer de renforcer la sécurité, de ralentir les gens, de rendre plus vivable ce secteur du centre-bourg. Nous nous étions lancé plusieurs objectifs parmi lesquels : réduire la vitesse, établir un plan directeur de circulation, établir une estimation de coût incontournable et envisager des liaisons douces pour les piétons et les cyclomoteurs.

Dans un premier temps, nous avons confié au cabinet Axial une étude sur les entrées bourg. Jusque là, nous n'étions pas encore entrés dans le bourg. Sur les entrées bourg, nous avons fait un état des lieux qui nous a conduits vers un diagnostic. Nous avons évoqué un certain nombre de problèmes. Nous trouvions des solutions ou nous n'en trouvions pas. Au bout d'un moment, quand l'étude a été suffisamment profilée, nous avons fait une présentation. Nous avons systématiquement travaillé en commission et il y a eu l'intervention de la DDE qui nous a largement aidés. Il y a eu des échanges communs entre les groupes de travail. Enfin, les dossiers ont été validés par le Conseil Municipal. Il est évident que tout ça ne s'est pas fait en un jour.

Je vais maintenant vous présenter le bourg de Riaillé. Côté Nord, sur une des départementales, il y a un aménagement lié au développement du complexe sportif. C'est un aménagement en attente. La construction actuelle d'un terrain synthétique va nous obliger à revoir la copie sur les différents aménagements d'accès. Sur le côté Sud, il y a des travaux d'ensemble qui nous obligent pour réorganiser la voirie, à engager des travaux en profondeur, notamment les réseaux. Nous devons travailler sur un projet global afin de faire quelque chose de cohérent.

En ce qui concerne la RD26, côté Ouest, il y a un projet de rond-point de desserte sur zone économique et un projet de supermarché. Autrement dit, lorsque nous engagerons la procédure pour faire un supermarché, il va être question de faire des ronds-points, de faire un cheminement piéton, etc. Mais on ne va pas l'engager tout de suite. Par contre, s'agissant de la photo de droite, il n'y a pas de projet.

Vous voyez sur la photo de gauche la RD33 qui est la plus fréquentée dans la commune. Elle est en ligne droite. On arrive sur une zone 30 que je vous présenterai plus tard et qui correspond aussi à l'accessibilité pour tous puisque nous allons essayer de ralentir tout le monde.

Sur le côté Ouest, vous voyez le projet d'un rond-point de desserte de zone artisanale. A droite de cette photo, vous voyez une zone artisanale existante. Nous sommes tenus de faire une deuxième

entrée sur cette zone artisanale. C'est ce que nous ferons prochainement lorsque la zone artisanale aura suffisamment grossi. Ce n'est qu'à cette occasion que nous ferons un rond-point. Vous voyez sur la photo qu'il y a déjà un rond-point existant. Dans la géographie, ce rond-point desservira aussi bien la zone artisanale que la zone commerciale. C'est également un moyen efficace pour faire ralentir les gens.

Nous avons beaucoup travaillé avec la DDE locale en maîtrise d'œuvre. Ils recherchaient un site pilote pour établir une mise en accessibilité de voirie et des espaces publics et pour monter un cahier des charges. Un jour, on nous a demandé si la commune accepterait de participer à cette opération. Ça a été un oui unanime, donc on est parti sur cette étude.

Une enquête pour l'état des lieux a été menée. Vous voyez quelques photos. Les panneaux ne sont pas à la bonne hauteur, les trottoirs sont un peu trop hauts. Vous avez aussi des marches pour l'accès à certaines maisons qui ne sont pas aux normes. Là, nous sommes aux environs de la mairie. Les gens de la DDE étaient très consciencieux et ils mesuraient les pentes qui ne sont pas adaptées aux handicapés, notamment en fauteuil roulant. A droite, c'est le mauvais exemple, c'est l'entrée de la mairie. Nous avons un certain nombre de marches. Nous arrivons à faire l'entrée handicapée par une porte sur le côté mais en façade il n'y en a pas.

Le groupe de travail était composé de la mairie, du cabinet Axial qui avait donc fait la partie accessibilité du centre-bourg, de la DDE qui a fait le diagnostic centre-bourg, de la directrice de la maison de retraite. En effet, nous avons une maison de retraite de 80 lits. Lorsque les résidents sortent, ils sont souvent en chariot. Le simple trajet de la maison de retraite jusque chez le dentiste, par exemple, est compliqué. Nous avons réfléchi à cela. Des représentants des écoles étaient également présents au sein du groupe de travail, ainsi qu'un handicapé en fauteuil et un non-voyant de naissance, vivant sur la commune.

Je passe maintenant la parole à Madame Anne-Laure Baron.

Anne-Laure BARON

Je vais vous présenter la manière dont nous sommes intervenus. Cela va faire un peu écho avec ce qu'a dit Laurent Saby.

Je suis du siège de la DDE de Loire-Atlantique, je suis actuellement responsable du bureau d'étude d'aménagement qui traite en outre de l'accessibilité, mais pas uniquement. Je vais être amenée à changer de poste d'ici quelques jours pour partir en DDE de Charente-Maritime.

Nous avons demandé à la commune de Riaillé si elle était partante pour l'élaboration du plan. Nous souhaitions pouvoir tester la loi qui venait de sortir pour pouvoir expliquer par la suite à nos élus locaux comment l'appréhender et quels étaient les points de vigilances, ce qu'a dit Laurent Saby tout à l'heure. Il s'agissait d'identifier ces points pour construire notre discours vis-à-vis des élus. Notre objectif n'était pas de faire tous les plans du département, il s'agissait d'en faire un ou deux et de pouvoir en tirer des enseignements pour pouvoir expliquer aux communes, aux intercommunalités, comment appréhender la problématique.

Nous avons trouvé la commune de Riaillé intéressante en raison de sa taille. Nous voulions des communes relativement petites, de moins de 5 000 habitants, qui ont des problématiques moins complexes, pour voir comment aborder cette question de l'accessibilité. Ce qui nous intéressait aussi, c'était que la commune avait engagé une réflexion plus globale sur les déplacements à l'échelle du bourg, comme l'a expliqué Monsieur Genoist. Y intégrer la question de l'accessibilité nous semblait pertinent. Nous avons de vrais problèmes de liaisons douces, de sécurité voiture.

Avoir une vision globale sur cet ensemble nous semblait pertinent pour la commune. Par ailleurs, nous avons distingué la partie sur l'accessibilité comme une partie à part entière. Nous avons fait une concertation sur la partie de l'accessibilité qui a fait l'objet de comités de pilotages spécifiques. Je trouve pertinent d'avoir une vision complète de toutes les thématiques et de traiter de l'accessibilité comme une partie à part entière.

Je vais vous présenter la commune avec des plans de ville aériens et une approche de technicien. Je vous ai amené quelques extraits du comité de pilotage. Je développerai quelques points par rapport aux points de vigilance, ainsi que ce que nous avons retenu de cette expérience et j'illustrerai la manière dont nous avons abordé la question.

Dans la première phase, nous retrouvons les étapes de sensibilisation, de pré-diagnostic, de diagnostic détaillé et de plan d'actions. La première chose à mettre en exergue est de prendre du temps en amont pour sensibiliser les élus à la question de l'accessibilité. Il ne faut pas hésiter à passer une ou deux réunions pour sensibiliser tous ceux qui sont en position de décideur. C'est un objectif premier du plan et de la loi de 2005. C'est comme ça que nous l'avons interprétée. L'objectif, c'est que l'accessibilité devienne une préoccupation centrale dès qu'on parle d'aménagement, qu'il y ait un réflexe d'accessibilité qui se mette en place sur tous les projets.

L'occasion de l'élaboration du plan est aussi l'occasion de faire une sensibilisation lourde sur cette thématique, de rappeler la loi, les décrets à l'occasion du projet, d'être plus réactif vis-à-vis de cette thématique. C'est le premier point pour qu'il y ait une prise de conscience et une meilleure prise en compte dans les projets en cours.

Dans cette phase 1 de sensibilisation, quand on parle de pré-diagnostic, la loi dit qu'il faut réfléchir sur l'intégralité des espaces agglomérés de la commune, qu'il s'agisse de bourgs ou des villages conséquents. Cela représente rapidement des linéaires assez conséquents de voirie et beaucoup d'espaces à diagnostiquer.

Nous avons pris le parti de réfléchir au fonctionnement de la commune de façon très simple. Nous avons relevé la localisation des équipements sur la commune, les zones de stationnement de la commune. Nous avons regardé où étaient positionnées les places handicapées sur la commune. Nous avons réalisé une carte de synthèse, de diagnostic pour regarder le fonctionnement de la commune, dans laquelle nous avons relevé les arrêts de cars, le stationnement, les commerces, les services, les équipements, les secteurs d'activité qui avaient vocation à s'éteindre – en rouge – à terme, les zones d'extension future – en jaune – à terme.

Cela nous a permis de pouvoir parler avec les élus pour voir en termes de périmètre d'étude ce qu'il fallait retenir. Savoir si l'on diagnostiquait tout en intégralité ou si l'on ciblait dans un premier temps, les itinéraires qui ont le plus gros enjeu, sachant que le plan est un document vivant. Il n'est pas figé à un moment T. On peut très bien commencer par un bout et deux ans plus tard, le compléter. Il doit être évolutif, vivant.

C'est aussi cela que nous avons retenu du plan. C'est d'ailleurs souvent un des points qui effraie les élus : se dire que si l'on diagnostique tout, on va arriver sur des coûts exorbitants. Nous avons essayé de rester très pragmatiques. L'objectif était de faire un plan qui serve vraiment. Nous ne sommes pas là pour faire un document qui va rester dans les tiroirs.

Nous avons cherché à travailler de façon pragmatique en identifiant des secteurs qui nous semblaient à enjeux. Nous avons des équipements dispatchés sur toute la commune. Il n'y avait pas de centralité. Les secteurs en vert ont fait l'objet par la suite de diagnostics détaillés. Nous n'en oublions pas les autres secteurs pour autant. Cela viendra peut-être dans un second temps. Cela nous a semblé moins important dans un premier temps, soit parce que c'était des secteurs plus

récents ou des secteurs pavillonnaires. Nous avons préféré identifier en premier les secteurs où il y avait tous les commerces, le centre-bourg, et les liaisons principales souvent liées à la départementale.

Nous avons pris le temps de faire un tour sur la commune avec les élus. C'était très instructif de leur montrer les difficultés qu'ils peuvent rencontrer. Ensuite, nous sommes passés au diagnostic détaillé. Nous avons voulu avoir une approche pragmatique. Nous nous sommes demandé comment rendre compte de l'état d'accessibilité auprès des élus, l'objectif, étant qu'il soit partagé.

Nous ne voulions pas juste faire un état des lieux en relevant toutes les anomalies sur l'espace public. Nous voulions avoir un minimum de recul et d'analyse pour pouvoir rendre ce diagnostic à la commune. C'est ce que nous avons fait. Nous avons identifié des niveaux de conformité sachant qu'un seul niveau était conforme, le vert, et tout le reste était non-conforme. C'est un des problèmes sur la partie voirie, c'est très difficile de passer tout en vert. On a tout le temps des nuances à gérer.

Par contre, par rapport à la prise de décision vis-à-vis des élus, le but était de leur donner une vision pour qu'en termes d'enjeux et de hiérarchisation sur la commune, ils puissent se rendre compte des priorités. Sinon, on avait une carte qui était toute rouge. Cela ne parlait pas énormément. On a travaillé de cette façon, je ne rentre pas dans le détail, je crois que c'est repris dans la partie de méthodologie.

Nous avons essayé de définir des critères d'analyse pour rendre un diagnostic à la commune avec des niveaux : le vert respecte la réglementation, en jaune, il y a obstacle ponctuel qui met en non-conformité mais qui n'empêche pas de circuler, en rouge, on rencontre des obstacles gênants qui obstruent complètement le passage. En guise d'illustration, voici la carte globale sur Riaillé. Cela permet de se rendre compte des vrais problèmes auxquels nous avons à faire face en centre-bourg.

Nous avons repéré les ERP mais ce n'est pas l'ERP que nous avons diagnostiqué, c'est l'interface entre la voirie et l'ERP. Nous sommes allés regarder l'interface. Sur le plan, nous repérons ces ERP qui doivent faire l'objet d'un diagnostic pour les catégories 1 à 4 et d'une mise en accessibilité pour l'ensemble d'ici à 2015. Nous sommes allés regarder l'interface avec les ERP.

Cela a donné cet état des lieux qui a été débattu avec la commune. En regardant de façon plus précise, on avait ces itinéraires avec un niveau d'accessibilité et un relevé détaillé de tous les obstacles qu'il pouvait y avoir. Nous avons travaillé sur une base SIG pour tout repérer et avoir ces deux niveaux, à la fois le relevé détaillé de tous ces points et l'état de diagnostic. Nous avons donc bien travaillé dans une logique de chaîne du déplacement. Nous avons des itinéraires continus. Nous avons essayé d'avoir dans les observations des données chiffrées qui nous permettaient de voir s'il y avait un enjeu fort ou pas pour pouvoir lui donner un code de conformité.

Les stationnements ont également fait l'objet d'un relevé à part entière. Là, vous voyez les interfaces entre les ERP et les espaces publics. C'était la deuxième phase avec comme objectif celui d'aider la commune à évaluer et à prioriser les actions.

Le dernier point essentiel du plan pour mener l'exercice jusqu'au bout est d'avoir un plan d'actions. Voici la partie graphique du plan d'actions. Cela a consisté, suite à l'état des lieux et au diagnostic, à définir avec la commune les secteurs qui semblaient prioritaires. Sur Riaillé, nous l'avons présenté de cette façon : on voit en magenta rose, les secteurs en cours d'aménagement par les élus, où les questions d'accessibilité allaient être traitées. Ici, les secteurs dont l'aménagement était prévu à moyen terme. C'est toute la RD en traversée de ville sur le plan de l'accessibilité mais également des deux roues. Il était nécessaire de mener une réflexion beaucoup plus lourde parce qu'il n'y avait pas uniquement les problèmes d'accessibilité, il y avait notamment en centre-bourg

des problèmes de cadre de vie. C'est une problématique plus lourde qui nécessitait d'engager une discussion sur le retraitement du centre-bourg. Il s'agissait plutôt d'études à relancer.

De la même façon, certaines RD nécessitaient des réaménagements très lourds. Ce sont des projets qui arriveront à plus long terme. Nous avons aussi identifié des logiques de continuité dans la mesure où nous ne sommes pas sur du pur réglementaire comme dans les zones roses et orange. Là, dans un premier temps, il fallait essayer d'avoir des continuités praticables pour accéder à tous les équipements qui étaient un peu en périphérie de ville. En l'occurrence, ce que vous voyez en jaune pouvait être rendu accessible et donc réglementairement correct avec des moyens légers.

Ce qui est en bleu, ce sont des aménagements beaucoup plus lourds. L'idée était de rendre accessible les liaisons en jaune le plus rapidement. Nous ne sommes donc pas dans un cadre réglementaire *stricto sensu* puisque seulement un côté sur deux de la voirie sera accessible. Par contre, il faut bien expliquer à la commune que l'objectif est d'avancer. Quand le plan sera revu dans trois ou quatre ans, on pourra peut-être réfléchir à l'autre côté de la rue. Il faut avoir un document vivant, qui puisse être revu quelques années plus tard.

Sur tous ces points, nous avons effectué des chiffrages rapides de façon à ce que la commune puisse prendre des décisions sur les itinéraires à aménager. Je voudrais aussi souligner que ces mesures ne constituent pas forcément un aménagement très lourd. Il y avait beaucoup de mesures qui relevaient finalement plutôt de la sensibilisation des habitants. Il y avait des problématiques de boîtes aux lettres en saillie. Il fallait aller voir les propriétaires pour leur demander de les casser. Il y avait un garagiste qui laissait ses voitures sur le trottoir. Nous lui avons expliqué qu'il fallait qu'il laisse 1,40 à 2 mètres pour le passage des piétons. Il y avait beaucoup de petites actions qui n'allaient pas coûter cher à la commune et qui allaient plutôt prendre un peu de temps pour les expliquer aux personnes concernées.

Je vais redonner la parole à Monsieur Genoist qui va illustrer concrètement où ils en sont aujourd'hui dans la réalisation.

Daniel GENOIST

En conclusion de l'étude, j'ai quelques réflexions. La municipalité doit faire des choix. C'est un coût financier. Les entrées bourg seront traitées en fonction des projets d'urbanisme. C'est ce que je vous ai cité précédemment. Il y avait différents aménagements dans les cartons qui seront traités au fur et à mesure.

Par contre, l'axe principal desservant les écoles, en orange, doit être traité en priorité et dans le cadre des liaisons douces parce que cela permet de répondre à un double objectif : sécuriser le parcours et créer un cheminement intéressant pour tous les enfants se rendant à l'école en vélo. Par ailleurs, les petits obstacles gênant la vie courante seront supprimés. A l'échelon local, c'est assez rapide à faire. Il y a pleins de petites choses qu'on peut très bien faire. Par exemple, pour les panneaux trop bas, les obstacles bas qu'il faut enlever. Ce sont des choses que nous allons faire.

Je vais vous présenter à présent des travaux qui tiennent compte de cette étude. En ce qui concerne le contournement de l'église, la photo de gauche que vous voyez est un espace vert qui était inutilisé. Par contre, les cyclistes et les piétons qui allaient au collège qui se trouve derrière le bâtiment blanc, traversaient la pelouse. Nous avons créé la partie que vous voyez à droite. Vous voyez apparaître des parkings, un passage protégé pour les cyclistes. Des bandes podotactiles ont été installées au pied des passages piétons. Dans la mesure où une vingtaine de cars circulent dans la commune, nous avons créé un itinéraire pour eux. Les cars scolaires qui arrivent du Sud de la

commune, passent systématiquement par là ce qui évite d'encombrer le centre Vauban. Voilà pour un premier exemple.

Le deuxième exemple, c'est l'aménagement de la rue de l'Echeveau. A gauche, vous avez une vue du centre-bourg avant travaux. Nous étions encombrés par un tas de vieilles baraques. Nous les avons faites raser. Il aura fallu trois ans. Il y avait treize propriétaires différents, tous attachés soit à leur baraque soit à leurs terres, mais c'était dans un périmètre très petit. Le résultat, c'est l'ouverture sur le centre-bourg qu'on voulait depuis très longtemps à partir de la départementale.

L'idée au départ était de faire un rond-point. Celui-ci ne convenait pas à tout le monde. Finalement nous avons fait un plateau piétonnier zone 30. Nous sommes presque à la limite de la zone de rencontre. La zone 30 est aujourd'hui terminée. Vous apercevez à gauche l'ouverture du centre-bourg. Là, c'est la rue principale sur la RD où cette zone 30 est en service maintenant. Je vous garantis que ça se passe très bien. Il y a encore quelques récalcitrants avec la priorité à droite, mais ça passera. Par contre, du point de vue du ralentissement des véhicules, c'est vrai que c'est efficace.

Anne-Laure BARON

Ce que Monsieur Genoist n'a pas dit, c'est que la pharmacie qui n'était pas accessible a été déplacée. Elle est passée de l'autre côté de la RD. Cet espace était à fort enjeu. Le fait de passer en plateau et en zone piétonne redonne complètement l'accès aux piétons. En termes d'accessibilité, c'est très bien.

Daniel GENOIST

Aujourd'hui, nous avons réussi un premier pari. Nous allons continuer dans ce sens. En ce qui concerne les liaisons douces sur la partie de la rue principale, nous avons établi un cahier des charges répondant aux demandes de la population : déplacement sécurisé sur la RD33, accès pratique aux écoles, un enjeu majeur.

Nous avons présenté cela au Conseil Général puisque nous étions sur une RD. C'est en cours de validation pour l'engagement des travaux qui sont confiés à un cabinet qui s'appelle Etude ADO. Celui-ci reprend les études d'Axial et de la DDE. Nous sommes repartis de cette base. Nous adaptons les circuits en fonction de ce qui a été fait par ces précédentes études.

A l'horizon 2009, au prochain budget, nous avons inscrit toute cette artère principale qui sera en pistes cyclables et en passages piétons. Là, nous aménagerons sur les deux trottoirs pour arriver à faire quelque chose de correct.

J'ai fini avec cette présentation.

Anne-Laure BARON

S'il y a des questions, n'hésitez pas.

Frédéric CHAPTEL, DDE 13

Bonjour, Frédéric Chaptel, DDE 13. Je voulais savoir quels étaient les moyens qui avaient été mobilisés au sein de la commune, au sein de la DDE et du Bureau d'Etudes pour mener à bien le diagnostic ?

Daniel GENOIST

Je vais répondre pour la commune. Au sein de la commune, je suis également le représentant de voirie, j'ai beaucoup participé.

Anne-Laure BARON

Au niveau DDE, nous étions un groupe de quatre à cinq personnes à travailler principalement sur le dossier mais en fait on a fait cette étude dans le cadre d'une formation action en interne qui a été l'occasion de former tous nos collègues qui sont en structure territoriale. Finalement, cela a mobilisé beaucoup de monde. Tout le monde est passé sur le terrain pour relever et voir à quoi cela ressemblait. C'était d'abord une formation action en interne.

Les agences s'approprient cette démarche pour pouvoir l'expliquer ensuite à leurs collègues, aux collectivités. Riaillé a été une cette occasion. Nous avons ensuite rediffusé plus largement en interne. Depuis maintenant quelques mois, nous sommes sur la phase de diffusion à l'externe. Nous allons intervenir en intercommunalité, auprès des communes qui le demandent, auprès des adjoints de mairie. Dès qu'on nous sollicite, nous allons présenter la loi, la démarche, le contenu d'un plan, l'articulation entre le niveau intercommunal et communal, tous les points qui soulèvent des questions. Des commissions intercommunales sont actuellement en train de se monter. Plusieurs plans sont également en train de partir. Nous accompagnons les communes sur ces phases de pré-diagnostic et de définition de leur cahier des charges.

Daniel GENOIST

Je ne vous cache pas que nous y passons beaucoup de temps. Mais je pense que cela vaut le coup pour la sécurité de tous.

Maryvonne DEJEAMMES, mission Accessibilité et Personnes âgées du CERTU

Je vous remercie d'avoir insisté sur l'aspect sécurité des déplacements qui apparaissent comme complémentaires à l'accessibilité de tous dans cette approche. J'avais une question. Comme vous êtes une petite commune, comment avez-vous mené la concertation avec les usagers, et en particulier avec les personnes handicapées ou à mobilité réduite ?

Daniel GENOIST

Pour cette démarche, dans le groupe de travail, nous avons ciblé plusieurs personnes qui pouvaient être intéressées par les difficultés de déplacement. Je parlais tout à l'heure de la maison de retraite, cela représente beaucoup de déplacements. Ensuite, nous sommes allés voir les directrices d'école qui nous ont donné leur sentiment sur les déplacements jusqu'à la salle de sport, les déplacements pour aller en classe verte. Il y a des espaces verts intéressants mais qui sont à presque un kilomètre du bourg. Nous avons fait une recherche auprès de toutes ces personnes.

Il est évident que nous avons rencontré tout le monde dans les réunions mais souvent, nous avons travaillé par petit groupe de travail, pas forcément tout le monde ensemble, parce que ce n'est pas possible. Voilà la démarche que nous avons eue. Nous avons surtout voulu prendre de la hauteur par rapport à cet aménagement pour essayer d'y voir clair et cibler le plus important.

Anne-Laure BARON

Ce qui était bien, c'était de pouvoir les associer en allant sur le terrain avec les personnes handicapées de la commune. Cela a permis de se rendre compte des difficultés qu'elles rencontraient au quotidien sur l'espace public.

Philippe GOHLER, ville de Poitiers

J'avais juste une remarque par rapport aux photographies que vous nous avez montrées. Par rapport à l'aménagement zone 30 que vous voulez donner en centre-bourg, il n'y a pas du tout de contraste visuel qui ressort. Vous avez tartiné en noir partout.

Anne-Laure BARON

L'aménagement n'était pas terminé. De la résine va venir en plus.

Didier COUVAL, ville de Paris

Vous avez évoqué des commerçants, des habitants qui avaient des habitudes à modifier. Dans des communes où la gestion du stationnement n'a pas été un enjeu depuis longtemps et que le trottoir sert de stationnement minute devant la pharmacie par exemple, des mesures particulières pour gérer, caler le stationnement licite par rapport à ces pratiques indésirables qui mettent en cause l'accessibilité sont-elles envisagées?

Daniel GENOIST

L'exemple que je vais vous donner est celui de la pharmacie. La pharmacie était sur la bordure de la départementale. Les gens se garaient systématiquement sur les trottoirs devant la pharmacie. C'est la même chose devant les écoles. Un jour, le pharmacien est venu me voir pour savoir si on pouvait voir avec les gens de la DDE pour éventuellement faire une esplanade devant la pharmacie parce qu'il y avait deux marches. Les marches, cela signifiait qu'un chariot ou une poussette ne rentraient pas.

J'avais rencontré à l'époque les gens de la DDE qui m'avaient dit qu'on pouvait faire une longue rampe pour respecter les normes, mais que cela allait coûter très cher. Quand nous avons rapporté cela au pharmacien, il a dit qu'il allait réfléchir. Son comptable lui a dit qu'il n'allait pas valoriser son officine de pharmacie en faisant cela, que ça allait lui coûter très cher et qu'il valait mieux trouver un autre site pour faire la pharmacie. C'est ce qui s'est passé.

Je vous ai montré tout à l'heure que nous avons libéré un certain nombre de terrains. Nous avons proposé au pharmacien de déplacer l'officine. Ça l'intéressait aussi. Nous avons créé des parkings, libéré des trottoirs devant l'ancien emplacement de la pharmacie. Dans l'aménagement que nous avons fait dans le centre-bourg, nous avons systématiquement essayé de gagner des places de parking. Nous avons pu doubler les places de parking grâce à cela. Nous avons toujours le problème devant les écoles. Nous n'empêcherons jamais les mères de famille d'arriver au dernier moment devant l'école. Si elles pouvaient rentrer dans l'école avec leur voiture, elles le feraient. Mais ça, ça dure un quart d'heure, ce n'est pas méchant.

De la salle

J'ai deux questions. Est-ce que la DDE 44 imagine que la méthode développée et menée pour une commune de 2 000 habitants est tout à fait transposable pour une commune plus grande ?

La deuxième question est destinée à l'adjoint au maire. Vous avez fait appel à trois cabinets extérieurs pour mener ces études. La DDE n'aurait-elle pas pu mener toutes les études en amont et en aval, ce qui vous aurait évité de dépenser cela auprès de l'ingénierie privée ?

Anne-Laure BARON

Pour commencer sur la deuxième question, il faut savoir que désormais, on ne répond plus dans le champ concurrentiel. Nous sommes sur la partie conseil. L'intervention que nous avons eue sur Riaillé était dans le cadre d'une étude pilote. Nous n'avons pas demandé de rémunération. C'était un chantier pilote pour la DDE.

Daniel GENOIST

C'est vrai, nous avons gagné l'étude de la DDE. A l'origine, pour la sécurisation du centre-bourg, nous ne pensions certainement pas aller aussi loin. Le but au départ était de voir ce que nous pouvions faire dans les entrées bourg pour ralentir la circulation. Effectivement nous avons cherché un cabinet pour le faire. Nous sommes tombé sur le cabinet Axial parce qu'il répondait à ce que nous voulions faire. Ce n'est qu'après que la DDE est venue se greffer sur cette affaire. Mais nous étions déjà largement engagés avec le cabinet Axial.

Anne-Laure BARON

Juste pour compléter, il est vrai que certaines communes, comme la commune de Riaillé, ont des problématiques multiples, à la fois sur les déplacements vélo, la sécurisation, l'accessibilité.

A chaque fois, nous refaisons le travail avec les communes. Nous nous demandons s'il n'est pas plus intéressant de tout traiter en même temps. Par contre, lorsque nous travaillons sur le cahier des charges avec les communes, nous identifions véritablement la partie accessibilité et la partie PAVE comme des parties à part entière. Sur certaines communes que nous avons pu accompagner par la suite, nous sommes davantage sur des études globales.

Sur la partie plan, nous distinguons des comités de pilotage spécifiques sur l'accessibilité, ne serait-ce qu'en raison de la concertation demandée. Cela nécessite d'avoir un moment privilégié sur cette thématique. Il ne faut pas qu'elle soit noyée dans le reste. Par contre, il est vraiment intéressant d'avoir une approche globale sur des communes qui n'ont pas encore commencé à avoir de plans de référence globaux. Certaines communes ont déjà des plans de référence sur leurs espaces publics. Nous venons simplement ajouter l'accessibilité. D'autres ont besoin qu'on leur donne une vision plus globale de leur fonctionnement. Dès lors, il est pertinent d'avoir différents angles d'attaques. Il est alors demandé à un seul bureau d'étude d'avoir toutes les compétences pour répondre.

Daniel GENOIST

Nous aurions bien aimé avoir la DDE pour faire la dernière phase de l'étude mais il s'est avéré que la maîtrise d'œuvre n'était plus assurée par la DDE. Il nous a fallu chercher un autre cabinet d'étude pour faire les liaisons douces.

Anne-Laure BARON

A la limite, les deux études en amont auraient pu être faites conjointement par le bureau d'étude. Mais à un moment, il faut une réflexion un peu globale en amont. Dès que la priorité est définie, il faut passer à la maîtrise d'œuvre. Avoir au moins deux étapes distinctes, ça me semble logique sur ce type d'étude.

Pour répondre à votre question de savoir si la méthodologie est transposable à des communes plus grandes, c'est plus compliqué. Selon moi, il y a une véritable interrogation à se faire au début. Il s'agit de bien réfléchir au fonctionnement de la commune, de la collectivité. Ici nous avons ciblé sur le bourg, parce que nous n'avions pas de villages plus importants. Sur d'autres communes, ce n'est pas forcément le cas, il y a peut-être plusieurs secteurs à diagnostiquer. Ce travail en amont de pré-diagnostic est vraiment essentiel pour voir par quel angle aborder la problématique. Cible-t-on sur des secteurs que l'on juge particulièrement à enjeux ? C'est à discuter avec élus.

Ensuite, nous passons sur la phase diagnostic. Dans les étapes, je trouvais intéressant de se demander comment rendre compte de l'état d'accessibilité de la commune. Nous avons retenu cinq critères, mais ça peut-être trois. Ce n'est pas transposable tel quel selon moi. Il faut se re-questionner en fonction des spécificités, des problématiques particulières de la commune. Il faut nécessairement se re-poser des questions en amont avant de partir sur la méthodologie. Par contre, je pense qu'on retrouve systématiquement les grandes étapes : pré-diagnostic, diagnostic détaillé, plan d'actions.

Michèle TILMONT

Nous prenons une dernière question et nous changeons d'échelle. Nous allons aller dans le Nord de la France pour voir ce que concocte la communauté urbaine de Lille.

De la salle

Quand on s'intéresse à l'accessibilité de la voirie, si l'on veut rester au cœur du débat sur le développement durable, j'imagine que vous vous êtes également posé la question de la gestion des eaux pluviales. Tout à l'heure, la photo de l'église m'a interpellée. On voit que pour permettre une cohabitation des différents usagers, vous avez été obligés de supprimer un espace vert pour créer davantage de surface imperméable. Est-ce que vous avez étudié la compensation et les conséquences sur les eaux pluviales afin de bien faire cohabiter les deux problématiques ?

Daniel GENOIST

Rassurez-vous, nous avons beaucoup d'espaces verts dans la commune. Il se trouve que sur la photo, on ne le voit pas, mais à moins de 500 mètres, il y a un terrain de football.

De la salle

La question est à plus grande échelle que celle de la commune. Je pense au niveau national.

Daniel GENOIST

Nous n'irons pas au-delà dans les surfaces goudronnées dans le centre-bourg. C'est le maximum que l'on puisse faire. S'il est possible de recréer d'autres espaces verts ailleurs, nous le ferons. Tout à l'heure, je vous parlais de démolition. D'autres démolitions sont envisagées pour faire des espaces verts, et éventuellement des parkings.

Anne-Laure BARON

Pour moi, cela renvoie aux questions des techniques existantes pour aménager la voirie, pour à la fois permettre d'avoir des surfaces qui soient suffisamment roulantes et qui permettent un certain niveau d'infiltration des eaux. Certaines techniques existent, mais forcément à un moment il y a des compromis à faire entre les solutions pour avoir des surfaces parfaitement roulantes et des solutions où l'on préserve l'eau pluviale. C'est toujours au cas par cas.

Daniel GENOIST

Par contre, au niveau de l'eau, nous sommes obligés de faire très attention, car il y a beaucoup de pentes sur la commune. Nous sommes forcés de faire des choses assez grandes pour s'en sortir. Sinon, en cas d'orage, le bourg est inondé.

Michèle TILMONT

Nous vous remercions. Marc Courbot et Claude Dhondt vont nous parler de la métropole de Lille.

Expérience de la ville de Lille

Marc COURBOT

Ingénieur déplacement, Communauté urbaine de Lille

Claude DHONDT

Directeur Voirie Espaces Publics de la Communauté Urbaine de Lille

Claude DHONDT

J'ai la responsabilité de la direction voirie espace publique à la Communauté Urbaine de Lille. Je voudrais juste dire quelques mots pour resituer ce qu'est la Communauté Urbaine de Lille. C'est un établissement public créé par la loi de 1968, relative aux intercommunalités. Aujourd'hui, la Communauté Urbaine regroupe 87 communes sur un territoire d'environ 60 000 hectares. Il y a environ 1 100 000 habitants, mais surtout une grande diversité de territoires. Quatre communes

regroupent 40 % de la population. La plus petite commune, la commune de Warneton, ne fait que 178 habitants selon le dernier recensement.

L'établissement a longtemps été présidé par Pierre Mauroy, mais depuis les élections d'avril, c'est Martine Aubry qui assure cette présidence. Deux mots sur le budget. Il s'élève à environ 1,5 milliard d'euros. Nous avons des compétences traditionnelles en voirie, assainissement, transports publics mais depuis 2002, des compétences nouvelles particulièrement en développement économique, sport, rayonnement de la métropole sont venues d'ajouter.

Plus particulièrement sur la direction de la voirie, le budget est de l'ordre d'une centaine de millions d'euros par an en investissement et d'une quinzaine de millions d'euros par an en fonctionnement. Le patrimoine communautaire est de 2 500 kilomètres de voies, mais avec les nationales et les départementales c'est 4 200 kilomètres, toutes domanialités confondues. C'est un linéaire de trottoir de près de 4 700 kilomètres, toutes compétences confondues sur l'ensemble du territoire.

La prise en compte de l'accessibilité est menée depuis quelques années, mais elle a connu un essor nouveau depuis que la nouvelle présidente a désigné une déléguée conseiller, Madame Willoqueaux en l'occurrence, maire de la commune Lys-lez-Lannoy. Nous démarrons à peine un travail de fond avec elle. Je vais laisser la parole à Marc Courbot pour présenter ce qui a déjà été fait au sein de la Communauté Urbaine et les pistes, les orientations que nous envisageons, avec cette nouvelle déléguée au handicap.

Marc COURBOT

Merci Monsieur Dhondt.

Je vais présenter dans un premier temps des choses qui sortent un peu du contexte du plan afin de cadrer ce que nous faisons depuis de nombreuses années et aussi les prémisses des plans d'accessibilité que nous avons élaborés les années passées.

Pour recadrer l'importance de la chaîne du déplacement, une source Enquête déplacements de 2006 montre qu'environ 3,7 déplacements par jour et par habitant sont nécessaires sur la métropole lilloise, ce qui représente cinq trajets à pied. On se rend bien compte de l'importance de la voirie mais aussi des interfaces entre voirie transport, voirie ERP. La voirie est au cœur de la chaîne du déplacement. Quelques données de l'Enquête déplacements me permettent d'insister sur le fait que trois déplacements sur quatre vers un arrêt de transport collectif se font à pied. C'est vrai que l'accessibilité à pied est d'une grande importance, notamment pour les personnes à mobilité réduites.

Quelques illustrations de pratiques actuelles : les adoucissements de bordure et l'implantation des bandes podotactiles sont une pratique courante depuis le début des années 90. A la parution de la norme bandes podotactiles, nous avons tout de suite embrayé sur la réalisation systématique des adoucissements et de l'implantation des bandes. J'avoue que nous avons beaucoup plus d'adoucissements que de bandes podotactiles. Aujourd'hui, nous n'avons plus qu'à rajouter la bande au niveau de l'adoucissement. Mais l'adoucissement réalisé régulièrement dans chaque aménagement.

Cela a été renforcé par les arrêtés de 1999 et de 2006. En 2002, nous avons élaboré un guide à l'attention des techniciens afin qu'ils prennent en compte cette question des bandes podotactiles. Nous nous sommes rendu compte que les guides techniques internes davantage beaucoup plus pris en compte par les techniciens. Comme Monsieur Dhondt l'a expliqué, il y a quatre unités

territoriales au niveau de la voirie qui travaillent chacune sur leur territoire. Le but de ce guide était d'homogénéiser les pratiques sur l'ensemble du territoire.

Il y eu une démarche sur les feux sonores qui a été entamée il y a quelques années. Aujourd'hui 51 % des carrefours sont équipés de dispositifs sonores. Il y a un marché en cours qui vise à équiper l'ensemble des carrefours à proximité immédiate des arrêts de transports collectifs lourds. En début d'année, seuls 30 % des carrefours, cette année 20 % des carrefours ont été équipés. Cette thématique est en cours et menée en lien avec les communes, dans la mesure où les télécommandes sont payées par la Communauté Urbaine, mais fournies aux communes pour transmission aux usagers.

Aujourd'hui 525 télécommandes ont déjà été transmises aux usagers. Pour accompagner complètement la démarche des feux sonores, des supports d'utilisation ont été adaptés. Une notice technique a été faite en lien avec une association locale d'aide aux malvoyants pour faire une plaquette à l'attention des usagers. On retrouve le caractère blanc sur fond noir pour avoir le bon contraste. Le CD-ROM à destination des personnes aveugles existe aussi pour connaître le fonctionnement de la commande et les instructions de sécurité.

Pour la petite histoire, hier une personne aveugle qui utilise le système m'a appelé pour nous demander d'améliorer le système. Actuellement, il y a uniquement un signal feu vert et feu rouge. L'utilisateur nous a demandé d'intégrer le nom de la rue. C'est prévu au marché. Les retours commencent à arriver, c'est là que nous allons pouvoir entamer une démarche de concertation pour améliorer le système.

Nous essayons de prendre systématiquement en compte l'accessibilité aux transports collectifs. Pour tout ce qui concerne les services mis en œuvre au niveau des lignes de bus, une charte d'identité commune prend en compte les zones de manœuvre de personnes à mobilité réduite à côté de l'abri de bus.

Voici donc un petit exemple de plan d'accessibilité de la voirie, à petite échelle pour nous. Mais il s'agit quand même de trois grandes rues d'une ville assez dense. Nous avons réalisé cela en 2005. Un relevé a été effectué sur trois rues au niveau des carrefours. C'était une campagne d'adoucissement de bordures et d'implantation du mobilier urbain de type potelés ainsi que des bandes podotactiles. Le marché a été passé sur la base d'un appel d'offres spécifiques. Voilà le périmètre d'intervention : 39 carrefours ont été traités. Un inventaire a repris sur chaque carrefour ce que nous allions refaire en matière d'adoucissement, de bandes podotactiles, de mobilier etc.

Pour dégager des enseignements de cette prestation ponctuelle, nous avons eu du mal à trouver l'outil marché adapté parce qu'il y avait trois rues. La question était de savoir si on faisait un appel d'offres sur liste ou un appel d'offres spécifique ? Le choix s'est porté sur l'appel d'offres spécifique pour cumuler les quantités et réduire les coûts. Mais finalement, nous nous sommes vite rendu compte que tout cela allait coûter très cher. En 2005, les entreprises avaient du travail. Je crois me souvenir que le premier marché a été infructueux. Au deuxième passage, une seule entreprise a répondu. Les prix étaient élevés. Aujourd'hui, il y aurait sans doute vingt réponses d'entreprises. En 2005, nous n'avions eu qu'une offre avec des prix élevés.

Pour vous donner quelques ordres de grandeurs, pour les 39 carrefours, l'opération a coûté 120 000 euros HT. 39 carrefours, cela représente 39 forfaits d'installation de chantier puisque c'est 39 mini-chantiers avec le balisage à chaque carrefour. Cela représente un petit 15 000 euros noyé dans la masse, mais en cumulant, cela fait pas mal. 50 % du montant total a été dédié aux bandes podotactiles et implantation de mobilier.

Nous avons une politique communautaire de sécurisation des traversées piétonnes où les potelés sont quasi systématiques aux droits des adoucis de bordures pour empêcher le stationnement au niveau des adoucis de bordure qui créent un masque à la visibilité au niveau des carrefours. Ce sont les seuls potelés que pose la Communauté Urbaine qui n'est pas compétente en matière de mobilier urbain. C'est de la compétence de la Ville. Nous posons uniquement pour tout ce qui est question de sécurité.

Le prix global de mise en conformité a été d'environ 110 euros/m² hors potelé. Si on rajoute les potelés, on est plus à 150 voire 160 euros/m², ce qui est un ratio déjà assez important pour la mise en conformité. J'incite uniquement des adoucis de bordure et des bandes podotactiles.

Voici quelques images. Les difficultés techniques majeures ont été de retrouver des pentes aux normes, étant donné que nous avons dans ces secteurs des couverts de bordure de 14. Il faut prendre un trottoir d'1,20 mètre avec un découvert de 14 pour venir récupérer la pente qui est autorisée avec les 8 % maximum. Sur la photo, on voit bien que le bord de bâti a été raboté. On ne voit plus la peinture. Le trottoir est initialement au niveau du bas de peinture. Il y a tout un travail de rabotage du trottoir pour récupérer les pentes. Une expérience de l'urbain est nécessaire pour récupérer les bonnes altimétries sur ce genre de projet.

D'autres images. Sur celle-ci, l'adoucis existait. Ici, cela consistait simplement à mettre les bandes podotactiles, les potelés et la réflexion d'enrobés autour. Ici on se rend bien compte de la pente de trottoir, le dévers est au delà de 2 %. On le voit largement sur la photo. Par ailleurs, nous ne pouvions pas récupérer tous les seuils dans la mesure où l'on rencontre des difficultés au niveau des interfaces avec le bâti puisqu'il y a des seuils de portes et qu'on ne peut pas casser le seuil. L'urbain nécessite une technicité particulière pour mettre en conformité certains trottoirs.

A la suite à cette expérience un unique sur un secteur restreint, nous avons essayé de trouver les coûts moyens d'intervention ponctuelle pour rendre une réflexion complète. Sur 14m² + implantation de bandes podotactiles + implantation systématique de trois potelés en section par exemple, il y a la traversée piétonne et les deux côtés de la traversée. Une réflexion en enrobé noir sur une traversée piétonne, c'est 4 200 euros. Nous avons souhaité avoir ces ordres de grandeur pour pouvoir estimer dans le cadre d'une politique de mise en conformité, le coût d'une dizaine de passages piétons. De cette façon, nous avons immédiatement un ordre de grandeur.

Si l'on prend au carrefour, avec une zone de réflexion un peu plus large et plus de potelés, le coût au m² est moins important parce qu'on a une surface d'enrobés plus importante ce qui fait baisser le coût au m². On arrive entre 4 000 et 8 000 euros pour une mise en conformité de traversée.

J'arrive au cœur du sujet pour expliquer où nous en sommes. L'accessibilité du PDU est en cours d'écriture car le PDU est en cours de révision. C'est dans ce cadre que nous avons commencé à réfléchir au plan de mise en accessibilité. Je vais vous expliquer le point de vue de la Communauté Urbaine à ce niveau.

Quand nous avons cette journée, j'avais souhaité passer après l'intervention d'une commune de 2 000 habitants pour montrer les différentes échelles de grandeur que l'on pouvait rencontrer au niveau des plans de mise en accessibilité. Nous avons 4 500 kilomètres de trottoirs en gestion. La question était de savoir par où commencer ? De quelle façon de hiérarchiser les voies ? Par quel bout prendre le projet ?

Nous avons constaté que 81 % de la population habitait à moins de 300 mètres d'un arrêt de transport collectif. Cela a été le point d'entrée de la réflexion. Nous avons commencé à regarder sur une zone expérimentale les zones situées à moins de 300 mètres d'un arrêt de transport collectif

lourd, en recensant les problèmes au niveau des abords directs de chaque arrêt de transport collectif.

En parallèle de cette démarche, nous nous sommes dit que nous allions traiter les abords directs des arrêts de TC, les accès aux ERP communautaires et que l'intégration dans les travaux neufs devait être systématique. Cela concernait le travail quotidien.

La zone expérimentale est Tourcoing centre. Nous avons choisi cette zone pour déterminer les itinéraires à étudier. Pour donner des ordres de grandeur, cette zone représente 173 hectares. Comme le disait tout à l'heure Claude Dhondt, la Communauté Urbaine, c'est 60 000 hectares. 10 000 habitants, c'est l'îlot considéré. La desserte en transport collectif de cet îlot est assez dense : trois stations de métro, deux arrêts de tramway, une gare TER. C'est une zone dont la mise en accessibilité totale est nécessaire puisqu'elle a une fréquentation importante.

Quelle a été la méthodologie ? Les données d'entrée ont été le cadre bâti donc le recensement des îlots, la fréquentation des arrêts de transports collectifs du secteur et un lourd travail de recensement de la fréquentation des établissements recevant du public de ce secteur. Il a fallu procéder un sondage soit directement auprès de la commune pour les établissements communaux, soit de l'établissement pour connaître ses estimations de fréquentation.

A partir de ces estimations, nous avons construit ce que nous avons appelé les lignes de désir. Sur cet exemple, à partir de l'îlot, nous avons calculé la distance la plus courte par rapport à l'arrêt de transport collectif le plus proche. A partir de tous ces calculs, nous avons pu classer des voies avec un taux de fréquentation. C'est un travail lourd. Nous n'avons pas eu la chance d'être étude pilote du Nord. Nous avons trouvé une autre solution, en l'occurrence une stagiaire qui a établi cette zone expérimentale. Elle a calculé manuellement toutes les distances les plus courtes entre les îlots et les zones attractives afin d'établir l'ensemble des lignes de désir.

Ensuite, nous avons construit en suivant une méthode linéaire. Au sein de cette zone expérimentale, quelles zones ressortent comme étant fortement fréquentées par les piétons ? Ici, les barreaux les plus fréquentés sont ceux où nous avons les zones tampons les plus larges. Ici, il y a un lycée. Il est à proximité d'un arrêt de transport. Nous avons défini à partir de là des itinéraires à privilégier en priorité. Ensuite, il a fallu prévoir les continuités pour avoir une chaîne complète de déplacement entre les transports et les zones les plus intéressantes à mettre en accessibilité en priorité. Aujourd'hui, nous ne savons toujours pas par où commencer, mais c'est une méthode qui reste à affiner. Beaucoup de questions restent en suspens.

Pour aller au bout de notre démarche sur la zone expérimentale, nous avons procédé à un diagnostic sur la zone en question. Nous nous sommes inspirés d'une grille d'analyse du CT CERTU pour l'expérimentation de Valenciennes, mais nous avons essayé de trouver des simplifications à cette grille. Lorsque l'on prend cette grille complète, sur le terrain, il faut balayer chaque point et c'est très lourd. Nous l'avons simplifié pour prendre les aspects les plus importants du relevé de terrain.

Sur la grille CT CERTU, on retrouve toutes les informations, mais sur le terrain, ce n'est pas évident de tout relever. Il faut une expérience des arrêtés pour voir si c'est en conformité. Nous sommes allés tester cela sur le terrain, en prenant un plan et en pointant sur le plan ce qui était en conformité et ce qui ne l'était pas.

Nous ne sommes pas allés beaucoup plus loin dans la démarche dans la mesure où la commission intercommunale n'existe pas encore. Elle est en cours de constitution. Nous travaillons actuellement avec Madame Willoqueaux à la constitution de cette commission intercommunale qui aura pour objectif de valider la méthodologie de construction de ce qu'on appelle PMAVEP. C'est peut-être plus compliqué que PAVE, nous l'appelons PMAVEP.

Elle devra valider cette méthodologie dans la mesure où c'est nous qui avons établi le postulat de départ. Nous avons choisi de faire ça aux proximités des arrêts de transports collectifs en priorité. C'est un choix politique de dire que l'on commence par là plutôt que de desservir les ERP communautaire ou les ERP des communes dans un premier temps. Nous sommes toujours en attente. Il est prévu que la commission se constitue au mois de juin. Il faudra être prêt en décembre pour que le diagnostic soit complètement établi. Nous prendrons beaucoup de stagiaires.

Nous n'avons pas encore décidé d'externaliser complètement la définition. Il y a deux étapes à notre échelle : la définition des itinéraires et les diagnostics terrain. Notre souci premier est de définir ces itinéraires à aménager en priorité et aussi les questions d'externaliser ou pas. Les bureaux d'étude commencent à se présenter. Sont-ils tous au même niveau pour réaliser les diagnostics terrain et la définition des itinéraires ? Cela va demander un certain temps. Pour 170 hectares, il a fallu une stagiaire à plein temps donc sur 60 000 hectares, ce sera autre chose.

Ensuite, il faudra définir le lien entre le plan communautaire et les plans communaux, propres aux compétences des communes. Nous faisons actuellement le tour des associations. Nous ne sommes pas en avance en la matière. Beaucoup de Communautés Urbaines ont déjà une commission intercommunale, mais nous avançons à petits pas. Nous n'avons pas de support politique avant, donc l'établissement n'avait pas cette volonté d'aller de l'avant. C'était déjà fait au niveau technique, mais il manquait cette impulsion politique.

Nous réfléchissons à tout cela avec également la question des financements, la question des sous-commissions à mettre en œuvre et une évolution des façons de faire à renforcer. Aujourd'hui nous souhaitons aussi que la commission intercommunale ne soit pas seule parce qu'au niveau communautaire, nous ne pourrions pas gérer l'ensemble du territoire. Il y aura forcément des sous-commissions. Nous insistons auprès des communes pour qu'elles mettent en place leur « commission communale », une structure informelle de réflexion et de conseil qui soit spécifique à leurs compétences et qui retranscrive leurs travaux à la commission intercommunale par la suite.

Nous allons essayer d'avoir un travail de concertation entre communes et Communauté Urbaine pour bien prendre en compte ces interfaces.

Y a-t-il des questions ?

De la salle

Une question sur les abaissements de trottoirs. Vous avez fait une étude économique sur les abaissements. Est-ce que sur les carrefours, des solutions alternatives chiffrées, de type trottoirs traversants ou avancés de trottoirs ont été étudiées ? Ceci dans un but de comparaison. Ou êtes-vous exclusivement restés sur l'abaissement ?

Marc COURBOT

Nous sommes restés sur l'abaissement. C'est le cas type de l'avancée de trottoirs classique avec des couverts de bordure. Nous n'avons pas cherché de solutions alternatives pour réduire les coûts. Aujourd'hui, neuf carrefours sur dix sont traités de cette façon sur la Communauté Urbaine. Le but était vraiment d'avoir un ordre de grandeur propre à cette traversée. Nous avons quelques trottoirs traversants. C'est vrai que cela coûte moins cher à la mise en œuvre mais après, il y a des soucis techniques au niveau des bandes podotactiles et des zones 30. C'est pour cette raison que nous n'en faisons pas beaucoup.

Philippe GOHLER

Vous avez cité un exemple où vous n'aviez pas la possibilité d'absorber le dévers. Avez-vous pensé à vous lancer dans des dérogations ?

Marc COURBOT

Nous ne nous sommes pas encore lancés dans la politique de dérogation, mais j'ai de plus en plus de demandes de techniciens qui souhaitent faire des fiches pour établir un positionnement communautaire sur la demande de dérogation. J'ai pris l'exemple des pentes, mais en ce moment c'est plus l'exemple des stationnements à 3,30 mètres. Quelle est la politique communautaire quand on ne peut pas faire la place à 3,30 mètres ? Est-ce qu'on adresse un courrier type à la CCDSA ? Comment gère-t-on cela aujourd'hui ? Ces problèmes arrivent souvent. Quand on ne peut pas faire de place à 3,30 mètres, est-ce qu'on choisit de ne pas la faire du tout ou d'en faire une à 2 mètres en demandant une dérogation ? Aujourd'hui, nous nous posons ces questions. Vu la densité de l'habitat dans la Communauté Urbaine de Lille, nous avons énormément de soucis au niveau du stationnement car nous avons des emprises limitées. Dans huit cas sur dix, nous ne sommes pas capables de faire des places à 3,30 mètres. Nous réfléchissons à ces cas dérogatoires mais nous ne sommes pas encore armés pour le faire.

Philippe GOHLER

Faites-vous une réception de chantier avec les associations ?

Marc COURBOT

Non, pas encore, mais je pense que cela va s'améliorer dans le cadre de la commission intercommunale dans la mesure où nous allons vraiment établir des liens avec les associations. Nous essayons d'être de plus en plus présents en termes d'accessibilité sur les chantiers afin d'obtenir le point de vue de l'utilisateur sur les chantiers. Actuellement, nous sommes vraiment en nombre restreint et nous ne travaillons pas encore en collaboration avec les associations. Pour cette raison, les réceptions se font comme ça, mais nous avons de plus en plus de recours des associations sur les non-conformités. Nous y répondons comme nous le pouvons pour l'instant.

De la salle

Nous sommes en cours de réflexion pour l'élaboration de notre plan d'accessibilité de la voirie. Dans la mesure où ces plans doivent être annexés au plan de déplacement urbain et élaborés avec l'autorité responsable de transports que nous sommes, nous souhaiterions élaborer le plan pour l'ensemble des communes de notre agglomération. Monsieur Christiani qui n'est pas là aujourd'hui, avait suggéré que les communes transfèrent à l'agglomération leurs compétences en matière d'élaboration du plan ce qui engendrerait une modification des statuts d'agglomérations.

Je voudrais savoir s'il y a un autre moyen juridique pour que l'agglomération puisse porter l'élaboration du plan sur l'ensemble du territoire de l'agglomération sans modification de statuts ?

Michèle TILMONT

Les commissions communales et intercommunales, les intercommunalités, les EPCI ont une compétence obligatoire d'aménagement de l'espace. D'après la loi de 2005, les commissions sont, en principe, toutes intercommunales. Il n'empêche que l'on peut avoir des commissions de réflexion, de soutien, des sous-commissions à l'échelle des territoires communaux. Sur certaines villes c'est très important. Cela fonctionnait déjà avant la loi, il ne s'agit pas de jeter le bébé avec l'eau du bain et de faire fit de ces instances de concertation.

Par contre, la commission communale pour l'accessibilité des personnes handicapées n'a strictement rien avoir avec la procédure d'élaboration des PAVE. Nous regrettons beaucoup l'absence de Damien Christiani. J'espère qu'il sera avec nous les 18 et 19 mars pour amener ce sujet qui est important. Il doit y avoir un transfert d'une compétence facultative. Je dis bien facultatif, car il y a obligatoire, facultatif, optionnel, etc. C'est le millefeuille des compétences françaises sur lequel nos politiques planchent aujourd'hui pour essayer de restreindre des feuilles, mais ce n'est pas simple.

Je vous rappelle que les commissions intercommunales ne s'adressent qu'aux les villes et intercommunalité de plus de 5 000 habitants. La procédure d'élaboration des PAVE relève de la responsabilité de l'Assemblée délibérante de la commune. Bien sûr, si le PAVE se fait à l'échelle intercommunale, – et il y a tout intérêt, on le voit bien avec l'exemple de Lille – des solidarités entre grandes et petites villes se mettent en place au sein de ce territoire. Dans cet exemple, il y a un pouvoir politique fort puisque aujourd'hui on retrouve très souvent à la tête des EPCI, bien plus que lors de la précédente mandature, les mêmes élus que les élus de l'agglomération principale de l'EPCI. Les antagonismes sont en train de se résoudre et c'est bien pour l'intercommunalité qui doit à la fois créer cette solidarité territoriale et aussi cette solidarité économique, car toutes les communes n'ont pas les mêmes capacités en termes de fiscalité.

Ce que Damien Christiani a écrit, c'est qu'il fallait qu'il y ait une procédure de transfert de compétences de la commune à l'EPCI, notamment s'agissant de l'élaboration du plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics. C'est formel, mais je pense que si l'on veut respecter la loi, c'est comme cela qu'il faut voir les choses. Dans la mesure où les commissions intercommunales ont vocation à dresser un constat de l'accessibilité et qu'elles ont en leur sein des représentants d'associations militantes susceptibles d'introduire des contentieux, il me semble que les associer à la réflexion ne peut être que bénéfique. Il faut peut-être distinguer le point de vue juridique *stricto sensu* et le côté concertation. Il faut amener à la table des discussions toutes les bonnes volontés sur le sujet.

De la salle

Si vous me permettez, je comprends bien l'aspect concertation mais là, le problème est financier. Nous souhaitons porter l'étude pour l'ensemble du territoire de l'agglomération, mais j'aimerais savoir s'il n'existe pas une autre procédure qu'un changement de statuts ? Ne peut-on pas s'appuyer sur cette commission intercommunale et sur notre compétence en matière de déplacement urbain pour élaborer le plan à l'échelle de l'agglomération dès lors qu'il y a un intérêt communautaire ?

Michèle TILMONT

De toute façon, il faut toujours qu'il y ait un intérêt communautaire. Je pense que c'est une obligation. Le préfet regarde toujours s'il y a un terrain communautaire pour que la compétence soit

transférée à l'EPCI. C'est un des motifs du transfert de compétences. C'est une motivation, c'est tout. J'espère que Monsieur Christiani sera avec nous lors du prochain colloque afin de répondre plus précisément à ces questions.

Un dernier point. Je n'ai pas trouvé dans les textes, mais peut-être que Gérard Villers de la DGMTI, présent avec nous ce matin, en sait plus sur le sujet. Je n'ai pas trouvé de procédure d'approbation de ces plans. C'est l'Assemblée délibérante qui les approuve, mais il n'y a pas d'enquêtes publiques. Il n'y a enquête publique que si c'est une annexe du PDU. C'est intéressant. S'il y a enquête publique, il peut y avoir des observations. C'est plus long, certes, mais cela permet de rassembler un certain nombre de points de vue sur le plan. Quand le PAVE est à l'annexe du PDU, d'abord il a une portée juridique plus forte puisqu'il est opposable au document d'urbanisme qui en résulte et ensuite, il est soumis comme le PDU à enquête publique. Il faudra peut-être creuser cette question avec Damien Christiani la prochaine fois. Gérard, vous souhaitez ajouter quelque chose ?

Gérard VILLERS

Non, je n'ai rien à ajouter. Vous avez parfaitement fait le point sur le sujet.

De la salle

Pour revenir sur les problèmes de pentes et de dimensions, par exemple lorsque le trottoir ne fait pas 1,40 mètre. Quel travail de diagnostic et quel plan pluriannuel d'investissement peut-on envisager avec les différents bureaux d'étude ou avec les sociétés extérieures de diagnostic pour arriver un jour à aménager ces cas particuliers et éviter de se retrouver face aux plaintes des riverains, des usagers qui estiment que la voirie n'est pas accessible voire même dangereuse ?

Claude DHONDT

Votre question est-elle technique ou financière ?

De la salle

Les deux.

Claude DHONDT

Sur la part financière, je veux bien me jeter à l'eau, même si aujourd'hui le vote du budget 2009 n'est pas encore acté et surtout, que les structures budgétaires du mandat à venir ne sont pas définies. Toujours est-il qu'il y a une forte demande d'identification spécifique de l'accessibilité PMR dans les plans d'investissements. Il y a la même demande au niveau des deux roues et sur d'autres thématiques.

Il y a plusieurs manières d'y répondre. Il s'agit soit de créer des autorisations de programmes spécifiques, votées et validées par l'Assemblée délibérante, soit de considérer que dans une politique de voirie, des thématiques transversales comme les deux roues ou les PMR doivent s'inscrire. Actuellement ce n'est pas encore complètement défini. Je ne peux pas répondre de manière formelle aujourd'hui. Mais en tout état de cause, sous une forme ou une autre, en autorisation de programmes ou en intégration dans une politique globale, il y aura une identification de ces thématiques plus transversales.

Marc COURBOT

Après en termes techniques, c'est ce qu'on évoquait tout à l'heure, cela passera par des cas dérogatoires quasi-systématiques. Nous ferons du mieux possible mais nous ne pourrons pas mettre des trottoirs d'1,40 mètre dans tout Lille. C'est une impossibilité technique avérée. Nous devons monter des dossiers de dérogation, dans la mesure où nous ne pourrons pas forcément tout faire dans les normes. D'autant que maintenant, 1,40 mètre, c'est hors obstacle continu, donc c'est un peu compliqué, mais je pense que l'expérience de Riailé est intéressante à ce niveau. En mettant différents niveaux de gradation (accessibilité totale, moyenne, potelé gênant), on pourrait définir si c'est toute la rue qui est inaccessible, ou si c'est juste un problème ponctuel. Ceci peut-être à creuser.

Michèle TILMONT

Y a-t-il une dernière question ?

Laurent SABY

Pour rebondir sur les questions de communalité, intercommunalité. J'ai eu l'impression que vous disiez qu'il y aurait peut-être superposition ou juxtaposition de plans communaux et d'un plan intercommunal ? Ai-je mal compris ? Selon moi, ce n'est pas possible.

Marc COURBOT

J'entendais par plans communaux, les plans communaux spécifiques aux ERP, donc spécifiques à leurs compétences. Il s'agirait de les mettre en concordance avec le plan communautaire spécifique à nos compétences diverses, de faire la synergie entre les deux. Dans le cas contraire, on risque de se retrouver avec des ERP et une voirie accessible et des seuils un peu partout.

Laurent SABY

Mais il n'y a pas plusieurs plans : l'un concernant les voiries intercommunales et l'autre concernant les voiries communales ?

Marc COURBOT

Non, nous sommes compétents sur quasiment toute la voirie en agglomération.

Claude DHONDT

Juste un tout petit complément. Il ne peut y avoir un seul plan, c'est souhaitable. Il faut aussi comprendre que dans les rapports entre les Communautés urbaines et les communes, il est hors de question que les Communautés Urbaines interdisent aux communes des réflexions sur le sujet. Les structures doivent cohabiter.

Un intervenant

Juste un mot par rapport à la dérogation. Je pense que par rapport au trottoir d'1,40 mètre que l'on n'arrive pas à avoir dans la rue, il faut tous se poser la question du partage de la voirie, se dire que demain une cour urbaine ou d'autres types d'aménagements répondront au problème, plutôt que d'envisager une dérogation systématique. Nous devons remettre en cause notre profil.

De la salle

Je voudrais rebondir sur la question des plans d'accessibilité. La ville de Saint-Étienne a une communauté d'agglomération. La compétence de voirie est partagée entre les 43 communes et la communauté d'agglomération. La ville de Saint-Étienne et la communauté d'agglomération ont fait un groupement de commandes, mais la réponse n'a pas été donnée par les 42 autres communes. Est-ce qu'il y aura 42 plans d'accessibilité ou est-ce qu'il n'y en aura qu'un ? A mon avis, il y en aura 42.

De la salle

Je reviens aux problèmes techniques. J'ai une information et une question. Par rapport au 1,40 mètre et aux dérogations, j'ai posé récemment la question à un juge. Sa réponse est très claire, en cas de recours, la dérogation ne fonctionnera pas. C'est le stationnement qu'il faut supprimer. Dès maintenant et sans attendre 2015, la responsabilité du maire et des élus est clairement engagée. Sur ce point, la solution des dérogations est à consommer avec modération même si l'on sait que remettre en question le partage de la voirie en site urbain est politiquement difficile et financièrement lourd de conséquences techniques.

Ma question portait sur les feux tricolores. Vous avez distribué 525 télécommandes. Je voulais savoir si vous aviez des retours sur l'usage pratique et les aspects sécurité. Le système est aujourd'hui certes normalisé, c'est ce qu'il y a de mieux, mais les conditions d'usage de la voirie, le comportement des automobilistes et de deux roues laisse à désirer. L'appréciation de l'usage d'un feu rouge, par exemple, est très relative. Il y a accessoirement un pourcentage non négligeable de gens qui roulent sans permis, dans des voitures qui ne sont pas assurées. Même avec une télécommande et des indications sonores, je trouve qu'il reste dangereux d'envoyer un non-voyant traverser un carrefour. Je voulais savoir, dans la mesure où vous avez distribué une quantité importante de télécommandes, quels étaient les premiers retours sur ces aspects ?

Marc COURBOT

Au niveau des retours, je n'en avais pas eu jusqu'à hier. Hier, il s'agissait d'un cas particulier. La personne s'était retrouvée sur une bretelle d'accès d'autoroute parce qu'elle s'était mal dirigée au niveau de ce feu sonore. Les retours font état de problèmes de direction. La question est de savoir quel est le feu qui est actionné parce qu'il y a des rayons d'action au niveau des feux. Il ne faut pas en mettre à moins de trois mètres l'un de l'autre, sinon on peut mélanger les phases.

Nous étions déjà conscients de ces problèmes, c'est pourquoi nous avons précisé dans le CD-ROM, que lorsqu'une information semble contradictoire ou non précise, le malvoyant doit faire comme s'il n'y avait pas de feu sonore et qu'il se repère comme avant. D'une manière générale, les retours sont plutôt positifs. Les gens soulignent que le système facilite les traversées. Dès qu'on est sur des secteurs plus contraints, où il y a beaucoup de feux, beaucoup de bruit, notamment quand on se trouve sur des carrefours en oblique, le dispositif est à double tranchant. Il peut apporter un plus, comme un moins. C'est pour cela que les usagers nous demandent d'avoir une démarche de

concertation, afin d'améliorer le système et d'en envisager des compléments. La solution n'est pas idéale. Aujourd'hui 50 % des carrefours équipés, il va falloir vite les mettre à jour.

Claude DHONDT

Un petit complément. C'est quand même mieux que rien. Si les non-voyants n'avaient pas cela, ils n'auraient rien du tout. Votre question touchait beaucoup au civisme de tous les utilisateurs de la voie publique, particulièrement les automobilistes. On peut collectivement regretter qu'il ait fallu inventer un certain nombre de choses, des équipements qui coûtent chers et qui ont un certain nombre d'inconvénients pour simplement faire respecter la loi. Aujourd'hui en termes de vitesse, on nous oblige, entre guillemets, à mettre des ralentisseurs, on nous oblige à mettre des potelés qui empêchent le stationnement sur trottoir. Peut-être demain, faudra-t-il remplacer les feux rouges par des barrières ?

Michèle TILMONT

Maryvonne Dejeammes va faire un point sur l'ensemble des travaux menés par le CERTU sur la voirie. Elle travaille depuis plusieurs années sur ces questions et anime un certain nombre de groupes de travail de normalisation, notamment la révision de la norme des bornes d'éveil de vigilance et la détection d'obstacles. Elle est particulièrement apte à répondre à toutes les questions sur le 1,40 mètre dégagé de tout obstacle.

**Présentation de « Ville accessible à tous » (VAT),
de la normalisation en voirie évolution réglementaire,
des expériences européennes significatives
sur le plan de la mise en accessibilité de la voirie
et des aménagements des espaces publics**

Maryvonne DEJEAMMES
Mission Accessibilité et Personnes âgées du CERTU

Bonjour.

Je vais me positionner pour vous faire l'actualité des possibilités d'aménagement relatives à l'accessibilité de la voirie et de la ville. Je ne vais pas aller très loin sur la présentation du programme *Ville accessible à tous* au CERTU. Il a déjà été évoqué par Laurent Saby. Nous insistons sur l'usager au centre des préoccupations, l'approche globale de la chaîne du déplacement. L'organisation de journées d'échanges sur des thèmes d'actualité a également été évoquée. Actuellement nous en réalisons une par année mais nous essayons aussi d'en relayer au niveau régional par l'organisation des CT sur leurs secteurs d'influence. Nous produisons des guides méthodologiques. Enfin, le site du CERTU vous a été présenté.

Je vais commencer par un point sur la normalisation. Certains types d'aménagement à prendre en compte dans les plans d'accessibilité de voirie ont été évoqués. S'agissant des répéteurs de feux piétons, pour le visuel R12 des passages pour piétons classiques, la norme à appliquer est NFS32002. Celle-ci a été révisée et publiée en 2004 après un arrêté pris en 2002. Au niveau de l'actualité des traversées de voies de tramways, lorsque ce n'est pas dans un carrefour et que l'on veut aménager un passage, il y a création d'un visuel R25, visuel qui est déjà utilisé sur les voies ferroviaires et pour lequel, le répéteur sonore a été soumis à des tests. Actuellement sur la base des recommandations et d'une norme ISO, un message sonore probant est maintenant disponible. La réglementation sur ce signal sonore va suivre en 2009.

Concernant les surfaces podotactiles, la révision de la norme NFP98351 est prévue en 2009. Hier, nous avons une réunion d'approbation de la dernière version de la révision, mais qui n'a pas complètement abouti donc c'est encore repoussé. C'est un peu long et fatiguant, mais c'est comme cela. Il y a quand même des avancées significatives. La première concerne la largeur de la bande qui, dans sa version dite standard, fera 60 centimètres. C'est huit rangées de plot dans le sens de traversée. Cela s'explique par la longueur du pas qui a un peu augmenté avec la taille de la population et des personnes aveugles qui sont plus autonomes et qui marchent comme tout le monde.

Nous avons également fait avancer la question de la résistance à la glissance et à l'indentation. Les matériaux seront normalement plus sûrs et vous éviterez des contentieux.

Une autre avancée sur le contraste visuel imposé, notamment pour le repérage de divers équipements. Il y a eu une étude de faisabilité et de métrologie pour laquelle nous avons eu l'aide du laboratoire de Paris. Je signale aussi qu'il y a un catalogue de normes, un fascicule de documentation qui donne des profils de diverses surfaces tactiles.

Quelques indications sur le contraste visuel. Il est imposé pour les bornes d'éveil de vigilance, le repérage des obstacles tels que bornes et poteaux. Il est également imposé pour le marquage

réglementaire d'un passage piéton par rapport à la chaussée. Le marquage linéaire des bornes blanches est réglementé mais en plus, il faut faire attention à ce que le contraste visuel soit assuré entre la chaussée et le marquage. Parfois, l'ajout d'une couleur saumon ou jaune sur la chaussée à l'emplacement d'un passage piéton est préjudiciable au contraste visuel.

Les limites ont été fixées à partir de la littérature, principalement étrangères, mais aussi en se rapprochant de spécialistes français au cours d'une réunion de concertation. Les valeurs sont données selon que le dispositif est plus clair ou plus foncé que son environnement immédiat. Je vous montre ici le schéma qui va illustrer la norme sur la façon de prendre la mesure en plusieurs points entre la surface tactile et le sol environnant. J'ai aussi ici des exemples de matériaux utilisés, pour réaliser des bornes d'éveil de vigilance qui ont été testés. Nous nous sommes assurés que ces matériaux permettaient d'associer une borne d'éveil et un sol environnant permettant d'atteindre, dans l'état neuf de la borne d'éveil, le contraste minimum et souhaitable pour les personnes aveugles.

Concernant la détection d'obstacles, autre point imposé dans l'arrêté du 15 janvier 2007, la profession des fabricants de mobiliers urbains nous a alertés – mais au moment de la rédaction, nous en étions conscients – sur l'exigence beaucoup trop forte s'agissant de l'abaque de détection d'obstacles. Le CERTU a donc été missionné pour animer un groupe de travail pour étudier cette question et envisager éventuellement la révision de l'abaque.

Une analyse a été faite par l'Association pour la Promotion des Aveugles et Malvoyants, spécialistes de l'instruction de locomotions. Une expérimentation visualisant en trois dimensions a également été réalisée. Le cheminement d'une personne avec une canne a été enregistré afin de reconstituer le cheminement avec le balayage de la canne ainsi que le mouvement des pieds. Nous avons constaté que la technique d'utilisation de la canne d'aveugle ne permettait pas de détecter tous les volumes. Ceci nous a amené à reconsidérer l'abaque de détection afin que la détection des obstacles se fasse sans préjudice pour la personne qui chemine avec sa canne.

Un nouvel abaque a été adopté récemment lors d'une réunion de ce groupe. Le poteau devra faire un minimum de 1,10 mètre de haut s'il fait un diamètre de 6 centimètres et ensuite. Nous considérerons des volumes pour le mobilier urbain dont le minimum devra pouvoir inclure un cylindre de 50 centimètres de haut s'il fait un diamètre de 28 centimètres. Nous progressons jusqu'à 8 centimètres pour le cylindre pour une hauteur de 88 centimètres.

L'exigence est donc un peu moins forte que pour l'abaque antérieur. Ceci va nous amener à un amendement de l'arrêté du 15 janvier 2005. Nous en profiterons pour faire une clarification de la rédaction sur les obstacles en porte-à-faux et les obstacles en saillie latérale. J'illustre ici par des panneaux de signalétiques qui comportaient des espaces libres sous les poteaux, entre les poteaux ou les pieds de mobiliers préjudiciables. Ici ils ont été protégés par d'autres poteaux. Cela avait été évoqué dans l'exemple de Riaillé où il y avait une illustration : attention aux panneaux de signalisation pour lesquels certains volumes restent trop bas et donc très dangereux, en particulier pour le corps supérieur.

Ensuite il reste des interrogations concernant les véhicules d'équipements sur la voirie et les espaces publics. C'est un hiatus lié à la rédaction des décrets et arrêtés concernant les ERP et installations ouvertes au public d'un côté, et à l'arrêté sur la voirie et les espaces publics de l'autre. Cela concerne les toilettes, les cabines téléphoniques, les kiosques de billetteries ou d'informations qui vont être dans les espaces publics, mais pour lesquels l'arrêté ne précise rien.

Notre dépliant, *Une voirie accessible*, recommande de se reporter à la réglementation ERP. Nous nous demandons si cette réglementation est adéquate sachant que d'autres normes pourraient être applicables.

Le repérage des passages pour piétons est un point qui a été introduit dans l'arrêté de janvier 2007 et pour lequel la recherche de solutions pérennes est en cours. Mon collègue, Antoine Leroux, est en train de faire le tour de villes. Si certains d'entre vous sont en train d'expérimenter, de proposer ou de mettre en place des solutions, merci de me le signaler, nous essaierons avec vous d'en tirer les enseignements pour en faire profiter la communauté.

Enfin, les bandes de guidage ou bande d'intersection et de localisation. Le CNTSA, le groupement des associations de personnes aveugles et malvoyantes les plus représentatives en France, souhaite qu'une attention plus grande soit portée aux bandes de guidages qu'ils estiment nécessaires dans certaines situations. La question de la normalisation devrait être lancée à partir de l'an prochain. Une étude de l'état des lieux a d'ores et déjà été entamée au CT de Lyon.

Maintenant, j'aimerais que nous nous intéressions à nos voisins européens. Le premier point que je vais indiquer attire surtout aux zones de rencontres. Vous avez dû entendre parler d'un décret qui concerne les zones de circulation apaisées, qui regroupent les zones 30, les zones de rencontres et les aires piétonnes. Pour les zones de rencontres, les personnes aveugles et malvoyantes sont montées au créneau, craignant de ne pouvoir s'y repérer, de ne pas pouvoir marcher en sécurité.

Cette disposition est déjà en vigueur dans d'autres pays européen mais avec des particularités, notamment en Belgique, en Suisse. Cela s'appelle aussi les *shared spaces* aux Pays-Bas et au Royaume-Uni. Dans ces pays, les déficients visuels posent les mêmes questions qu'en France. Les Anglais ont déjà procédé à des tests en laboratoire sur des séparateurs physiques, matériels et tactiles, destinés à permettre aux aveugles de cerner les limites entre l'espace piéton et la voie circulée. Il y a de séparateurs en forme de losange, des bandes de guidage, des rosseaux de trottoirs ou des rampants de caniveaux.

Nous en sommes aux tests de laboratoire mais ce sont des essais que nous valoriserons. Nous chercherons, pour les questions spécifiques de déficience visuelle, à faire un séminaire d'échanges afin de mettre en place des coopérations et de gagner du temps dans les recommandations.

Dans le cadre de notre projet, *Ville accessible à tous*, nous avons fait des comparaisons de 55 pays. Nous avons établi un protocole d'enquête. Nous nous préoccupons principalement de dresser le bilan de la législation et de la réglementation, de voir comment les pays s'organisent et de voir comment la concertation est faite sur le terrain. Nous voulions trouver des exemples significatifs. Cinq pays ont été choisis : la Belgique, l'Espagne, les Pays-Bas, le Royaume-Uni et la Suède. Ces derniers ont des indications de niveau d'accessibilité, des pratiques et des techniques de concertation différentes des nôtres. J'ai pris les exemples dans le domaine de la voirie mais cette enquête a également été établie sur le cadre bâti et les transports.

A Barcelone, l'ensemble des communes a un guide référentiel. Celui-ci fait état d'un tunnel imaginaire qui permet de vérifier que le cheminement est libre de tout obstacle et cela même en cas de travaux. Les services chargés de la voirie des secteurs utilisent cet outil pour procéder à des vérifications sur le terrain ou faire des propositions de conception.

Je sais que l'Espagne admet des pentes de rampant bien plus importantes que dans d'autres pays, notamment la France, mais je n'ai pas les chiffres en tête.

Autre exemple significatif que nous avons trouvé en Suède et au Royaume-Uni, les *accessibility advisers* ou *access officers* attachés à chaque communes sont les référents accessibilité ou conseil pour les personnels des services de la municipalité mais aussi pour les privés qui souhaitent faire des progrès d'accessibilité. Cela touche principalement les entreprises, les commerces. Il y a une différence entre le Royaume-Uni et la Suède. En Suède, il s'agit d'une qualification reconnue pour laquelle une formation d'un an est prise en charge par l'Etat suédois. En général, ils cherchent à

recruter des personnes handicapées. Au Royaume-Uni, la qualification n'est pas encore figée mais il y a un groupement professionnel de ces *access officers*. On peut par ailleurs noter que dans certaines villes françaises, des chargés de mission ou des référents accessibilité viennent d'être mis en place.

Dernier exemple aux Pays-Bas s'agissant du recours à des surfaces tactiles et au contraste visuel sur les poteaux de signalisation. Ces derniers n'hésitent pas à faire des noirs et blancs sur les poteaux pour les faire ressortir. S'agissant de l'usage des surfaces tactiles, comme vous le voyez ici, il n'y a pas de pictogramme vélo mais c'est une piste cyclable. Il y a une bande d'éveil de part et d'autre de la piste cyclable et un séparateur physique entre le trottoir et la bande cyclable.

Je termine en vous proposant de répondre à vos questions.

De la salle

Ce n'est pas une question, c'est une précision. Le programme *shared space* est un programme européen porté sur les pays riverains de la Baltique et dont la France était exclue. Très vite, ils se sont aperçus que ce partage de l'espace poserait des problèmes, notamment pour les personnes les plus fragiles, que ce soit les personnes handicapées visuelles ou physiques, mais aussi les personnes âgées et les enfants.

Le CERTU a fait une analyse comparative et critique, notamment avec les villes d'Allemagne et des Pays-Bas qui s'étaient inscrites au programme *shared space*. Le concept de zones de rencontre qui ressort du décret de cet été n'est pas un *shared space*.

Il est nécessaire de ne pas avoir un espace complètement partagé, qui fragilise les personnes âgées, les enfants et les personnes déficientes visuelles. L'important est un problème de conception que nous aborderons cet après-midi et notamment de sensibilisation des architectes paysagistes et urbanistes à avoir des matériaux et des cheminements à la fois esthétiques et fonctionnels.

Actuellement, il y a une dérive de l'esthétique. Nous travaillons actuellement avec un certain nombre de professions du domaine de l'architecture et de l'urbanisme. Il faut faire preuve de beaucoup de créativité pour faire à la fois du beau et du fonctionnel.

Michèle TILMONT

D'autres questions ?

De la salle

Une question à propos des dispositifs sonores pour aider les malvoyants à traverser. Certaines associations ne sont pas favorables à la réglementation actuelle. Beaucoup de villes installent un autre dispositif, un message en clair est diffusé sur les deux phases de feu : la phase rouge et la phase verte. Quelle suite sera donnée à la réclamation de ces associations fort militantes sur ce dispositif ?

Maryvonne DEJEAMMES

A ma connaissance, la DSR qui est en charge de la signalisation routière n'a pas estimé le besoin de réviser, ni l'arrêté, ni la norme.

Un intervenant

Ce n'est pas uniquement un problème de normes. C'est aussi à l'échelon supérieur un problème d'instruction interministérielle, donc c'est un problème réglementaire. Les messages des feux sonores sont inscrits dans le marbre, dans l'instruction. Une instruction peut certes se modifier, mais comme il est inscrit que les feux tricolores sont verts, jaunes, rouges, que le signal piéton est vert et rouge, les messages pour les non-voyants sont codés pour le vert et parlés pour le rouge.

Il peut y avoir une demande de modification de l'instruction mais nous ne sommes pas dans l'attente de réponse. C'est un acquis. C'est inscrit dans l'instruction.

Maryvonne DEJEAMMES

A ma connaissance, la DSR estime qu'il n'est pas nécessaire de revoir l'instruction ministérielle. Elle a répondu à ces associations qu'elle maintenait son dispositif. J'ai été impliquée dans la discussion dès le début. Je peux vous indiquer que nous avons fait une étude avant de faire passer le règlement. Ce qu'on appelle la ritournelle ou le ding dong du feu vert s'entend à une distance trois fois plus importante que le message vocal. Il est particulièrement intéressant que ce message codé soit parfaitement entendu.

Par contre, l'arrêté prévoit que sur le rouge, il y ait un message parlé permettant d'ajouter de l'information. Comme la Communauté de Lille vient de nous le dire, les usagers demandent d'avoir l'information sur la rue qu'ils traversent. C'est une aide au repérage.

Les associations réclamaient sans doute les messages parlés sur les deux phases pour avoir plus d'informations, mais il est important que le message vert ne soit pas mélangé à d'autres choses, qu'il soit parfaitement entendu. Nous sommes convaincus que le signal codé imposé et normalisé est toujours bon. Par ailleurs, je tiens à souligner que les communes qui ne respectent pas la réglementation, se mettent hors la loi.

Michèle TILMONT

Je crois que le souci des associations de personnes en situation de handicap, c'est que les systèmes soient identiques d'une ville à une autre, de manière à ce que lorsque la personne aveugle se déplace, elle ne soit pas face à des systèmes hétérogènes lui demandant un réapprentissage des traversées de voirie. L'idée première est d'avoir une unification des systèmes.

Un intervenant

En l'occurrence il y a une problématique d'universalité du message. On entre dans une problématique contradictoire avec ce qui est amené par l'instruction interministérielle et ce qui est plutôt à mettre en phase avec une sorte d'instruction au niveau européen, au niveau de la normalisation des signaux sonores et visuels.

Maryvonne DEJEAMMES

Nous sommes les seuls en France à diffuser des messages vocaux. Tous les pays, en Europe et dans le Monde, utilisent des messages codés. Vous avez pu circuler dans des villes européennes où le message codé est permanent. On accepte en France la télécommande, alors que c'est quand même discriminatoire parce que les gens qui n'ont pas de télécommande ne peuvent pas bénéficier des

messages, mais la télécommande est désormais normalisée donc un aveugle peut aller dans une autre ville et accéder au message. Nos systèmes ciblent à la fois la sécurité par le message codé et l'information par le message vocal sur le rouge. Je pense que l'on peut continuer là-dessus.

Michèle TILMONT

Merci beaucoup Maryvonne. Vous êtes à la pointe de l'information sur la révision des normes. Ce sont des dispositifs très importants parce qu'ils doivent essayer de standardiser les avancées technologiques, les aides techniques.

Je vous souhaite à tous un bon déjeuner. Nous avons ce matin des intervenants défaillants, ce qui nous a permis d'engager un dialogue avec la salle. Cet après-midi, en principe, tous nos intervenants sont là, donc cela va être serré en termes d'horaire si l'on veut bien terminer à 17 heures 30.

Un intervenant

Je rappelle que dans les chemises qui vous ont été remises, il y a un questionnaire. Remplissez-le, il nous permettra d'aborder la programmation des journées de mars. Il est important pour nous d'avoir vos retours.

Expérience de la ville de Poitiers

Intervenants non identifiés Ville de Poitiers

Intervenant 1

Sur le pôle multimodal, tous les itinéraires ont été doublés voire triplés. On a des escaliers, des escalators, des ascenseurs aux normes, avec du braille, des caractères en relief et une synthèse vocale pour dire : « vous êtes arrivés au niveau 1 », comme la loi nous le demande. Sur la terrasse du pôle multimodal : des cheminements contrastés, des places GIG-GIC contrastées et de l'appareillage adapté, comme les horodateurs.

Au niveau de la passerelle, on a mis une signalétique en place puisqu'on a une bordure qu'on ne peut pas surcharger : c'est une vieille passerelle. Donc, on a choisi – encore avec les associations – de mettre en place ce logo vert (que vous pouvez voir en haut) pour les guider, lorsqu'ils arrivent sur cette passerelle, vers le pôle multimodal, pour ne pas qu'ils empruntent l'autre trottoir.

Au niveau du théâtre auditorium : encore des ascenseurs qu'ils prennent pour arriver du bas du théâtre et se rendre sur un nouvel ascenseur pour rejoindre de plain pied le centre-ville. Mêmes caractéristiques sur les transports en commun : des bordures biaisées, avec une largeur de passage de 1,40 mètre. La loi nous demande 90 : c'est donc un peu plus.

Au niveau de l'épingle à cheveu de Solferino, pour rejoindre le théâtre : on sort de la passerelle ici ; on a des petits paliers de repos pour rejoindre le premier ascenseur du théâtre. On sort du théâtre pour rejoindre le centre-ville : on a donc une rampe d'accès. Même technique : l'itinéraire est toujours doublé. Pour 2009 : suite des travaux pour rejoindre définitivement le centre-ville, avec une rue aménagée.

Je vous présente une vidéo du chantier tel qu'il est en ce moment, c'est-à-dire fini à 80 %.

Intervenant 2

La difficulté dans tous ces projets, c'est qu'on est face à différents interlocuteurs : tous les collègues du bâtiment, les sociétés d'économie mixte etc. Il faut sensibiliser tout le monde à ce chantier. S'il y a un maillon défaillant, la chaîne est rompue. Mais on a réussi, avec la volonté de deux ou trois élus, à avoir ça aujourd'hui.

Intervenant 1

On peut voir ici une petite technique : l'éclairage (les candélabres) est suspendu, ce qui limite les obstacles au sol.

Intervenant 2

La difficulté qu'on avait, c'était comment se connecter à l'autre ouvrage qui ne demande qu'à tomber. Le pôle multimodal s'arrête donc à 3 centimètres de notre passerelle, qu'on a juste cisailée. Ce qui fait que chaque ouvrage reste indépendant vis-à-vis de l'autre. La CNFPT qui est

venue se construire également... donc on a tout traité en accessibilité. On a un projet : ramener désormais une grosse partie de notre réseau de transports en commun et faire une connexion ascenseur entre le bas et le haut pour les différentes lignes (un gros point de correspondance). C'est un de nos gros projets.

Tout ce carrefour a été complètement repris. Auparavant, c'était du « tout voiture ». On a donc créé un espace où le piéton peut désormais passer : il y a quand même 350 bus qui passent par jour, avec des girations importantes : c'est pour ça qu'on a ce giratoire franchissable. Dès qu'on traverse, on a la possibilité de prendre cet ascenseur qui va nous permettre de monter directement sur l'autre espace public du théâtre auditorium.

Ça, c'était pour vous montrer un exemple de chaîne de déplacement. En 2009, on a des projets avec les espaces verts : il y a des circuits ville nature que l'on voudrait rendre accessibles et aussi des aménagements classiques que l'on va essayer de développer sur la ville.

En fin de compte, nous avons fait l'accessibilité à coût zéro, c'est-à-dire qu'il n'y a pas d'enveloppe spécifique pour l'accessibilité. Par contre, on l'intègre systématiquement dans le cadre de tout nouveau projet, ce qui fait que le surcoût reste vraiment raisonnable.

Michèle TILMONT

Juste deux remarques. En effet, s'il y a des projets de constructions neuves et que le bilan de l'opération permet de prendre en charge ces aménagements, on doit prendre en charge ces aménagements. Du point de vue budgétaire, ça se passe bien. Mais ce n'est pas toujours le cas. Il y a des parties qui sont sur de l'existant, sur lesquelles il n'y a pas d'aménageurs qui vont payer l'accessibilité. Donc, c'est une solution quand même restreinte à des endroits bien ciblés sur la ville.

La deuxième remarque, c'est que, pour avoir emprunté ce genre de circuit (je pense notamment – c'est un cas un peu limite, je le reconnais – à l'échangeur de la gare Perrache à Lyon, où on peut en effet, quand on vient de certains coins, traverser pour rejoindre par le haut, puis redescendre dans le jardin etc.), il faut une sacrée signalétique, sous peine de se perdre à tous les coups. C'est extrêmement compliqué de trouver son chemin. Ça veut dire qu'il faut vraiment faire un effort sur les indications visuelles, sonores, pour que les personnes puissent trouver leur chemin. Ce n'est pas toujours évident.

Intervenant 2

On y travaille avec la SNCF, qui voudrait s'en servir comme site de référence, pour trouver toute une signalétique sur les rampes, avec une codification braille et en relief : on pourrait donner ces itinéraires sans devoir ajouter esthétiquement encore plus de panneaux.

Michèle TILMONT

J'ai compris que votre souci était d'éviter les panneaux et allait jusqu'à indiquer sur des systèmes de téléphone portable les feux sonores. C'est ça ?

Intervenant 2

Oui.

Michèle TILMONT

Supprimer les panneaux (ça va beaucoup intéresser Maryvonne Dejeammes), mais aussi signaler les entrées dans les zones 30, les zones 20, les aires piétonnes, où actuellement les associations demandent à ce qu'il y ait une vocalisation des panneaux pour que les personnes aveugles sachent qu'elles entrent dans une zone de rencontre.

Maryvonne DEJEAMMES

J'allais effectivement dans ce sens. J'ai un peu le sentiment, à la vision des aménagements qui sont présentés, que vous avez eu une concertation constructive pour le handicap moteur. Mais qu'en disent les autres associations ? Pour en revenir à la remarque de Michèle Tilmont, il nous a été rapporté, par les associations de sourds et malentendants et dans le domaine du handicap mental et cognitif, que la signalétique et son éclairage étaient particulièrement utiles. Donc je suis un peu inquiète : effectivement, la signalétique classique (par panneaux) ne marche pas bien et il faut penser à d'autres solutions pour les personnes déficientes visuelles. Mais elle est utile à tout le monde. Quand on cherche son chemin, on demande à un piéton voisin qui répond : « Je ne connais pas le nom de la rue »... parce qu'on ne trouve plus de plaques de rue dans nos villes.

Intervenant 2

Tout à fait. C'est pour ça qu'on réactive complètement le chantier des plaques de rue, sur lequel on était déficient : on met donc 100 000 euros de plaques de rue dans tout le centre-ville, l'année prochaine. Nous, on parle surtout de PSH (Personnes en situation de handicap), parce qu'on part du principe qu'une personne à la gare, avec une valise, c'est bien de la traiter aussi. Dans les itinéraires avec les marches, ces personnes avaient également des problèmes. On touche donc un plus grand public. Il est plus facile de faire des aménagements de ce type.

Michèle TILMONT

Attention aussi quand on dit : « l'itinéraire, on peut le trouver aussi sur Internet ». Tout le monde n'a pas accès à Internet. Attention à mettre un peu de signalétique dans les villes : il n'y a pas que la signalisation routière pour les voitures.

Intervenant 1

Ne vous inquiétez pas. Ce projet, on l'a vu il y a deux semaines avec les associations de personnes malvoyantes et aveugles. Du côté de la signalétique, on veut vraiment étudier – pour Poitiers en tout cas (et même l'agglomération) – une signalétique en harmonie, c'est-à-dire : que ce soit sur les bâtiments ou sur la voirie, mettre une signalétique claire et adaptée, ne pas la multiplier inutilement, éviter de perdre la personne.

Michèle TILMONT

J'espère que chacun comprend que cette remarque est destinée à tout le monde, et pas seulement à l'exemple de Poitiers.

Intervenant 2

Sur la photo que vous voyez, le souci que nous avons avec la signalétique est le fait de l'architecte, qui a inventé une signalétique sur le panneau noir que même les valides n'arrivent pas à lire. Ainsi, le TAP pour « Théâtre Auditorium de Poitiers » : il faut avoir fait Saint-Cyr pour arriver à le décoder ! Donc on attend un an que l'architecte soit oublié pour remettre une signalétique normale. Mais ça, c'est le lot quotidien de tous nos aménagements.

Intervenant 1

On est déjà en discussion pour mettre un fil d'Ariane, des Vigilink sur l'ensemble du site, et peut-être – pourquoi pas ? – de partir de la gare SNCF, qui va faire son chantier en 2009, jusqu'au centre-ville avec un fil d'Ariane. Par contre, on ne veut pas se loupier : choisir vraiment un matériau adapté sur l'ensemble du parcours. Déjà, une personne en situation de handicap physique peut se déplacer sans aucune fatigue sur l'ensemble du parcours. Maintenant, c'est vrai que le point à aborder, c'est la signalétique : il faut bien travailler dessus.

De la salle

Ma première question est plutôt pour Monsieur Fonte et concerne le positionnement au niveau de l'organisation dans la direction des services techniques ou de la voirie (je ne sais pas comment vous êtes structurés). Vous disiez que tout le monde avait intégré cette démarche d'accessibilité : je voulais savoir si vous étiez passés par des actions de formation ou de sensibilisation.

Intervenant 1

Moi, je fais partie du service Voirie Espaces publics et du service Bâtiment (50/50). Ma mission, c'est de propager l'accessibilité à l'ensemble des services, de voir tous les projets qui sont faits par les collègues et de les informer du cadre réglementaire, mais aussi de les sensibiliser à l'accessibilité. Donc, s'ils ne comprennent pas, les mettre systématiquement dans un fauteuil, leur expliquer pourquoi, leur démontrer l'utilité du système.

Intervenant 2

Par exemple, à nos bailleurs sociaux, qui ne sont pas vraiment sensibles à la cause, Stéphane vient apporter conseil gratuitement. On peut les aider, à travers des projets dans notre bureau d'études. Au départ, on crée. Et une fois qu'ils seront bien formés, ils deviendront autonomes. Aujourd'hui, le problème est que Stéphane est un peu dépassé par les événements, c'est-à-dire que ça vient de partout...

Intervenant 1

L'avantage du système, comme on le disait ce matin, c'est la chaîne de déplacement : je suis au début et à la fin, donc je vois l'ensemble de ce qui se fait entre les services et je peux aider un service en particulier, s'il a du mal à se raccorder à un autre etc.

De la salle

C'est un rôle de conseil ?

Intervenant 2

Conseil, oui. Et puis on prend les travaux de voirie pour aider les gens. On joue le jeu.

De la salle

La deuxième question portait sur la formation, la sensibilisation des collègues. Est-ce qu'il faut qu'on fasse de la sensibilisation ? Sous quelle forme ?

Intervenant 2

Tous nos projets d'aménagement sont validés en partenariat avec les associations : on fait des réunions de travail, tous les deux mois, où l'on vient présenter nos projets, voire on va sur le terrain avec elles... que ce soit les collègues Espaces verts, Bâtiment... A partir du moment où il y a un impact sur l'accessibilité, on leur présente. C'est du boulot en amont ; par contre, derrière, on n'y retourne pas.

Intervenant 1

De toute manière, j'essaie de faire tourner tous les nouveaux arrivants avec les associations, pour leur présenter les différents types de handicap. Quand on parle d'un abaissement de 2 centimètres, il faut qu'ils comprennent, quand on les met dans un fauteuil, que 2 centimètres de vue, c'est déjà quelque chose. Il faut donc déjà faire comprendre à un dessinateur en voirie ce que représentent 2 centimètres. Même procédé en signalétique.

Intervenant 2

En ce moment, on met beaucoup d'énergie sur tous les permis de construire, toutes les intégrations dans le domaine public. Sur tous ces projets, on est présent en amont pour justement les rendre conformes à ce qu'on attend, nous, en accessibilité. Tout ça, c'est pareil : il faut être présent, en conseil, mais ça ne nous coûte pas spécialement.

Intervenant 1

C'est vraiment prendre le projet longtemps à l'avance, pour travailler sur l'accessibilité.

De la salle

Vous travaillez aussi à qualifier le personnel d'exploitation, d'entretien ?

Intervenant 1

Oui, bien sûr. Ma mission est de contracter l'accessibilité au maximum pour que tout le monde soit touché, quitte à revenir sur un chantier qu'on a réalisé, à mettre la personne en fauteuil ou à mettre un bandeau sur ses yeux pour qu'elle teste le dispositif mis en place.

Maryvonne DEJEAMMES

Donc beaucoup de travail en régie.

Intervenant 1

Oui. On dialogue avec les prestataires...

Intervenant 2

C'est pareil pour les boîtes de BTP : il faut former tout leur personnel.

Intervenant 1

Mais on s'aperçoit qu'ils sont volontaires.

Michèle TILMONT

Il me reste à remercier les intervenants de Poitiers avant de remonter vers la capitale. Pour la présentation du projet PANAMMES, nous accueillons le Professeur José-Alain Sahel, directeur de l'Institut de la Vision et chef de service au CHNO des Quinze-Vingts et à la Fondation ophtalmologique Adolphe de Rothschild, ainsi qu'Olivier Chrétien, ingénieur des services techniques de l'Agence de la Mobilité de la Ville de Paris.

Présentation du projet « PANAMMES » à Paris

Professeur José-Alain SAHEL

**Directeur de l'Institut de la Vision , Chef de service au CHNO des Quinze-Vingts
et à la Fondation ophtalmologique Adolphe de Rothschild**

Olivier CHRETIEN

Ingénieur des services techniques de l'Agence de la Mobilité (Ville de Paris)

Olivier CHRETIEN

Bonjour. Je travaille à l'Agence de la Mobilité au sein de la Direction de la voirie à la mairie de Paris. Dans un premier temps, je vais vous présenter l'organisation technique et administrative du

projet PANAMMES. Ensuite, le Professeur Sahel parlera du rôle de l'Institut de la Vision dans ce projet. Je suis très admiratif de la personne qui a cité de mémoire, ce matin, les initiales du projet PANAMMES : Projet d'Aménagements Nouveaux pour Améliorer l'Accessibilité des Malvoyants, Malentendants Et Sourds. On a essayé de trouver les mots qui allaient avec le mot Panam' (pour Paris). Dans un premier temps, je vais vous présenter de manière assez rapide la politique en matière de handicap de la mairie de Paris et vous dire de quelle manière le projet PANAMMES s'insère dans cette politique. Ensuite, je vous présenterai l'organisation du projet PANAMMES en lui-même.

I. La politique de la mairie de Paris en matière de handicap

1. Le schéma directeur handicap

Le schéma directeur handicap de Paris, c'est le schéma qui intègre toutes les politiques de la Ville de Paris en matière de handicap. Ce schéma intègre différents enjeux pour l'accessibilité : des enjeux généraux d'accessibilité des personnes handicapées à la vie de tous les jours et – ce qui nous intéresse aujourd'hui – comment trouver sa place dans la cité, l'accès à l'espace public, au logement, aux structures de petite enfance (scolaire, périscolaire), aux soins, aux sports et loisirs et, bien sûr, à l'espace public.

Je voulais vous montrer cet extrait du schéma directeur. C'est un sondage qui a eu lieu en 1999 (au siècle dernier donc), sur les personnes en situation de handicap sur Paris. C'était un sondage en auto-déclaration. On voit que 332 000 personnes (sur une population de 2,5 millions) se déclarent handicapés. Parmi ces 332 000 personnes, 119 000 personnes ont entre 20 et 59 ans, donc l'âge de la population active ; 65 000 ont une reconnaissance administrative de leur handicap ; 37 000 reçoivent une allocation ou pension. Donc on est vraiment sur des populations qui sont non négligeables dans l'espace public.

Le document vous montre une répartition de ces handicaps qui est assez également répartie entre les déficiences motrice, sensorielle et intellectuelle. Ce qui montre que, dans la prise en charge du handicap, il faut vraiment prendre en compte ces trois grandes familles de handicaps.

Là, je vais aller directement en matière d'espace public : ce schéma directeur a été adopté en 2006. Sur l'espace public, je dirais qu'on avait pris de l'avance puisqu'en 2002, un schéma directeur de mise en accessibilité avait été adopté sur la voirie. Ce schéma directeur handicap indique qu'il faut poursuivre la mise en accessibilité de la voirie et des transports parmi d'autres priorités, qui concernent aussi la voirie mais qui ne sont pas entièrement de son ressort, comme l'accès aux bâtiments publics ou l'accès aux commerces.

2. Les actions en cours de la Direction des voiries sur le handicap

C'est un schéma directeur qui se termine. Il a commencé en 2002 et se termine en 2008, donc c'est la fin d'un cycle. Il a comporté :

- Une grosse action sur l'accessibilité des lignes d'autobus, en partenariat avec la RATP ;
- La création d'un service spécialisé de transport à la demande, qui s'appelle Pam et qui représente 10 000 utilisateurs et 1 100 courses par jour, en 2007 (donc un service important pour le déplacement des personnes handicapées) ;

- Des subventions à des taxis parisiens, en complément du Pam, pour l'accessibilité des personnes en fauteuil ;
- Enfin, la part importante est la réalisation du schéma directeur d'accessibilité de la voirie, avec un cahier des charges qui a été mis en place : il comportait tous les aspects de la voirie et anticipait assez largement l'arrêté de voirie qui a été pris. Il comportait des données sur les traversées de chaussée, les largeurs de trottoirs, etc. Ce cahier des charges a été appliqué sur l'ensemble des nouveaux espaces aménagés par la Ville de Paris depuis 2002.
- Parallèlement à ce cahier des charges sur de nouveaux projets, des actions thématiques ont été réalisées. Un budget d'à peu près 5 millions d'euros a été alloué à l'accessibilité sur des actions spécifiques : sonorisation des feux tricolores, abaissement des trottoirs au niveau des passages piétons, bandes d'éveil, bandes de guidages (qui ont été commencées à Paris et qui sont actuellement interrompues, parce que le système mis en place est l'objet de discussions), création de places GIG-GIC supplémentaires (il faut qu'on arrive à un pourcentage d'environ 2 ou 3 %).

3. Les perspectives pour l'accessibilité de la voirie

On n'est pas forcément très en avance, à Paris, sur le nouveau plan de mise en accessibilité. On est, comme les autres, un peu à la course pour essayer d'avoir ce plan de mise en accessibilité à la fin 2009. Une concertation avec les associations va commencer a priori en février. Dans un premier temps, on va essayer de déterminer des enjeux sur ce plan de mise en accessibilité. On sait déjà que les nouveaux objectifs que l'on pourrait avoir sur ce plan seraient d'avoir une meilleure connaissance de notre patrimoine (on a beaucoup travaillé mais on n'est pas capable aujourd'hui de dire exactement quel est l'état de l'accessibilité sur les zones données), des outils d'information des personnes handicapées sur leurs possibilités de déplacement sur Paris, et enfin le projet PANAMMES, qui s'intègre très bien dans cette politique. C'est vrai que les aménagements de voirie tels qu'ils sont actuellement, et avec les outils qu'on a, répondent à certaines demandes. Mais ils restent insuffisants pour permettre une autonomie des personnes en situation de handicap, particulièrement les personnes en déficience visuelle et auditive.

II. L'organisation du projet PANAMMES

Le projet PANAMMES, c'est une zone d'expérimentation dans le 12^e arrondissement, autour de l'Hôpital des Quinze-Vingts. L'origine de ce projet, ce sont des Assises économiques qui ont eu lieu à la mairie du 12^e arrondissement en 2007, avec les différents acteurs économiques locaux. Dans le cadre de cette réflexion, le Professeur Sahel, fondateur de l'Institut de la Vision, a proposé d'améliorer l'aménagement urbain pour les personnes aveugles et malvoyantes à proximité de l'Hôpital. L'Institut de la Vision et la mairie ont donc proposé de lancer un projet de zone d'expérimentation autour de cet Hôpital. La mairie de Paris a donné suite à cette idée et a travaillé durant l'année 2008 pour développer ce projet et lui donner corps, de manière administrative et technique. Un travail a donc été fait pour monter ce projet qui est passé au Conseil de Paris au début de la semaine : une convention entre l'Institut de la Vision, la Ville et l'approbation de l'appel à projets. Ce projet se décline sur une zone qui entoure l'Hôpital et qui est assez représentative de l'environnement urbain sur Paris.

La place de la Bastille est un espace parisien majeur, avec une grosse station de métro comptant trois lignes. On est donc dans un usage intense de la voirie, avec l'Opéra Bastille, de grands restaurants, la Fnac etc. Au niveau de la rue de Charenton, on est dans une zone plutôt mixte, avec une vie locale et une circulation assez importante puisque c'est une voie de transit : on est sur ce

qu'on peut appeler une rue faubourienne de Paris. La rue Moreau, qui est la petite rue qui rejoint l'avenue Daumesnil, est une rue résidentielle : elle comporte la résidence Saint-Louis, qui est une résidence pour les personnes déficientes visuelles, d'où l'intérêt d'avoir des expérimentations sur cette voie. La rue de Lyon et l'avenue Daumesnil sont de grands axes, avec une desserte importante en lignes de bus, des trottoirs larges implantés : une autre typologie de voirie parisienne. Le carrefour entre la rue de Lyon et l'avenue Daumesnil, qui est dans la zone d'expérimentation, est intéressant puisque c'est un grand carrefour à feux. La rue de Charenton va faire l'objet d'un aménagement à l'été 2009. Cette rue a, actuellement, des trottoirs très étroits. Le projet comprend un élargissement des trottoirs, avec une voirie réduite au minimum pour l'accessibilité des secours dans cette voie. Il sera réalisé cet été.

Un appel à projets va être réalisé au printemps et permettra peut-être d'intégrer certaines choses dans l'infrastructure ou le mobilier urbain en cours de travaux. Cet appel à projets a été approuvé récemment par le Conseil de Paris. C'est un appel à projets « pour des produits innovants en matière de mobilité des personnes déficientes visuelles ou auditives ». Un certain nombre de domaines ont été listés : la sécurité directe, les informations de sécurité (localisation de travaux, incendie etc.), le positionnement (les numéros de rue, les stations de taxi, les arrêts de bus), l'orientation (les moyens permettant de se déplacer d'un point A à un point B), l'information de second ordre (de type publicités ou annonces institutionnelles).

Les projets seront évalués par un comité de sélection mixte, associant l'Institut de la Vision et la mairie de Paris. Au sein de la mairie de Paris, la Direction du développement économique et de l'emploi et la Direction de la voirie sont associées. A terme, la mairie prévoit de créer une Agence parisienne de l'innovation, qui devrait prendre le relais de la Direction du développement économique sur ce projet. Les projets seront classés, par ordre de décroissance, selon ces critères : la qualité du projet au niveau technologique (son caractère innovant, ses débouchés possibles pour l'amélioration de la mobilité des personnes) ; la compatibilité avec les contraintes techniques et réglementaires de voirie.

Le but de ce projet, pour la Ville, est d'expérimenter au maximum l'ensemble des propositions qui seront faites, sous réserve de leur compatibilité avec l'espace public et avec un intérêt certain, puisqu'on a pour objectif de ne pas avoir de distorsion de concurrence : si plusieurs entreprises sont sur un même projet, il ne s'agit pas que la Ville en favorise une, en lui permettant d'avoir cette expérimentation au détriment des autres. Quatre zones ont donc été déterminées. Les projets pourront être éventuellement sur une seule de ces zones. Les périodes d'expérimentation seront de 6 mois et on va le faire sur un certain nombre d'années. Donc on prévoit a priori de pouvoir expérimenter au maximum l'ensemble des projets qui auront un intérêt.

Concernant les conditions d'expérimentation, il est prévu d'avoir des projets supportés financièrement par les entreprises qui voudront expérimenter. Elles auront une autorisation d'occupation du domaine public par la Ville : l'entreprise met en place son installation et la retire après la période d'expérimentation. Les entreprises auront aussi l'expérimentation de ce système, la mairie de Paris – en particulier la Direction de la voirie – étant là pour surveiller la manière dont ça pourrait se passer et tout problème de sécurité qui pourrait survenir. Il s'agira bien sûr de respecter les dispositions habituelles sur l'espace public, à savoir le règlement de voirie de Paris qui prévoit une certaine implantation des ouvrages et le schéma directeur d'accessibilité qui existe. Un comité de pilotage, de même composition que le comité de sélection, sera en charge du suivi de ces expérimentations.

Concernant l'évaluation des projets, nous avons prévu – dans l'appel à projets – que les expérimentations pourront être expérimentées par l'Institut de la Vision. On pense qu'il n'y aura pas vraiment d'intérêt, pour les entreprises, à intervenir sans cette expérimentation. Notre Direction des Affaires juridiques nous a obligés à mettre ce terme de « pourra » au lieu de « devra », sous

peine de passer à d'autres types de contrat (avec des problèmes de mise en concurrence). Cette évaluation des projets, le Professeur Sahel vous en parlera mieux que moi. La labellisation sera vraiment donnée par l'Institut de la Vision, la Ville de Paris étant seulement observateur sur cette partie. L'octroi de ce label permettra aux industriels de communiquer, une fois l'expérimentation et le label obtenus, sur l'obtention du label « PANAMMES ». L'objectif est, d'une part, d'aider les entreprises innovantes à trouver un terrain d'expérimentation pour tester leurs produits, les faire se frotter à l'environnement réel pour ensuite, sur cette base, les développer de manière plus large ; et d'autre part, de faire progresser le secteur de l'aide à la mobilité urbaine, qui peut nous aider à améliorer l'accessibilité des personnes en situation de handicap sur la voirie.

III. L'Institut de la Vision et la question de l'accessibilité

José-Alain SAHEL

Bonjour. Je suis un peu ectopique par rapport au projecteur et aux compétences que vous avez et que je n'ai pas. Le projet PANAMMES est né au moment des Assises économiques du 12^e arrondissement qui ont eu lieu en 2007 et au cours desquelles il y avait eu une discussion avec de nombreux acteurs (médecins, artistes, artisans et acteurs économiques du 12^e arrondissement) sur des nécessités et des particularités. Comme nous étions en cours de chantier sur l'Institut de la Vision, vers ce que nous espérions être la fin de ce chantier (ça a été un peu plus long mais c'est fini), il m'a semblé important, à ce moment-là, de soulever un problème particulier.

1. Présentation de l'Institut de la Vision

Je suis arrivé à Paris il y a maintenant six ans. Ceux qui connaissent où est placé l'Hôpital des Quinze-Vingts, rue de Charenton, qui est le plus grand hôpital d'ophtalmologie d'Europe continentale savent qu'on est frappé par l'absence totale d'accessibilité de l'Hôpital, à partir du métro et d'une manière générale. On peut toujours se lamenter en disant que tout est mal fait. Là, il y avait une opportunité de soulever la question face aux élus. Et à ma très grande surprise – on ne pense jamais que ça puisse avoir un impact de parler aux élus –, ça a eu un impact très rapide, puisque dans les semaines qui ont suivi, on nous a proposé une série de réunions avec les différents partenaires de la voirie, de la mairie du 12^e. Le projet est entré dans une phase de réflexion et, progressivement, d'exécution.

Nous ne sommes pas des experts en termes d'accessibilité et de voirie. Notre expertise est plus sur les pathologies et le handicap. L'expérimentation est aussi sur la méthode de travail qu'il va falloir développer ensemble, entre des disciplines qui n'ont pas l'habitude de collaborer. Je vais situer brièvement l'Institut de la Vision.

Le bâtiment de l'Institut de la Vision fait 6 000 m² et se situe rue Moreau. A côté de cet Institut, on trouve :

- un hôtel d'activités industrielles ou publiques (il y a des agences publiques) ;
- une résidence hôtelière qu'on vient de construire et qui contient 26 logements adaptés aux malvoyants, pour des séjours courts (soit en post-hospitalisation, soit pour des chercheurs de passage). Cette résidence a été conçue d'emblée comme étant accessible aux malvoyants ;
- la résidence Saint-Louis, qui est la résidence des aveugles : elle comporte 180 appartements et héberge des aveugles sur la base d'une évaluation de leurs besoins.

Le campus global de l'Institut des Quinze-Vingts abrite à la fois la prise en charge clinique des patients, les aveugles (qui sont là historiquement, puisque la création des Quinze-Vingts par le roi Saint-Louis vient de l'hébergement des aveugles), et maintenant la recherche et l'Innovation. Donc, ça paraissait le bon moment pour faire en sorte que l'innovation ne soit pas cantonnée à l'intérieur des murs des laboratoires, mais puisse éventuellement avoir un effet sur son environnement.

L'Institut de la Vision, qui a été monté en partenariat entre l'Hôpital, l'Université Pierre et Marie Curie et l'Inserm – il y a une fondation de coopération scientifique créée par le Ministère de la Recherche – a été construit et inauguré la semaine dernière par le maire, le Président de Région et la ministre. Il abrite aujourd'hui 150 chercheurs en 12 équipes, dans différents axes de recherche sur la vision et sur le double handicap vision/audition. Une quinzaine de pays sont représentés (Etats-Unis, Angleterre, Europe, Afrique, Asie...). Huit industriels sont dans l'Institut. C'est une particularité : les surfaces et les plateformes sont partagées entre le public et le privé. Et dans l'Hôpital, j'ai mis en place un centre d'investigation clinique : a priori il s'agissait de tester surtout les médicaments, mais il s'est avéré que nous testions beaucoup de dispositifs d'aide pour les malvoyants et des outils de diagnostic.

L'Hôpital des Quinze-Vingts est le plus grand hôpital d'Europe continentale. Seul celui de Londres est plus grand. C'est l'un des quatre ou cinq plus grands hôpitaux du monde en ophtalmologie. C'est le numéro 1 dans les classements récents, avec 130 000 consultations, 13 000 interventions chirurgicales, et la particularité d'avoir sur le site les aveugles, qui y habitent encore depuis Saint-Louis qui, en 1257, l'avait créé comme un hospice pour 300 aveugles, d'où le nom « Quinze-Vingts », selon la dénomination de l'époque. A l'époque, l'hospice était localisé en face du Palais royal, à l'endroit de la pyramide du Louvre. Il a été déplacé à l'endroit actuel avant la Révolution : cet endroit était la caserne des trois mousquetaires avant de devenir une résidence puis un hôpital, sous Gambetta.

2. Les pathologies de la vision

L'enjeu est très important pour la vision. Je suis ophtalmologiste donc j'insisterais là-dessus, mais je voudrais signaler qu'il y a aussi, en France, 4 millions de malentendants et beaucoup de sourds profonds. Sur les problèmes pathologiques, les statistiques sont mondiales.

La première pathologie aujourd'hui, c'est la dégénérescence maculaire liée à l'âge, qui touche les personnes âgées (mais la définition de « personnes âgées » va en énerver beaucoup, puisqu'elle désigne les personnes de plus de 50 ans). Elle correspond à une pathologie dont la prévalence double en ce moment : en 2020, l'enjeu sera le double du chiffre qui figure sur la diapositive. En France, 1,5 million de personnes sont affectées par cette maladie, dont 150 000 sont considérées légalement comme aveugles. Cette pathologie entraîne une tache complète dans le champ de vision central, donc l'impossibilité de lire, l'impossibilité de reconnaître des visages et de reconnaître les détails, mais par contre une vision périphérique.

Les rétinopathies diabétiques sont encore très fréquentes. Le diabète est encore un enjeu de santé publique. Avant 50 ans, c'est la première cause de cécité et de malvoyance. 800 000 personnes sont touchées par le glaucome en France. Les maladies génétiques, plus rares, entraînent le plus souvent une atteinte de la vision périphérique, de la vision de nuit, et ensuite de la vision centrale et de la vision de jour. On reviendra sur les problèmes vision de nuit/vision de jour, vision périphérique/vision centrale. Par ailleurs, 3 ou 4 % de la population ne voit que d'un œil, pour des raisons de strabisme non rééduqué ou autres.

Les malvoyants, en particulier âgés, sont de plus en plus nombreux. Le document vous indique les chiffres estimés de prévalence, avec une augmentation très importante de la tranche d'âge après

85 ans. Aujourd'hui, beaucoup de personnes de 85 ans sont parfaitement capables de mener des activités dites normales mais sont handicapées par certains aspects, en particulier les aspects visuel et auditif. On voit ça en France et aux Etats-Unis : c'est un problème d'ampleur tout à fait internationale. En même temps, les gens ne veulent plus être cantonnés chez eux, limités à des tâches peu intéressantes, et surtout être dépendants d'aides variées qui ne soient pas des aides qu'ils puissent eux-mêmes contrôler.

Or aujourd'hui, la façon de prendre en charge le handicap a évolué au niveau des définitions, mais n'a pas du tout évolué en termes de prise en charge technique. L'Organisation mondiale de la Santé définit la basse vision comme « une acuité inférieure à 3/10^e et un champ visuel de moins de 20° ». Mais quand on discute avec les patients, ceux-ci vont décrire des déficits beaucoup plus variés : la perte des détails, les distorsions d'image, le flou, les éblouissements (en environnement urbain, le problème de l'éclairage est un vrai enjeu pour ces personnes atteintes de différentes pathologies) et des problèmes de vision des couleurs.

3. La prise en charge technique aujourd'hui

Face à ces enjeux aujourd'hui, les prises en charges sont essentiellement l'assistance, les chiens d'aveugle, les cannes blanches et éventuellement la fabrication de chaises en rotin ou des métiers de type standardiste, etc. Or aujourd'hui, il nous semble – à la lumière des discussions avec des spécialistes et des industriels – que les technologies permettent de changer cette façon d'évoluer. J'ai parlé des définitions du handicap. Jusqu'en 1980, la définition du handicapé était : « quelqu'un qui a besoin d'une assistance pour les tâches de la vie quotidienne ». Sous l'impulsion des Canadiens, la définition a changé. Aujourd'hui, le handicapé, c'est « quelqu'un qui a des difficultés à garder son autonomie ». On dirait que c'est une autre façon de formuler les choses, mais ce n'est pas du tout la même chose. C'est l'autonomie qui est devenue le terme central, et non plus la dépendance.

Par rapport à ça, les Canadiens ont, par exemple, une Charte dans les aéroports : quand un malvoyant ou un aveugle arrive, un des principes simples est qu'il faut lui parler, à lui et non pas à la personne accompagnante, ce qui est naturel mais ne se fait pas toujours. Cette Charte met en place toute une façon de se comporter. Ce sont les Canadiens qui ont obtenu la modification de la Charte internationale du Handicap. Si on veut aller plus loin, et si on veut surtout appliquer la loi (puisque la loi qui est en vigueur n'est pas appliquée), un certain nombre d'éléments d'accessibilité, des sites Internet et de la voirie, doivent être mis en place.

Dans le cadre de l'Institut de la Vision, on a monté, avec Emmanuel Witman qui est présent ici, quatre projets en relation avec le handicap.

4. Les projets menés par l'Institut de la Vision

a. Les lunettes électroniques

Le premier projet vient d'être financé par OSEO, à une hauteur importante puisque OSEO a mis 4 millions d'euros dans ce projet. Il est piloté par Essilor. Il y a huit industriels. Au total, ce projet va coûter plus de 30 millions d'euros. Il s'agit d'utiliser les techniques de lunettes électroniques. Les lunettes à diodes sont aujourd'hui destinées essentiellement à des enjeux ludiques, comme voir des films. On peut faire beaucoup mieux avec, à savoir projeter sur ces lunettes, qui sont en même temps des lunettes de vue – et Essilor est le leader de ce type de lunettes – l'ensemble des informations utiles. Si par exemple, vous avez une tâche dans votre champ de vision centrale, il s'agit de projeter dans les zones qui voient encore l'ensemble des informations, pour vous éviter

d'avoir à balayer tout l'espace pour compenser cette tâche. Si vous avez un champ visuel très restreint – dans un glaucome ou dans une rétinopathie pigmentaire –, quand vous entrez dans une pièce, vous êtes obligé de la balayer entièrement, zone après zone, degré par degré pour pouvoir vous orienter. Les patients décrivent très bien cette façon de voir. Là, on leur propose de projeter dans la zone qui voit encore le plan de la pièce, en surimpression par rapport à l'image.

On va revenir sur un point important : l'adaptabilité aux personnes. Il y a toute une série de technologies de réalité virtuelle, de réalité augmentée. Ce sont souvent des technologies issues du monde du jeu électronique, du monde des médias, qui n'ont jamais été appliquées, pour l'instant, au monde des malvoyants. Beaucoup d'autres choses se sont développées : des cannes blanches électroniques à radar, des GPS inertiels, qui permettent d'avoir une résolution bien meilleure que les GPS qui sont utilisés aujourd'hui, et toute une série de savoir-faire autour d'industriels : Essilor, Visiotact, Total Immersion, Opta...

b. Les robots d'assistance à domicile

Un deuxième projet, qui est quantitativement moins important mais sans doute intéressant... C'est le pôle de compétitivité Cap Digital qui est venu nous voir. Le leader international des robots est Aldebaran, qui est Français. Avec le CEA et plusieurs PME, ils ont proposé un projet de développement de robots d'assistance à domicile. Sous l'impulsion du Premier ministre, ils sont venus nous voir pour appliquer ce type de robot aux malvoyants, en environnement domestique.

c. Les appartements intelligents

Un troisième projet : les appartements intelligents. Il y a une entreprise installée dans l'Institut de la Vision qui s'appelle Ardoiset. Elle travaille avec Microsoft, Siemens et un certain nombre d'acteurs de l'électroménager, pour faire un appartement modèle où les nouvelles technologies seront testées par les malvoyants sur place. Ça a été implanté.

Un projet est en cours d'instruction chez OSEO pour le maintien à domicile des personnes dépendantes, en particulier des malvoyants, avec un spécialiste de l'hospitalisation à domicile. L'enjeu est non seulement de maintenir les gens chez eux ou de leur donner la capacité de lire ou de reconnaître ce qui se passe dans une pièce : c'est aussi la mobilité urbaine. Donc, on a été très heureux que le projet PANAMMES (ce n'est pas moi qui aie trouvé le nom) ait été adopté par la Ville de Paris pour faire autour de et avec l'Institut de la Vision – l'ensemble des industriels ou partenaires institutionnels qui voudraient le faire – une zone d'expérimentation urbaine, pour tester les nouveaux services pour malvoyants et malentendants. On part de très loin : si vous venez dans le quartier, vous allez vous dire que c'est caricatural de tout ce qu'il ne faut pas faire. Donc on a vraiment une marge de progression considérable.

Il y a une douzaine d'équipes et deux équipes mixtes : sur la biologie du développement, les cellules souches, la génétique, la fonction visuelle, les nouvelles thérapies du glaucome, les maladies de la rétine... Donc il y a toute une série d'expertises là-dessus, plus le double handicap vision/audition. L'expertise apportée par l'Institut de la Vision, c'est de travailler directement au contact des patients que nous voyons (je suis praticien et suis arrivé en retard parce que mes consultations ne se terminaient pas). On continue à voir les patients et à essayer d'évaluer l'impact thérapeutique de ce que nous pouvons faire, mais aussi l'impact du handicap, donc de quantifier, de mesurer les déficits chez ces patients et d'établir une typologie du type de déficit qu'il peut y avoir (centrale, périphérique, de jour, de nuit, bi-oculaire, monoculaire). Nous essayons aussi de modéliser cela en termes de représentation du handicap pour le patient (une modélisation pour que quelqu'un qui voit puisse se rendre compte de ce que ça peut représenter), et de proposer des dispositifs.

Mais le problème, c'est l'enjeu de la mise en cohérence entre la technologie et la personne. On parle toujours d'interface homme/machine. Aujourd'hui, il s'agit de savoir si les bonnes idées que nous pouvons avoir sont vraiment de bonnes idées, si elles vont être supportables par la personne qui est malvoyante ou malentendante. Pour cette raison, on a décidé de travailler avec les personnes. Nous avons demandé aux malvoyants d'être partenaires du projet, de ne pas être simplement les destinataires finaux : définir le cahier des charges, travailler avec nous à toutes les étapes du processus. On a demandé aussi à Francis James, de la Fédération des Aveugles, qui s'occupe justement de la mobilité des malvoyants, de venir avec nous cet après-midi. Malheureusement, il n'a pas pu venir. La Fédération est associée au projet depuis le départ.

d. Le simulateur de réalité virtuelle

Un des éléments qu'on voudrait mettre en place dans l'Institut de la Vision, au-delà de l'appartement intelligent, est un simulateur, pour simuler en réalité virtuelle des intérieurs de bâtiment, des rues, des polygones, avec tous les attributs physiques et topologiques qu'il peut y avoir... On veut construire, dans ce simulateur, un ensemble d'outils. L'élément, c'est d'avoir des acteurs (objets, personnes, véhicules, équipements actifs). La Bastille est un endroit particulièrement riche en bruits et en cohues : c'est un endroit où il y a beaucoup de possibilités de simulations à avoir avant de se plonger dans le réel.

On trouve des environnements en 3D simulés, en intérieur de bâtiment ou en extérieur, des équipements réels, des bibliothèques d'équipements simulés. A partir de ça, construire des scénarii qui vont permettre de simuler différentes situations (des conditions d'éclairage, des conditions météo) et construire des algorithmes de traitements en fusionnant les données, en les modélisant. Les objectifs vont donc être de définir ces équipements, ces solutions technologiques, pour répondre aux besoins des personnes, pour répondre à la loi (qui aujourd'hui essaie de s'occuper de ces personnes), et donc de tester sur l'environnement.

Le calendrier a été voté le 15 décembre au Conseil de Paris. L'appel à candidatures sera lancé. Les entreprises vont être mises en concurrence. Un comité de sélection conjoint avec la Ville de Paris évaluera leurs dispositifs. Des séries d'expérimentations par périodes de six mois (en urbain, à l'intérieur du bâtiment, en environnement virtuel) vont être proposées. Le dispositif s'étale dans le temps (jusqu'en 2014), non pas pour des raisons électorales, mais parce qu'il s'agit de la durée du temps de l'évaluation.

Le comité de pilotage aura la particularité :

- d'accompagner les industriels : il n'y a pas de conflit d'intérêts, parce qu'il s'agit simplement essayer de faire valider au profit des personnes handicapées un certain nombre de dispositifs ;
- de favoriser les rencontres avec les industriels ;
- de les tester avec des instructeurs en locomotion et des ergothérapeutes labellisés par ce comité expert. Comme cela a été dit, les entreprises peuvent ne pas demander ce label, mais on espère que l'expertise qui va être apportée sera suffisamment bonne pour qu'elles aient envie de se soumettre à cela. On a déjà suffisamment de sollicitations venant de grands acteurs pour penser que ce projet est hautement attractif pour des acteurs très importants des communications et de la voirie ;
- de conseiller éventuellement la Ville pour étendre l'expérience à d'autres quartiers et, à terme, au-delà de Paris, si ça intéresse d'autres municipalités.

Le type d'expérimentation, c'est par exemple l'accès aux points d'information, les informations pour les transports, le guidage par Bluetooth, le guidage par RFID, l'adaptation sur les téléphones mobiles et l'information sur les dangers potentiels sur les téléphones mobiles (en travaillant avec les opérateurs), une signalétique adaptée, des bornes d'information adaptées aux malvoyants et malentendants.

Ce qui est mis en place dans l'Institut de la Vision, c'est une plateforme de 80 m² qui va être contrôlée par ordinateur pour :

- simuler l'environnement piéton (les différents revêtements de sol, les couleurs, les contrastes, les obstacles) ;
- contrôler les différents éclairages (les différences d'intensité lumineuse à différentes heures de la journée) ;
- programmer les sons (les bruits ambiants, les ambiances de foule etc.) ;
- et ensuite créer des outils d'aide à la décision, pour savoir comment une personne en situation réelle (et c'est là que nous avons besoin du concours des acteurs, et pas seulement des sujets) se familiarise à l'installation, définit si c'est adapté ou pas, si c'est supportable ou pas, et améliorer au fur et à mesure. C'est forcément une incrémentation au cours du temps de ce qui va être fait.

Il existe en Angleterre, dans l'Université de Londres, un site qui s'appelle Pamela et qui est une rue virtuelle, une rue simulée. On voudrait créer sur ce modèle (c'est un projet qu'on a évalué) un site qui reproduise la rue, pour ne pas mettre immédiatement en danger les personnes à l'extérieur en faisant une simulation externe, simulation qui serait potentiellement dangereuse. Il y aura des essais sur trottoirs dans des zones peu dangereuses, mais aussi des essais faits en intérieur, en environnement contrôlé. Cet enjeu est chiffré à plus de 2 millions d'euros, qui ne sont pas encore trouvés.

Les partenaires du projet sont l'Inserm et l'Université, l'Hôpital des Quinze-Vingts, la Fédération des Aveugles de France, la mairie (qui est le partenaire principal), la Fondation Voir et Entendre (Fondation de coopération scientifique créée l'année dernière par le ministère de la recherche, et reconnue d'utilité publique) et l'Institut de la Vision, lui-même soutenu par de nombreuses fondations, y compris américaines, pour ses recherches.

Voilà où nous en sommes. Etant donné que ça a été voté le 15 décembre, on ne peut pas encore vous parler de résultats. Nous sommes au stade où nous comptons travailler ensemble. Je n'ai jamais travaillé avec des spécialistes de la voirie. Nous aurons l'occasion de travailler de façon constructive dans les mois et années qui viennent. Je vous remercie.

Eric ALEXANDRE

J'ai une question pour Monsieur Chrétien. Vous avez indiqué que vous veilliez à la compatibilité du projet PANAMMES avec les contraintes techniques et réglementaires de la voirie. Vous n'avez pas abordé la question de la compatibilité avec d'autres handicaps tels que le handicap fauteuil et le handicap psychique ou mental.

Olivier CHRETIEN

Je pense l'avoir dit rapidement. Effectivement, j'ai indiqué qu'il fallait absolument que les expérimentations soient conformes à notre schéma directeur. J'aurais pu parler d'une manière plus générale de la réglementation en matière d'accessibilité de la voirie. Il ne s'agit pas que les dispositifs mis en place à cette occasion représentent des obstacles pour les personnes en fauteuil ou d'autres types de handicapés. A la direction de la voirie, nous apporterons notre concours à la sélection des projets.

José-Alain SAHEL

J'ai oublié de dire qu'il y a aussi un jardin qui a été installé dans ce cadre-là. Dans le quartier, il y a aussi une école. Cette école accueille les enfants des personnes qui habitent à la résidence Saint-Louis, entre autres : donc beaucoup d'enfants de parents malvoyants ou d'enfants qui sont eux-mêmes malvoyants. A la suite de ces mêmes Assises économiques, la directrice de l'école est venue me voir en proposant que le jardin soit partagé avec l'école et géré par les enfants. On était assez satisfaits de cette idée d'une intégration très forte dans la ville. C'est vrai que nous avons un billet sur le handicap visuel au Quinze-Vingts, je le concède. Mais évidemment, ce n'est pas à l'exclusion des autres handicaps.

Eric ALEXANDRE

Y a-t-il des questions dans la salle ?

Maryvonne DEJEAMMES

Je n'ai pas eu le temps de bien lire toutes les rubriques de l'appel à projets. Est-ce que l'identification des zones de rencontre, aires piétonnes et zones 30 pourraient entrer dans ce chantier, auquel cas nous serions très intéressés de suivre ça.

José-Alain SAHEL

A ce stade, le projet est très ambitieux. La partie signalétique est même vitale. Je crois que j'ai commencé par ça dans ma présentation à la Mairie. J'avais insisté là-dessus, puisqu'il suffit de se mettre à la place des personnes qui arrivent place de la Bastille pour se rendre compte que, même en étant bien voyant et bien entendant, c'est difficile. Donc évidemment, il y a un travail important à faire là-dessus et on serait très content d'être partenaire avec vous. Le projet a vocation à travailler avec tous les acteurs : c'est un projet qui se veut être au service des malvoyants et des malentendants. C'est comme ça qu'il a été conçu avec la mairie. Et c'est pour ça qu'il n'y a pas d'emblée tel ou tel industriel qui a été contacté, pour ne pas donner d'emblée un avantage à l'un par rapport à l'autre. Il s'agit vraiment de trouver les meilleures solutions, peut-être même de les créer ensemble.

Laurent SABY

En tant que chercheur, je me suis intéressé – et je continue de m'intéresser – à la question de la déficience auditive. J'ai vu que c'était annoncé dans le titre. Mais j'ai l'impression que le sujet était traité en tant que handicap associé au handicap visuel, et pas spécialement en tant que handicap tout

seul. Est-ce que c'est moi qui aie mal compris ? Est-ce que ce n'est pas encore assez avancé pour que vous puissiez en parler ?

José-Alain SAHEL

J'aurais pu ne parler que du handicap visuel. Mais vous avez vu que la Fondation s'appelle « Voir et Entendre ». Dans l'Institut, il y a déjà une équipe qui travaille sur les troubles auditifs ; et l'idée, c'est d'y associer les acteurs du monde de l'audition. Il se trouve simplement que nous avons été un peu plus actifs sur ce projet. Mais maintenant que le projet est validé, ça rentre directement dans la mise en place... C'est le comité de pilotage qui va accueillir les acteurs. Moi, j'ai une tendance à trouver que le handicap visuel est plus grave, mais il est au même plan dans l'évaluation du projet, en particulier tout ce qui est bornes de transports en commun : ça a déjà été envisagé clairement. Il y a beaucoup d'autres choses à faire.

Il faut savoir aussi qu'il y a le double handicap : il y a des personnes qui sont à la fois handicapées visuelles et handicapées auditives. Ce cas de figure n'est pas exceptionnel : il y a une maladie de l'enfant, la maladie d'Euchère, qui rend progressivement sourd puis aveugle. Aujourd'hui, avec les implants cochléaires, ça a été considérablement amélioré mais ça n'est pas résolu. Au cours du vieillissement, on peut être à la fois malvoyant *et* malentendant : c'est très fréquent d'avoir les deux problèmes en même temps ; ce n'est ni sourd ni aveugle, mais malvoyant et malentendant. Donc on a conscience qu'il faut associer la prise en charge des deux.

De la salle

Au niveau des calendriers, les innovations qui peuvent sortir de ces appels d'offres labellisées vont prendre combien de temps avant de passer dans le domaine public, à votre avis ? Parce qu'on se demande pourquoi on n'a pas fait ça avant. Pourquoi aujourd'hui, en 2009, on expérimente... Ces avancées technologiques vont prendre un certain temps avant de se développer, je suppose.

José-Alain SAHEL

Les raisons sont diverses. Je ne crois pas que, jusqu'à présent, le problème ait été posé de façon systématique et frontale. Les solutions devraient être assez rapidement adaptées, parce que les technologies sont des technologies que beaucoup appellent des technologies « qu'on trouve sur les étagères », c'est-à-dire des technologies qui existent déjà mais qui n'ont pas été mises en place. Mais si on prend un exemple très récent... Gilbert Montagné, qu'on a beaucoup vu à l'occasion du rapport sur le handicap qu'il a remis à Xavier Bertrand, s'est rendu dans le monde entier, en particulier au Japon, où il a rencontré un grand fabricant de téléphones portables. Celui-ci lui a montré le nouveau modèle qui sortait l'année suivante : il avait le GPS, lisait les codes-barres etc. Il y a deux jours, je discutais avec quelqu'un qui a ce téléphone. Il m'a dit : « c'est inutilisable dans la vie quotidienne : les informations qui sont dedans sont inintelligibles. Le système fonctionne une fois sur cent. » Quand vous prétendez apporter une aide et que cette aide ne fonctionne pas tout le temps, vous aggravez la situation dans les interstices, qui souvent sont très larges.

Donc aujourd'hui, il y a une étape de validation de ces technologies. Elles peuvent exister, mais il y a un moment où il faut que les personnes qui souffrent de handicap disent : « ça marche » ou « ça marche une fois sur deux, une fois sur dix... », « ça n'est pas conçu pour nous ». L'autre jour, on nous a donné, avec Emmanuel Witman, un magnifique système vocal pour retrouver le plan dans le métro, d'une station à l'autre. Moi, j'ai passé un quart d'heure avec : je n'ai pas été capable de m'en servir/ Or je vois ! Il y a beaucoup de technologies qui, sur le principe, paraissent excellentes

et qui peuvent sans doute être très vite adoptées une fois qu'elles ont été validées. Mais prendre six mois pour les faire tester, pour proposer des améliorations, pour les labelliser, c'est donner plus de chances qu'elles soient vraiment utilisées par les personnes qui en ont besoin. Ça peut aller très vite, car la plupart de ces technologies existent déjà. Il faut simplement les mettre en chaîne, voir leur compatibilité et, éventuellement, les associer.

Eric ALEXANDRE

S'il n'y a plus d'autres questions, nous allons passer à l'intervention suivante. Nous allons accueillir Monsieur Trabucco, qui vient d'arriver. Nous lui présentons nos excuses puisque l'Arche est sans doute un beau bâtiment, mais peu accessible.

Expérience de la ville de Metz

Dominique TRABUCCO
Responsable de la Mission Handicap de la ville de Metz

Dominique TRABUCCO

Je suis désolé : j'ai cherché en vain la rampe d'accès mais je ne l'ai pas trouvée ! Si vous ne me voyez pas, je vous autorise à vous lever parce que moi, je ne pourrais pas le faire. Je suis Dominique Trabucco. Je vous rassure : je ne vais pas vous prendre trop de temps ni trop la tête, parce que, depuis ce matin, je pense que ça a dû être un peu dur. J'aurais bien aimé être avec vous ce matin, mais ça n'a pas été possible... Vous dire quand même qu'on a relevé un sacré challenge : jusqu'à hier midi, je ne savais pas si je viendrais ici. Alors quand je vous dis ça, ça peut paraître banal. Mais quand on sait toute l'énergie qu'il faut mettre en place quand il faut assurer un transport, un accueil, une personne pour vous accompagner, un accueil en gare quand dans les TGV vous avez une place pour une seule rame... Je remercie d'ailleurs Monsieur Alexandre, qui a été très performant pour l'accueil, parce que venir de la gare jusqu'ici... Je ne suis pas dans le sujet tout de suite, mais en même temps je pense que j'y suis pleinement. Pour venir de la gare jusqu'ici... quand il faut compter sur un transport adapté, pour lequel il faut normalement réserver dix jours à l'avance... Quand vous avez la chance de venir dans une réunion de la délégation ministérielle, vous pouvez arranger les choses en moins d'une journée. La Ville de Paris, vous avez de la chance... Je pense que la prochaine fois que je viendrais sur Paris, je dirais que je viens à un colloque pour la délégation !

Eric ALEXANDRE

La Ville de Paris s'est fortement mobilisée.

Dominique TRABUCCO

On les remercie. Je ne suis pas dans l'ambiance. J'espère que je ne vais pas casser votre ambiance. Merci en tout cas de nous avoir invités. Je pense que des tas d'autres personnes auraient pu être ici à ma place. Je représente la Ville de Metz, à la demande de Monsieur Alexandre. Il faut dire aussi que je devais venir accompagné, mais la personne qui devait m'accompagner étant valide, elle a eu plus de difficultés à imaginer son déplacement que moi. Donc elle m'a fait porter sur les seules frêles épaules la lourde responsabilité de m'adresser à vous aujourd'hui. Blague à part, il était un peu plus technicien. Donc si vous avez des questions très pointues au niveau de la technique, j'essaierais d'apporter modestement ma réponse, mais je les mettrais dans un coin de ma tête et je vous promets d'y répondre à distance.

Je suis, entre autres, responsable du service Mission Handicap de la Ville de Metz. Très modestement, j'ai envie de vous parler, à la demande de Monsieur Alexandre, de où en est la Ville de Metz aujourd'hui par rapport à la réglementation 2005, et notamment tout ce qui traite de la mise en place des diagnostics voirie ; et vous parler aussi de la façon dont on a appréhendé le diagnostic du bâti des établissements recevant du public. Je m'arrête un temps sur le service dont j'ai la responsabilité.

I. La Mission Handicap de la Ville de Metz

La Mission Handicap remonte à 1995. Le service, lui, existe depuis 2001-2002. C'est un très petit service, constitué de deux agents. Il apparaît dans l'organigramme de la Ville de Metz : c'est une volonté claire d'afficher la politique de la Ville et de permettre à ce service d'être au même niveau de réflexion et de réunion que les autres services, condition *sine qua non* si on veut que s'opère la transversalité qui, pour nous, est le seul gage de la culture de l'accessibilité dans les services.

On a décidé de créer un service à deux conditions. D'abord à condition que ce service ne soit pas appréhendé comme un service qui traiterait exclusivement des problématiques de personnes handicapées mais au contraire, se servant du laboratoire que constituent les personnes handicapées, comme un service qui pourrait non seulement réfléchir aux réponses à apporter pour améliorer leur quotidien, mais surtout apporter des réponses et éviter les écueils pour le plus grand nombre. Parce qu'on sait qu'on est dans une société qui génère et qui génèrera de plus en plus de handicaps. L'espérance de vie est là pour nous montrer à quel point ça va être un enjeu important.

Ensuite, à condition de ne pas être des gestionnaires, de ne pas gérer un budget. Pourquoi ? Non pas qu'on ne se sente pas l'âme de gestionnaire. Mais, encore trop souvent aujourd'hui, on n'avance pas sur ces questions parce que dans les mentalités, le handicap est quelque chose qui n'arrive qu'aux autres. Et pour moi, il y a deux leviers qui sont incontournables aujourd'hui et sur lesquels il faut très vite agir : l'intégration scolaire et la formation initiale. Quand on prend l'habitude d'avoir, dans son paysage, des gens un peu différents... on en fait des amis ou pas, peu importe : ils appartiennent au paysage. Et la cour de récréation, c'est quand même le reflet de ce que sera la société demain. Pour la formation, c'est pareil. Donc on s'est dit qu'on était en présence d'une génération de salariés qui n'avaient pas eu la chance dans leur parcours (scolaire, universitaire) ou dans le cadre de leur formation de côtoyer ou d'être doté d'outils pour faire face à ces questions. Le plus grand risque était justement de gérer un budget : dès lors qu'il y aurait eu un problème lié au handicap, la responsabilité du service aurait été en cause, service qui avait un budget et devait se démerder avec. L'idée a été au contraire de dire : « c'est de la responsabilité de tous et tous les services doivent intégrer cette culture-là ».

Le service Mission Handicap est à côté des autres services. Il est là pour :

- les accompagner, explorer les textes qu'ils n'ont pas le temps d'explorer ;
- regarder ce qui se pratique un peu plus loin, autour de nous, s'imprégner des bonnes pratiques (ce n'est pas la peine de réinventer ce qui marche ailleurs) ;
- être surtout à l'écoute des usagers et des associations, des personnes qui aujourd'hui sont dans la revendication constructive.

Toute cette réflexion, on va la confronter à la technicité de nos services, puisque ce sont eux qui ont la technicité. Nous sommes là pour les accompagner. On n'occupera pas toutes les missions qu'ils occupent. Au fil du temps (ça fait maintenant un peu plus de dix ans, un peu moins pour ce qui est du service), on voit que cette culture se met en place, que les services commencent aussi à s'approprier cette dimension. Il y a même des personnes qui s'improvisent nouveaux défenseurs de ces causes-là. Du coup, on a des petits gardiens du temps dans chaque service, ce qui nous permet de pouvoir mailler, sans être non plus un service qui tombera dans l'erreur de devenir un gros service, plus préoccupé par ses problèmes de gestion que par ses capacités de réactivité : un service qui pourra être présent au quotidien sur tous les dossiers qui sortent, sur tous les chantiers qui s'ouvrent. Parfois, il suffit de passer à côté d'un chantier qui s'est ouvert le matin sur la voirie (parce qu'il y a un problème sur une conduite), chantier où il aurait fallu peut-être ajouter une bordure : mais trois heures après, on a rebouché sans percuter qu'on aurait pu améliorer

l'accessibilité. Sans pour autant tomber dans des gros plans, des gros dossiers, des grosses demandes de subventions, le service nous permet cette réactivité et cette proximité avec nos services.

II. Le diagnostic Voirie Espace public

S'agissant de 2005, et plus particulièrement ce qui est du diagnostic, on sent bien qu'au niveau de la Ville de Metz – qui est une ville de 130 000 habitants, capitale de la Lorraine, dans une agglomération d'à peu près 260 000 habitants, une intercommunalité toute récente (puisqu'elle a moins de cinq ans) –, ce travail concernait plusieurs de nos services. Et il manquait, à cet endroit-là, quelqu'un qui puisse coordonner la réflexion. La Mission Handicap s'est improvisé ce rôle. Je pense que c'est un rôle qui lui correspond. A un moment donné, il s'agit de mettre autour de la table tous les acteurs internes à la Ville, pour justement les mettre en face des textes, en face de nos responsabilités, de notre devoir moral, et les amener à se poser les bonnes questions : « est-ce que c'est quelque chose qu'on est capable de réaliser en interne ? Est-ce que c'est quelque chose qu'il faut externaliser ? Comment on l'imagine ? »

On s'est relativement mis d'accord – parce que je pense que c'est ce travail de culture qui commence à porter ses fruits – pour dire que ce travail-là, on voulait le faire en interne : je parle de la mise en place du diagnostic Voirie Espace public, mais également des établissements recevant du public. Le faire en interne parce qu'on était persuadé qu'externaliser ce travail-là reviendrait encore une fois à se désengager de cette dimension en confiant ce travail à des tiers extérieurs, et peut-être louper l'occasion de s'appropriier un peu plus cette question, de la défendre. Je ne vous parle que de la modeste expérience de la Ville de Metz. Au niveau du service Etudes, et plus particulièrement de la partie Etudes, travaux, voirie, on avait déjà un ingénieur technicien très sensibilisé à ces questions : non qu'il soit concerné, mais au contact de la Mission Handicap, il a réellement eu envie de s'investir sur cette question.

A partir de notre expérience, du recul que nous avons sur les dossiers du quotidien sur notre territoire, sur les textes, nous avons essayé d'imaginer comment traiter les aspects de la voirie, quels étaient les dimensions à prendre en compte et les pierres d'achoppement, comment extraire de la réglementation ce qui nous paraissait important sans tomber non plus dans le travers de vouloir tout relever, tout codifier. Ne souhaitant pas travailler seuls sur cette question, on a décidé de s'entourer, un peu par hasard, d'une société : la société Atlog, qui développe des logiciels. Cette société était déjà interpellée par des collectivités qui souhaitaient savoir si elle pouvait mettre des outils à leur disposition pour faire ce travail.

En connaissance du travail qu'on menait à la Ville de Metz, on a décidé de collaborer. A partir de la loi, des points qu'il nous semblait important de codifier dans une grille pour essayer d'avoir une vision de l'ensemble de notre patrimoine voirie (qui représente 700 kilomètres), Atlog a décidé de nous accompagner dans le développement d'un logiciel qui permettra à nos deux techniciens d'aller sur le terrain faire du recueil de données informatiques, à partir de cette tablette. C'est acté depuis peu. Cette tablette permettra aux techniciens d'avoir une vision d'ensemble et de pouvoir, à l'aide d'un stylet, mettre le doigt là où ça fait mal, avec des fenêtres qui s'ouvriront, sur lesquelles ils pourront mettre toutes les informations et le détail des choses qui vont ou qui ne vont pas. Toutes ces informations pourront, lorsqu'elles seront traitées informatiquement, alimenter un serveur et un site dans lequel les autres services pourront aussi – au regard de leurs programmes d'entretien, au regard du quotidien – aller chercher des informations qu'ils n'auraient pas eu le temps d'aller chercher. Il peut être intéressant de cliquer sur ce site pour voir ce qui ne va pas précisément à l'endroit où on avait envisagé de faire des travaux, pour tout de suite les intégrer, et en retour alimenter le service en disant qu'à cet endroit-là, les problèmes identifiés n'existent plus. Ainsi, dans la prise en compte du plan d'accessibilité à venir, ce sont des choses qui sont réglées.

Cette grille, on l'a réfléchi, travaillée, inscrite sur le marbre. Mais on a aussi fait plusieurs sorties, puisqu'on a fait cinq sorties sur des sites complètement différents, cinq configurations différentes : petits quartiers pittoresques très étroits qui n'offrent pas forcément des configurations idéales (trottoirs d'1,40 mètre, voire d'1 mètre), un secteur piéton important, des grands boulevards... Et on a essayé de voir quelles étaient les données à ne surtout pas manquer par rapport à ce qu'on en avait perçu, nous, au regard de notre expérience, par rapport à ce que l'on sait qu'il est important de prendre en compte. Petit à petit, au gré de nos sorties, on a enrichi cette grille. On pense qu'aujourd'hui, on n'en a pas fait le tour. Mais le traitement informatique qu'on en fera nous permettra d'aller vite sur cette question, d'aller surtout à l'essentiel.

La société qui nous aide à développer ce logiciel souhaite faire de Metz une ville pilote par rapport à cette question-là, pour permettre aussi l'échange de bonnes pratiques avec d'autres collectivités qui voudraient gagner du temps sur cette confection de grille (qui n'est pas très facile). C'est une démarche qu'on entame et qui est actée depuis maintenant deux ou trois mois. Les budgets sont mis en place. On attend que le matériel arrive et on pense que pour fin 2009, le travail de diagnostic Voirie Espace Public sera réalisé.

Je vais peut-être vous dire un mot des établissements recevant du public : ce qui était peut-être plus évident au niveau de la voirie (parce que des gens étaient, au quotidien, confrontés à ces questions) était plus compliqué pour le bâti. On n'avait pas la même capacité à traiter ça de manière informatique : ce qui est linéaire au niveau d'une voirie est beaucoup plus complexe quand il s'agit de s'attaquer à un bâtiment et de l'imaginer dans ses trois dimensions, dans ses articulations. Si l'accès principal n'est pas accessible, il y a peut-être un accès secondaire. Comment fait-on le lien entre les deux ? A quel niveau du bâtiment arrive-t-on ? Est-ce qu'il y a des demi-niveaux qui ne sont pas accessibles ? Si c'est le cas, quels sont les services accessibles ? En tout cas, on a eu la même démarche : concevoir une grille. On travaille dessus depuis six mois. On avait déjà une première expérience : celle de se dire que n'importe qui pourrait la remplir sans être formé à cette question/ La grille permettrait à quelqu'un qui n'appréhende pas ces questions d'entrer dans le bâtiment, d'y cheminer sans jamais devoir retourner sur ses pas, de faire le tour du bâtiment sans s'en rendre compte, sans revenir sur ses pas, en ayant une vision très importante. On l'a testée sur plusieurs sites différents. Sur la ville de Metz, il y a environ 350 bâtiments. On a aussi essayé de faire une grille qui colle à toutes les configurations : un palais des sports, une école, un gymnase...

Pour le travail de diagnostic, on a la chance d'avoir à Metz l'Ecole supérieure d'ingénieur des travaux de la construction. On s'est dit qu'il était peut-être intéressant d'impliquer cette Ecole dans le travail. Pourquoi ? Parce que ce sont des étudiants formés à devenir de futurs conducteurs de travaux. S'ils maîtrisent la réglementation, les textes et les normes, ils ne maîtrisent sans doute pas l'usage et n'ont sans doute pas cette vision-là du quotidien des personnes. A ce titre, on s'est dit que ça pourrait être intéressant de les former à ces questions pour qu'ils nous aident là où nous, Ville de Metz, n'avons pas la capacité de recruter ou de mettre autant de personnel sur cette question. On est donc allé voir le responsable de cette Ecole, qui a trouvé l'idée très intéressante. Tellement intéressante qu'il nous laissait 250 étudiants sur les diagnostics et qu'il a souhaité faire l'ensemble du diagnostic de nos 350 bâtiments.

On a commencé ce travail au début de l'année, avec l'idée de parrainage, de petits groupes (il y a cinq niveaux)... donc ils feront des groupes : des binômes, des trinômes. Ils vont s'approprier la grille, la faire vivre à leur niveau, la comprendre, faire des journées de sensibilisation, de mise en situation. Après, on lâchera les étudiants, encadrés par les services de la Ville, pour les accompagner dans nos bâtiments et pour qu'ils ne se désengagent pas sur cette question. Depuis qu'on a annoncé ça, différents BTS (de tourisme et autres) souhaitent s'accrocher à la démarche. C'est quelque chose de très intéressant pour nous, dans le sens de l'ouverture : permettre à des personnes de prendre en compte cette dimension. Et on se dit que demain, sur leurs différents

chantiers, s'ils se rappellent cette expérience menée avec la Ville de Metz, ce sera peut être autant de couacs en moins sur certains bâtiments. C'est quelque chose qui nous anime beaucoup.

On sait qu'aujourd'hui, il n'y a pas beaucoup d'entreprises, pas beaucoup de structures, qui sont sur ces questions-là. Il y en a certes de plus en plus qui s'improvisent, parce qu'il ne faut pas se leurrer : c'est une niche et il y a de l'argent à se faire. On sait aussi, pour les avoir consultés, pour les connaître un peu, qu'aucune ne ferait un diagnostic exhaustif de l'ensemble de nos bâtiments, mais que la plupart prendraient un panel de bâtiments et en extrapolerait une vision d'ensemble : et ça, ça ne nous intéresse pas. On veut véritablement faire un travail sur l'ensemble de notre voirie et l'ensemble de notre bâti. On est arrivé à des chiffres, pour la voirie, de 1 000 euros du kilomètre, si on devait l'externaliser. Et au niveau des bâtiments, on était à peu près à 300 ou 400 000 euros. Grosso modo, un budget d'1 million ou 1,5 million. Aujourd'hui, on a fait valider par le Conseil municipal un budget de 40 000 euros, qui intègre l'achat de deux tablettes pour les deux techniciens voirie qui vont faire le travail, pour la formation, pour le développement de logiciels avec la société Atlog, pour le développement du logiciel Gima pour notre cadre bâti qui nous permettra d'intégrer les données de nos bâtiments.

Très modestement... Où en est-on aujourd'hui ? Comment faire ? On va découvrir au fur et à mesure. On n'a sans doute pas tout cadré, mais les choses se mettent en place. Et on pense qu'elles se mettent en place de manière assez intelligente.

Eric ALEXANDRE

Merci pour cette contribution et surtout pour ce bon exemple de sensibilisation des générations futures : vous intégrez des gens qui vont travailler sur ce domaine. C'est un bon exemple.

De la salle

Je voudrais poser la même question que celle que j'ai posée à la Ville de Poitiers : quel est votre positionnement dans l'organisation ? J'ai vu que vous étiez « service technique »... Plus de précisions ? Quel profil ou quelle formation ont les deux techniciens pour faire cette mission ?

Dominique TRABUCCO

Le service Mission Handicap existe depuis 2002. Le maire qui était à la tête de la Ville de Metz terminait son sixième mandat. Nouveau maire. Nouvelle organisation. Aujourd'hui, on est en plein dans cette réorganisation. Pas plus tard qu'hier matin, on était dans la présentation du futur organigramme de la Ville. Jusqu'à aujourd'hui, on était dans une structure très pyramidale où le service Mission Handicap travaillait en transversalité, tout en étant rattaché quand même à une direction générale (il y en avait sept). Au vu de l'esquisse de la prochaine organisation qui devrait se mettre en place à partir du mois d'avril, le service Mission Handicap devient une mission d'appui et sera rattaché directement au directeur général. Il fait partie des trois ou quatre missions transversales qui vont être mises en place à côté de « pôles » (c'est une nouvelle vision). Quatorze pôles seront créés, avec une autonomie très importante (ils seront rattachés au directeur général mais auront aussi le pouvoir de décision), avec quatre missions d'appui très transversales. La Mission Handicap va devenir une de ces missions d'appui, directement rattachée au directeur général. Ce qui vient aussi démontrer que cette culture que l'on a mise en place – ce travail, ce discours, cette philosophie – a été comprise et est aujourd'hui renforcée pour nous permettre de travailler avec les autres collaborateurs de la Ville de Metz.

Pour ce qui est du profil des deux techniciens, je ne peux entrer dans le détail. Mais je peux prendre vos coordonnées et vous envoyer un message ou vous mettre en lien avec eux, si ça peut vous intéresser.

De la salle

A mon niveau, il est difficile de se mettre à la place de tous les handicaps, surtout quand on n'en a pas. Est-ce que ces personnes vont avoir une formation après pour avoir une vision globale ou est-ce qu'ils auront déjà cette formation ?

Dominique TRABUCCO

Comme je vous l'ai dit, ce sont deux personnes qui œuvrent quotidiennement à nos côtés, au sein de leur service : ils sont au niveau du service Etudes et dessinent tout ce qui tourne autour de la Voirie Espace public. Donc ils ont déjà cette sensibilité par notre discours, par notre collaboration, mais aussi parce qu'on travaille beaucoup avec des personnes ressources (pas forcément des associations) concernées par le handicap. On a eu souvent l'occasion d'aller sur le terrain et de se mettre en situation : fauteuil, canne, yeux bandés, casque sur les oreilles... Ils ont déjà toute cette culture.

On a un Salon, dans le Grand Est, qui s'appelle Urbest (le Salon de l'aménagement de l'espace public). La Mission Handicap y est présente chaque année : elle y fait de la mise en situation. Là où tous les responsables de l'espace public viennent faire leur marché, acheter le dernier banc, la dernière machine agricole et autres, la Mission Handicap est là et dit qu'il est bon de faire son marché, mais que ce marché, il faut le concevoir pour tous. On est là pour improviser des jeux de rôle, des mises en situation. Ces techniciens nous accompagnent aussi sur ces salons et se prêtent au jeu de former toutes les personnes qui passent à cette dimension-là. Ils ont donc déjà l'habitude de se frictionner et de se confronter à cette problématique.

La Mission Handicap sera là en support. Tout le travail préalable qu'on a pu faire, sur le terrain, de validation de cette grille, on l'a fait aussi avec des personnes ressources. Chaque fois qu'on est sorti à l'extérieur pour valider notre grille, on était accompagné de personnes concernées par la déficience visuelle, auditive, motrice. Et ce pour véritablement sentir, à partir de ce qu'on avait pu identifier comme éléments importants, comment se vérifiait sur le terrain l'impact de tel ou tel élément : la largeur, la qualité du revêtement, le devers qu'il présente... Toutes ces petites choses fines qu'on ne peut pas effectivement sentir quand on n'est pas touché par tous les handicaps, mais qu'on peut quand même comprendre à partir du ressenti qu'on nous en témoigne. Ça ne se fera pas, en tout cas, sans avoir cette vision-là, sans être confronté à cette réalité. On n'a pas la science infuse et on ne s'imagine surtout pas avoir couché quelques chiffres sur une grille et avoir perçu le problème. C'est tout un travail qui se fait depuis un an et demi, deux ans et qui se finalise parce qu'avant, il y avait de la maturation. C'est un peu le bouquet final, ce qui permet de valider tout ce qu'on a pu faire jusque là.

Eric ALEXANDRE

S'il n'y a plus de questions, nous allons passer à la table ronde « Du diagnostic à la conception ». Je vais demander à Messieurs Alfred Peter, Jean-Claude Trotel, André Isler et Delahaye de bien vouloir se rendre sur l'estrade. Je passe la parole à Xavier Lepercq, Président de l'USIRF, l'USIRF étant actuellement la structure qui coordonne, avec la DMA et l'AITF, cette journée d'information.

Du diagnostic à la conception

Table ronde

Xavier LEPERCQ, président de l'USIRF (Union des Syndicats de l'Industrie routière française)

Alfred PETER, paysagiste DPLG

Jean-Claude TROTEL, adjoint au maire de Chambéry en charge du quartier Chambéry Laurier, du domaine public, de la circulation et du stationnement

André ISLER, CETE de l'Est

Monsieur DELAHAYE, AITF, ville de Caen

La table ronde était animée par Eric ALEXANDRE, chargé d'études auprès de la Déléguée ministérielle à l'Accessibilité

Xavier LEPERCQ

Issu de l'Union des Syndicats de l'Industrie routière française, je représente les entreprises. C'est toujours un peu délicat, dans ces situations, d'être présent, même si c'est extrêmement important. C'est délicat parce qu'on peut se dire : « qu'est-ce que viennent faire les entreprises ? Elles viennent ici pour nous vendre des services ». Je crois qu'il faut oublier cet aspect-là, même si ça fait partie, bien sûr, de la mission et du rôle de l'entreprise : pour définir les produits, pour répondre à une problématique. Et, bien sûr, il faut être capable de les concevoir. Après ça, il faut travailler avec ceux qui vont les réaliser. Les concevoir correctement pour que ceux qui les réalisent puissent les réaliser correctement et produire les services les plus appropriés.

Je dirais donc que l'industrie routière française, c'est quand même un très grand nombre d'entreprises présentes sur tout le territoire. Des entreprises de toutes les tailles. Mais la particularité de l'Industrie routière française, c'est qu'il y a de très grandes entreprises qui sont leader mondial dans ce domaine. Je pense que c'est une fierté nationale que d'avoir les deux plus grandes entreprises au monde. Ça veut dire qu'il y a les deux plus grands laboratoires de recherche privée au monde sur le territoire français. Je crois que ça, c'est un bien collectif, même s'il est privé. Et il faut l'utiliser, il faut travailler ensemble. En plus, on a en France une culture du partenariat et du paritarisme dans le domaine de la réflexion routière, des travaux publics, parce qu'on est dans un domaine où on travaille ensemble – vous, maîtres d'ouvrages, maîtres d'œuvre ; nous, entreprises – à la réalisation des projets, mais aussi parce que c'est une particularité... J'ai une expérience très longue aux Etats-Unis, où je suis resté dix ans, et je peux vous dire que c'est complètement différent : on est dans une expérience de conflit et de confrontation permanente, alors qu'ici on est dans une problématique de rencontre, d'essayer de répondre aux problèmes.

Dans ce domaine, on travaille beaucoup avec le CERTU. L'Union des syndicats, c'est national. Christine Leroy, que beaucoup connaissent ici puisqu'elle était, avant, à la Ville de Paris, s'occupe des affaires techniques du syndicat. Mais ce sont aussi les syndicats régionaux, qui sont des syndicats de proximité. Le syndicat, c'est rassembler les entreprises. Ce n'est pas pour vendre des produits mais pour réfléchir... Et notamment le Syndicat régional du Rhône, qui travaille avec le CERTU, sur toute la problématique urbaine.

Je n'ai malheureusement pas assisté à toutes les interventions, mais j'ai été très intéressé par l'intervention du Professeur Sahel tout à l'heure. Il m'a ouvert un grand nombre d'idées : quels étaient les besoins, tout ce qui peut permettre et orienter des recherches sur des produits. Monsieur Trabucco nous a décrit cette action qui est en route : je pense que tout ça est très important. On est

à votre disposition pour essayer de réfléchir : vers quoi faut-il orienter nos recherches pour des produits adaptés ? La technologie, les matériaux,... tout ça doit nous servir pour répondre à cette problématique.

Jean-Claude TROTEL

Je suis adjoint au maire de Chambéry, chargé du domaine public, de la circulation et du stationnement. J'étais précédemment en charge, toujours auprès du maire, de la lutte contre les exclusions, l'insertion, l'emploi et les solidarités. J'ai donc été confronté à cette problématique depuis plusieurs années.

Chambéry est une ville de 60 000 habitants, dans une agglomération de 130 000 habitants, laquelle est dotée d'une communauté d'agglomérations qui a, bien sûr, des compétences, notamment en termes de transport public, transport en commun, voirie d'intérêt communautaire, mais aussi d'équipements sportifs. Elle est également concernée par le sujet qu'on évoque aujourd'hui. J'ai beaucoup d'intérêt à participer à cette journée, même si je suis arrivé en retard aux travaux.

Chambéry est une ville qui s'est engagée très tôt, depuis bientôt trois décennies, dans des aménagements urbains qui avaient pour objectifs de faire partager les espaces, de les pacifier et de faire en sorte que tous les usagers puissent trouver leur place : les piétons, les cyclistes, les voitures (qu'on souhaite, bien évidemment, les moins nombreuses possibles) et les transports en commun. La Ville s'est engagée durablement dans des actions qui ont été reconnues en termes de sécurité routière par des prix, et qui ont abouti à une diminution significative du nombre de victimes d'accidents de circulation (leur nombre a été divisé par 13 en vingt ans). Donc effectivement, Chambéry a cette culture qu'on doit aussi à un ingénieur qui a été, pendant plus de vingt ans, directeur général des services techniques, et a fait partie – il fait peut-être encore partie – de l'Association des ingénieurs territoriaux : c'est Michel Desronziers. Celui-ci avait acquis une belle expérience et avait participé au niveau européen à des échanges, notamment avec la Belgique et la Suisse, des pays précurseurs en ce domaine. Chambéry a cette culture et la poursuit. Elle a, bien sûr, des zones piétonnes, des zones 30 (très nombreuses). Et elle est particulièrement intéressée par le développement récent ouvert par le décret du 30 juillet 2008 sur les zones de rencontre, qui nous intéressent et que nous mettrons en œuvre progressivement.

Pour revenir à l'accessibilité : c'est en 1991 que la Ville a adopté un protocole d'engagement en lien avec les associations qui ont travaillé avec elle, pour élaborer ce protocole qui visait à faire un diagnostic de la situation accessibilité au sens le plus large, c'est-à-dire couvrant l'espace public, les voiries, les bâtiments, l'accès aux services, y compris les services culturels, non seulement dans le bâti, dans l'accès physique, mais également dans l'accès, par exemple à la médiathèque, à des supports pour malentendants ou malvoyants, des traductions en langage des signes de visites de musée. Il y a dès le départ, en 1991 – il y a maintenant dix-sept ans – ce protocole qui a engagé la Ville et qui s'est inscrit année après année dans des réunions de cette commission consultative créée avec les associations, dans une mise en œuvre d'objectifs qui avaient été définis. Evidemment, cela touchait les aménagements d'espace public, de voirie, parce qu'il fallait tenir compte – sur le terrain, avec les associations – des intérêts parfois divergents des différentes formes de handicap : les malvoyants ont besoin de repères ; les handicapés moteurs ont besoin de passages facilités. Et il a fallu concilier les intérêts et les demandes légitimes des uns et des autres. Ce travail a abouti à des aménagements sans cesse améliorés, jamais parfaits certes, mais qui ont fait faire des progrès à la Ville en ce domaine.

Alors, les services se sont organisés. Il y avait un référent handicap dans chaque service : espace public, bâtiment, espaces verts, équipements sportifs. A partir de 2003, la Ville a éprouvé le besoin – un peu comme cela vient d'être retracé pour la Ville de Metz – d'avoir une Mission Handicap,

avec effectivement un service d'appui, de sensibilisation de l'ensemble des services, de coordination mais aussi d'interface entre les associations (qui avaient véritablement cet interlocuteur identifié) et les services. La Mission Handicap a joué et joue toujours ce rôle d'interface, d'aiguillon vis-à-vis des services, malgré leur formation. Mais avec les mutations successives, la formation est à renouveler et il était important d'avoir une personne ressource très sensibilisée à ces questions. Cette Mission Handicap se poursuit : chaque année étaient organisées des réunions du comité consultatif.

Et puis la loi du 11 février 2005 (c'est une loi qui permet d'avancer et que tout le monde apprécie, j'imagine) a obligé à organiser les structures différemment et à créer une véritable commission d'accessibilité. Nous l'avons fait, à Chambéry, en transformant l'ancien comité consultatif en commission d'accessibilité avec des membres identiques qui, bien évidemment, reprenaient l'ensemble des cinq types de handicap, tous les services concernés – municipaux, communautaires (même si la communauté vient de créer également sa commission d'accessibilité, elle y est bien évidemment soumise), mais aussi les services transports, l'office de tourisme. La Ville de Chambéry, profitant de toutes les opportunités – c'est normal – pour essayer d'alléger le coût de chacun de nos équipements, a également signé avec la Région Rhône-Alpes une Charte Tourisme et Handicap, avec une labellisation qui permette aux hôtels, aux commerces, aux équipements touristiques (musées) et bien sûr à la voirie d'être accessibles au tourisme. Donc les choses en sont là en 2005, lorsque nous transformons – ça s'est fait en 2007, avec un peu de décalage – le comité consultatif en commission d'accessibilité. Les services sont donc sensibilisés par la Mission Handicap.

Le bilan est assez révélateur. Chaque projet intègre maintenant cette nécessité d'accessibilité, mais il n'y a pas d'enveloppe financière spécifique. Ce sont les opérations elles-mêmes qui, naturellement, doivent intégrer l'accessibilité pour faire un équipement accessible à tous. J'oubliais de dire qu'au-delà des services de la Ville, il y a bien sûr les écoles, mais aussi un autre volet qui nous paraît essentiel. L'ancien maire de Chambéry, Louis Besson, qui a longtemps été ministre du Logement, est particulièrement sensibilisé à cette question. Dans les organismes de logements sociaux que l'on pilote (comme l'OPAC, devenu OPH, une société anonyme immobilière d'économie mixte qui a également un parc significatif de logements), on sensibilise pour réaliser un nombre suffisant de logements accessibles aux personnes à mobilité réduite ou touchées par différentes formes de handicap que l'on rencontre.

Pour faire bref (je sais qu'il y a d'autres intervenants et que le temps est compté) : le diagnostic est en cours de préparation – tout du moins son contenu –, mais nos services travaillent en lien avec ceux de la communauté d'agglomération. En effet, des compétences sont partagées en termes de voirie : il y a des voiries qui dépendent de la Ville et il y a maintenant, sur le territoire de la Ville, 25 ou 30 % des voiries qui sont classées d'intérêt communautaire, prises en compte par la communauté d'agglomération. Beaucoup d'équipements sportifs (piscine, patinoire, gymnase) dépendent de la communauté d'agglomération. Donc la volonté des deux collectivités (la Ville et l'agglomération) est de recourir à un cabinet extérieur : les deux collectivités n'ayant pas la chance d'avoir une Ecole comme la Ville de Metz (qui a là un avantage essentiel), elles ne pensent pas avoir les moyens de faire elles-mêmes le diagnostic. C'est bien vers un cabinet extérieur que l'on pense recourir, en début d'année 2009. Les inscriptions budgétaires sont en cours de demande. Les budgets ne sont pas votés, mais c'est de toute façon une dépense que l'on estime incontournable, pour effectivement aboutir, dans le délai imparti (avant le 22 décembre 2009), au diagnostic voirie. Le diagnostic portera également sur les bâtiments : on envisage d'inscrire voirie et bâtiment dans cette démarche, qui couvre la Ville et l'agglomération.

Je crois avoir dit l'essentiel, me semble-t-il. Quant aux transports, ils relèvent de l'agglomération. Les choses se font progressivement : il y a un délégataire de service public. Les bus sont renouvelés progressivement, avec l'agenouillement, l'adaptation au handicap moteur. Pour le handicap visuel,

l'annonce sonore des stations est de plus en plus développée, ainsi qu'une annonce sonore des lignes et des départs (au centre d'échanges de bus principal en centre-ville), ce qui me semble assez classique dans beaucoup de villes et d'agglomérations. Je crois avoir dit l'essentiel sur la démarche chambérienne.

Eric ALEXANDRE

Merci beaucoup. Le principe de cette table ronde « Du diagnostic à la conception », c'est d'être effectivement une table d'échanges entre vos interrogations, vos exemples et vos expériences de diagnostic à la conception. Si l'un d'entre vous veut ouvrir le débat... Monsieur Peter ?

Alfred PETER

Je veux juste apporter une petite contribution pour lancer ce débat. Ça fait vingt-cinq ans que je travaille sur l'espace public. Je n'ai que 50 ans mais je vais encore pérorer comme un vieux singe ! J'aimerais vous poser – ou faire partager – deux ou trois questions. La première, c'est que l'aménagement de l'espace public n'est pas un débat technicien. C'est un débat sur la manière dont on regarde l'organisation de la vie collective (« comment, globalement, ça fonctionne »), donc tout ce qui catégorise. C'est un des pièges de la conception de l'espace public : avec le handicap, les vélos, le stationnement, on peut faire une liste sans limite des revendications légitimes qui sont récurrentes quand on travaille sur ces projets-là.

Je pars du principe que ce qui est bon pour le handicap est bon pour tout le monde. Je prends l'exemple que j'ai vécu. J'ai travaillé pendant quinze ans sur le tramway de Strasbourg. C'était le premier véhicule à plancher bas intégral. Ça a nécessité une révolution technologique complète, dans la manière même de concevoir les véhicules. Mais cette fluidité qu'il y a aujourd'hui dans les véhicules est acquise : personne n'imagine que ça ait pu être autrement. Parfois, quand je retourne à Grenoble ou à Nantes, je vois encore les premiers véhicules à trois marches. C'est une invention géniale pour tout le monde, pas seulement pour les questions de handicap. A Strasbourg, on a beaucoup œuvré pour le vélo. Quand on travaille pour le vélo, on est très sensible à la manière de dessiner un abaissement de bordure de trottoir : le centimètre ou les 5 mm de fil d'eau qui restent – ou qui ne restent pas – sont extrêmement sensibles pour les gens du handicap. Plus on arrive à fabriquer un espace très fluide, mieux c'est pour l'ensemble : les mamans qui ont des poussettes, les cyclistes... Vous voyez, je suis très attentif. Je suis biologiquement sensible à cette question du handicap. Mais je suis sensible encore plus à ne pas fabriquer des catégories.

Je travaille aussi beaucoup en Allemagne (je suis Strasbourgeois, donc c'est assez normal) et c'est intéressant de comparer les deux pays. Non pas forcément pour dire que c'est toujours mieux ailleurs. Mais c'est vrai que la législation en Allemagne est beaucoup plus stricte et plus ancienne sur ces questions d'accessibilité, notamment tout ce qui est lié au travail sur les malvoyants et les aveugles. Je compare les démarches dans ces deux pays, et je me dis que... quand ce n'est pas intégré (les règles sont tellement strictes en Allemagne), on arrive à fabriquer une espèce de circuit imprimé dans l'espace public qui va de la porte du véhicule jusqu'à la porte du magasin : ça devient ingérable pour nous, parce qu'on est quand même responsables *in fine* de l'esthétique de tout ça. Si la somme des contraintes faisait un bon projet, nous serions les rois du monde. A un moment donné, il faut pondérer tout ça. Et c'est la joie, la grandeur, la douleur aussi, de notre métier.

Une représentante de la communauté d'agglomération de Chartres

Je voudrais revenir sur la gestion des eaux fluviales. On s'est posé la question, sur le centre-ville de Chartres, de la possibilité de tout mettre en plateau : ça a des conséquences économiques non négligeables. Si on enlève toutes les bordures et caniveaux par exemple, il y aura plus d'accessibilité. Ça a beaucoup d'impact sur tout le bassin versant d'eaux fluviales. Je soumetts la question à mes collègues, qui sont plus techniciens en voirie que moi.

Alfred PETER

Je pense que Monsieur Trotel pourrait témoigner, puisque Chambéry est une des rares villes en France qui a systématisé les plateaux. Je n'en connais pas d'autres qui ont été aussi radicales sur cette question-là. Vous avez une expérience et des retours d'expérience sur cette question ?

Jean-Claude TROTEL

Le début de mes propos y faisait allusion. Je ne suis pas ingénieur et il y a plus compétent que moi sur le plan technique. Je ne suis pas un spécialiste des eaux fluviales, bien qu'à Chambéry nous ayons une nappe phréatique très proche : nous sommes construits sur un ancien glacier. Le réchauffement climatique a fait que les conditions de vie sont aujourd'hui très acceptables. Monsieur Peter évoque les aménagements de plateaux piétonniers. Il y a quand même un peu de rampes, des écoulements. Nous avons des averses parfois très fortes, de type méditerranéen (nous nous rapprochons quand même du Sud). Et globalement, l'écoulement des eaux de pluie se fait normalement. On a beaucoup plus de soucis avec quelques torrents turbulents, qui nécessitent des aménagements très coûteux en termes de cours d'eau pour éviter des inondations qui ont eu lieu dans les siècles passés. Mais très franchement, en termes d'écoulement d'eaux fluviales dans les espaces aménagés du centre ancien, où il y a beaucoup d'espaces piéton ou mixte, on a trouvé les procédés pour effectivement permettre le bon écoulement des eaux.

André ISLER

Je travaille au CETE de l'Est, à Metz. Dans mon poste précédent, je travaillais dans l'assainissement, en particulier dans l'assainissement en milieu urbain. Effectivement, l'une des grandes contraintes pour avoir un espace plus accessible, c'est la gestion de l'eau dans une agglomération. Mais je pense que ça ne doit pas être un problème, parce qu'il existe des techniques qui relèvent du technicien du milieu de l'eau. Je ne pense pas que ça doive tellement interférer par rapport au domaine de l'accessibilité. Et surtout, il ne faut pas oublier que si on fait un plateau à niveau, on va écarter un certain nombre de handicaps, en particulier le handicap visuel, qui a besoin de ce dénivelé. Alors il faut également faire la part des choses. Il ne faut pas oublier que quand on fait un abaissé de trottoir, on essaie de garder ce fameux ressaut de 2 centimètres qui donne la liaison. Ce ressaut, qui peut être de 0 à 2, fait effectivement toujours le fil d'eau. Mais quand on conçoit un espace, un carrefour surélevé, il faut se poser la question : « où est-ce qu'on met les grilles ? Quelles grilles on met ? ». C'est le technicien de l'eau qui peut gérer ce problème. Ce sont des choix à faire, mais j'ai l'impression qu'il s'agit de technique, par rapport à l'aménagement.

Eric ALEXANDRE

Y a-t-il d'autres questions ?

Un représentant de la communauté urbaine d'Alençon

Dominique Cortès, communauté urbaine d'Alençon. J'ai des questions qui sont plus de l'ordre de la cohérence de la mise en place d'un schéma. Nous sommes une communauté urbaine de 19 communes. Nous ne sommes pas encore entrés dans les schémas d'accessibilité, mais nous allons y entrer. Les questions qu'on se pose : doit-on, au sein de la communauté urbaine, faire un regroupement de commandes avec les 19 autres communes pour avoir un schéma unique ? Ou chacun doit-il travailler dans son coin, avec éventuellement des problèmes de frontières ? Ça, c'est par rapport à la cohérence territoriale. Il y a un deuxième problème : c'est la cohérence de compétences, notamment avec les transports urbains qui sont, eux, par nature, sur l'ensemble de l'agglomération. Est-ce qu'on doit analyser les points d'arrêt sans s'occuper des trottoirs des communes ? Ou doit-on intégrer l'ensemble dans un même schéma d'accessibilité ? Si certains ont des expériences... J'ai entendu Lille ce matin ; il y a peut-être d'autres expériences ailleurs.

Un représentant de la communauté urbaine de Lille

C'est vrai qu'au niveau de Lille, on a fait le choix (enfin, ce n'est pas vraiment un choix) : on devait rendre le schéma directeur d'accessibilité en février 2008 ; donc il a été fait bien avant le schéma directeur de la voirie. Aujourd'hui, on est tenu de venir indexer le schéma de la voirie à ce schéma des transports. Mais on ne s'arrêtera pas juste à la limite de l'abribus dans le schéma de la voirie, puisqu'on vous parle vraiment de chaîne de déplacement : quand on parle de chaîne de déplacement, il faut vraiment avoir la continuité en tête. Les interfaces entre l'abri et la voirie vont être traités dans le cadre du schéma directeur de la voirie. Ce sont peut-être deux documents distincts au sens de la législation, mais dans le traitement, ça doit être intégré : on doit le retrouver dans la voirie. La voirie intègrera un schéma directeur des transports, parce que ça a un lien direct.

De même avec les ERP : on ne pourra pas dire « on est compétent sur la voirie ; les communes sont compétentes en ERP. Chacun fait dans son coin ». Non. Il faudra traiter ces interfaces. Pour moi, le point le plus important, c'est l'interface. La difficulté est de trouver quel service peut faire le lien, quelle organisation il faut mettre en place pour que ces interfaces soient bien traitées. Aujourd'hui, au niveau communautaire, on est assez sectorisé. Donc la commission intercommunale et les structures de conseil, dans les communes, doivent vraiment avoir un gros travail de concertation pour ne pas qu'il y ait ces maillons manquants, car ce sont ces points-là qui seront mis en évidence si la chaîne de déplacement n'est pas complète.

André ISLER

Je voudrais ajouter quelque chose, sous une autre casquette. Je suis également maire d'une toute petite commune de 200 habitants. Effectivement, quand j'entends les exposés de Lille, de Poitiers, (enfin... des grandes villes), je reste un peu sur ma chaise... surtout sur les budgets qui sont mis en place. On est entré dans une communauté de communes : on est la dernière communauté de communes de Moselle qui a été créée, au 1^{er} janvier 2008. Bien sûr, il n'y a pas de moyens techniques, de services techniques : il n'y a rien. Par contre, avec 17 000 habitants, on a les obligations de créer la commission intercommunale. Le chef-lieu compte plus de 5 000 habitants : normalement, il avait l'obligation de créer sa commission communale... Mais bon, ça passe au niveau intercommunal. Je me pose quand même la question de toutes les petites communes de France. Qu'est-ce qu'elles vont faire ? Elles vont être effectivement confrontées à ce problème de ce diagnostic.

Là, je reprends ma casquette CETE. J'anime des formations pour les élus, pour leur expliquer leurs obligations et vulgariser cette nouvelle réglementation. Je les incite fortement à travailler en

intercommunalité, parce que si on ne travaille pas en intercommunalité dans les petites communes de 0 à 500 habitants, le diagnostic ne se fera pas. Mes collègues me disent : « c'est encore un nouveau truc que l'Etat nous a pondu pour faire marcher les bureaux d'études ». Effectivement, c'est la réaction. Mais d'un autre côté, il n'y a pas de bureau d'études capable de faire les 36 000 communes en France. Je suis vraiment pour le fait que ça se passe au niveau de l'intercommunalité. On va recevoir un document cohérent au niveau de l'intercommunalité et peut-être qu'avec un peu de chance, notre communauté de communes va un peu s'étoffer, va avoir les moyens de mettre en place un programme... Et derrière, il y a toujours les subventions. Parce qu'en fin de compte, le deuxième grand thème qui est abordé dans notre commune, c'est : qui est-ce qui va payer ? Est-ce que l'Etat met de l'argent pour nous pousser à faire des travaux d'accessibilité ? C'est également mon interrogation.

Jean-Claude TROTEL

J'ai une réaction et une réponse partielle aux deux questions qui ont été posées, notamment sur le schéma de cohérence et la complémentarité entre, par exemple, transport et voirie. A Chambéry, la communauté d'agglomération a pris en compétence voirie toutes les voiries qui ont des collecteurs d'eaux fluviales, d'eaux usées, mais aussi – et ce sont souvent les mêmes – celles qui ont les lignes de transport en commun : ce qui fait qu'en définitive, il y aura forcément continuité, parce qu'il y a la compétence simultanée du transport en commun et de la voirie sur laquelle roulent les bus. Le problème est donc assuré de cette manière. Mais c'est vrai qu'il faut qu'il y ait cohérence la plus forte entre ce que font les communes et ce que fait l'intercommunalité. Plus les compétences de celle-ci seront claires, mieux ça vaudra, dans ce domaine comme dans bien d'autres.

Une représentante de la communauté d'agglomération de Bourges

Céline Thomas, responsable voirie à la communauté d'agglomération de Bourges. On est en train de mettre en place notre commission intercommunale. On sait qu'on va être hors délai. Est-ce qu'il y aura des sanctions ?

Eric ALEXANDRE

Comme dit Madame Dejeammes, vous êtes déjà hors délai. Pour le moment, sur la voirie, il n'y a pas de sanction. Normalement, il y a une date d'échéance pour établir le plan. Y aura-t-il une sanction ou pas ? On le saura à ce moment-là. Mais il n'y a pas de sanction sur la mise en accessibilité de la voirie, contrairement au cadre bâti où les sanctions sont très fortes. Sur la voirie, vous serez dans les clous si vous planifiez sur vingt-cinq ou cinquante ans, si vous avez respecté tout l'échéancier initial d'élaboration de mise en accessibilité de la voirie.

André ISLER

Avec les élus, on a abordé justement ce sujet-là. Effectivement, le législateur n'a pas prévu de sanction. Mais en tant que maire, on a l'obligation de faire respecter la loi. Et la loi est : vous devez réaliser votre PAVE pour le 23 décembre 2009. Ensuite, on peut être attaqué, on peut être mis au tribunal administratif et on peut même être mis au pénal, si par hasard il se passait quelque chose sur l'un des aménagements qu'on a conçu et qui ne respecte pas la réglementation. Peut-être que, dans certains départements, le Conseil Général demande une notice accessibilité pour l'aménagement de la voirie, sinon pas de subvention. Il n'y a donc pas de sanction officielle mais, pour un élu, il y a des sanctions.

Maryvonne DEJEAMMES

Une commune a déjà été condamnée, commune qui n'ira d'ailleurs pas en appel, pour ne pas avoir mis en accessibilité une partie de sa voirie : une personne a eu un accident ou un incident. Par là, je veux insister non pas sur le côté régalien de l'application de la loi, mais sur le côté citoyen, soit par le biais des associations de PMR, soit par le biais d'un citoyen qui a un accident. Il y a déjà eu une procédure par la HALDE (Haute Autorité de Lutte contre les Discriminations)... ou bien le tribunal administratif ou pénal. Donc attention : au niveau local, les pressions peuvent être fortes. Il y a des secteurs plus calmes que d'autres, sans doute.

Un représentant de la Ville de Troyes

Je voulais revenir à la question de mon collègue d'Alençon, en apportant une part de réponse sur ce que l'on fait sur Troyes. Sur notre réseau de transport, on a une politique très forte en matière d'accessibilité : la moitié de notre parc roulant est aujourd'hui accessible. Donc c'est vrai que partir du schéma directeur d'accessibilité des transports était une bonne chose. Le scénario que l'on a retenu va mettre en accessibilité, en priorité, les lignes qui sont aujourd'hui dotées de matériel roulant accessible et les lignes qui sont les plus fréquentées. Ensuite, sur le plan de l'accessibilité de la voirie, on va partir sur les cheminements, donc partir des arrêts de bus et des places de stationnement handicapé. Le lien va se faire comme ça. Et c'est comme ça que l'on souhaiterait pouvoir élaborer le plan de mise en accessibilité de la voirie au niveau de l'agglomération, pour être sûr de cette cohérence entre le schéma des transports et l'accessibilité de la voirie.

Un intervenant

Je suis à Nanterre, à 200 mètres d'ici. Le diagnostic est fait. La commission est mise en place : elle s'est déjà réunie trois fois. Tous les arrêts des transports en commun sont accessibles. Donc on n'est pas au point zéro. Ceci dit, le plan, en tant que tel, c'est non seulement une organisation des travaux, mais c'est aussi un calendrier. Or tout le monde sait qu'aucune ville ne tiendra 2015, même s'il ne faut pas le dire et que la loi s'applique dès maintenant (elle n'attend pas 2015). Il y a même des villes qui ont été condamnées : j'en connais au moins une qui a été condamnée il y a plus de dix ans, pour non respect de la loi de 1975. Donc le risque législatif est totalement actuel.

Par contre, un vrai plan – celui qui devrait être approuvé dans un an –, c'est un plan qui donne certains détails de l'exécution et des estimations. Et tout ça avec un calendrier qui ne devrait pas dépasser 2015. On est dans une situation qui est financièrement impossible. Et en même temps, heureusement, quand on interroge les associations de handicapés, elles ne sont pas toutes aux portes des cabinets juridiques à dire : « on va attaquer les 36 000 communes de France ». On essaie tous de travailler en disant : « dialoguons avec les associations et voyons où sont les priorités pour organiser, finalement, la pénurie ». Quand on leur pose des questions... D'abord, on n'a pas toujours des interlocuteurs très facilement, parce que pour certains handicaps, les handicapés sont souvent isolés : on peut contacter tel ou tel individu, mais il n'est pas forcément représentatif à l'échelle d'un grand territoire. Quand on interroge certaines associations, on a des réponses de priorités qui ne sont pas toujours celles qu'on imagine. La première, celle qu'ils mettent en tête, c'est le logement ; la deuxième, c'est la santé ; les cheminements viennent souvent en troisième. Les élus sont donc sensibilisés à ça. Par exemple, s'ils ont l'impression de faire beaucoup sur le logement, ils mettront peut-être un peu moins sur la voirie. Donc on a cette problématique.

On a demandé également aux handicapés et aux associations, au vu du diagnostic qu'on a présenté en commission, quelles seraient leurs priorités, que ce soit pour les équipements ou pour la voirie. Surprise : la première réponse a été : « il faut mettre en priorité les écoles ». Pourquoi on a cette

réponse ? Parce qu'on a des associations de parents d'enfants handicapés dont le souci est « l'école de mes enfants ». Pour les cheminements, ils disent : « les écoles aussi ». Or les écoles étant par définition des équipements de quartier, prioriser sur les écoles signifie qu'il faut prioriser sur toutes les rues. En même temps, la pratique montre que les enfants handicapés (primaire, maternelle) n'arrivent pas à pieds à l'école : ils arrivent, dans 99 % des cas, accompagnés. Donc ce n'est pas vraiment la priorité. Par contre – surprise également – des lieux de vie comme le marché, les centres commerciaux, les commerces, ne sont pas cités dans les priorités, alors que l'autonomie des handicapés, c'est aussi leur permettre d'aller faire leurs courses comme tout un chacun.

Quand on sort de ça, on n'est finalement pas très éclairé sur ce qui pourrait être prioritaire, sachant que, de toute manière, on ne pourra pas tout faire. Je soumetts ça à la réflexion de ceux qui ont exposé aujourd'hui : le fait de faire un diagnostic, je ne dis pas que ça ne nous a servi à rien, mais... On savait qu'on n'était pas parfait... Après, une espèce de hiérarchie en 3, 4 ou 5 niveaux, c'est presque secondaire. Le diagnostic, grosso modo, n'apporte rien. La difficulté, c'est de faire un vrai plan, de mettre les moyens et de bien analyser la nature et la consistance des travaux à faire et le coût que ça représente : en voirie, c'est énorme. Quand on a fait le diagnostic, en gros, on est à peu près au point zéro. C'est à peine le début du travail.

Un représentant de la communauté urbaine de Lille

Là, on revient à la question : qu'est-ce qu'on met dans ces plans ? Est-ce que c'est uniquement un diagnostic ou est-ce que c'est une programmation ? Moi, je vais parler pour la communauté urbaine de Lille. Je ne me leurre pas avec une commission qui risque d'arriver au mois de juin et qui va valider les principes. Si dans notre plan de décembre 2009, on a déjà déterminé l'ensemble des itinéraires à aménager (je vous ai présenté ce matin la méthodologie) et une programmation des diagnostics, j'estime que ce sera déjà une belle étape. Certes, l'étendue communautaire fait aussi que les échéances sont différentes, mais je nous vois mal, en décembre 2009, avoir réalisé l'ensemble des diagnostics sur le territoire communautaire. Là j'y vais franchement, parce qu'il faut dire les choses telles qu'elles sont : on ne sera pas prêt en décembre 2009, avec un échéancier de travaux qui nous dira qu'on aura tant à débloquer sur telle ou telle rue. En 2009, le budget est bouclé, donc pour faire les études en externe... Il faudrait que ce soit en interne.

Il faudrait déjà une restructuration organisationnelle forte au sein de la communauté urbaine. Je pense qu'en décembre 2009, on sera à un niveau « programmation de diagnostic et ordre de grandeur financier à inscrire dans les années à venir », ce qui serait déjà bien. Après, tout dépend de la taille de la commune. Je ne sais pas ce qu'en pense la Ville de Paris, qui est dans les mêmes problématiques. Mais c'est vrai qu'en décembre 2009, on ne sait pas trop où on en sera. La loi permet aussi de mettre dans le plan une programmation financière pour les années à venir, pour débloquer de l'argent pour l'accessibilité dans un premier temps.

Un intervenant

En complément, je voudrais attirer l'attention sur un écueil. On a fait faire le diagnostic, piloté par notre Mission Handicap, par un bureau d'études extérieur, diagnostic auquel le service voirie bâtiment a été évidemment associé. A la fin du diagnostic, le bureau d'études est revenu avec des estimations. Selon la gravité de la situation, il a essayé de mettre en face des ratios pour arriver à un total. Donc il est arrivé, sur la voirie, à je ne sais pas combien de dizaine de millions. Même chose pour le bâtiment. La proposition, c'était de rendre compte aux élus, en disant : « voilà, il y a tant de millions à dépenser, divisés par tant d'années : ça fait un investissement moyen de tant par an ». On s'est battu pour ne pas dire ça, parce que les chiffres de ces estimations sont complètement faux ! On n'en mesure pas les conséquences. Sur certaines prestations simples, oui. Mais sur d'autres qui

sont compliquées, notamment dans le bâtiment et dans la voirie, les ratios annoncés sont complètement faux : on peut facilement tripler ou quadrupler.

Donc on ne voulait surtout pas donner l'impression de dire aux élus : « voilà, il y a un enjeu de tant de millions. Si vous faites un effort de tant par an, c'est réglé en 2015. Si vous traînez un peu plus, ce sera réglé en 2020 ». En fait, c'est une question qui ne sera jamais complètement réglée, parce que les choses évoluent. La manière dont on pose aujourd'hui des réglementations qu'on appliquait n'est plus la même qu'il y a une dizaine d'années. Quand bien même on saurait ce qu'il faut faire exactement, d'ici à ce qu'on le fasse, il y aura encore – et très normalement d'ailleurs – des évolutions. J'attire donc l'attention sur le fait qu'il ne faut surtout pas présenter aux élus une forme de plan qui serait fini en lui-même : ce serait trompeur sur l'enjeu de cette affaire-là, qui est déjà très compliquée.

Eric ALEXANDRE

C'est bien ce qu'ont expliqué tout à l'heure les intervenants quand ils parlaient d'évolutivité des situations, de ne pas figer un plan sur un périmètre donné, mais de laisser des ouvertures possibles au fur et à mesure de l'étalement urbain, au fur et à mesure des nouveaux besoins... Je crois qu'aujourd'hui, ce message a été bien perçu.

Mais ce que j'entends également dans vos propos, c'est la difficulté de la concertation telle que la prévoit la loi de 2005. Effectivement, vous ne pouvez pas trouver de solutions pour les personnes en situation de handicap, parce que vous ne pouvez pas penser comme elles, vous ne pouvez pas vous déplacer comme elles, vous ne pouvez pas voir comme elles. Mais c'est également la difficulté, pour nous, de trouver des personnes ressources compétentes. Parce que des personnes en situation de handicap, on en trouve dans toutes les villes, malheureusement. Mais la difficulté est de trouver des personnes qui ont suffisamment de recul par rapport à leur handicap pour pouvoir vous donner des solutions qui soient communément acceptables par tout le monde, parce qu'elles seront en harmonie avec les obligations réglementaires sur la voirie et avec les autres types de handicap. Il y a une réelle difficulté. Parce que les personnes ressources de ce type, il y en a aujourd'hui peu. Et les associations ont peu de moyens pour pouvoir déléguer des représentants compétents dans des périmètres géographiques autres que le leur : ça entraîne des coûts de déplacement, d'hébergement. Actuellement, les associations n'ont pas cette capacité financière. Donc la difficulté, c'est la concertation... mais avec quelles personnes ?

Maryvonne DEJEAMMES

Pour avoir entendu la démarche et pour m'être attelée au plan de mise en accessibilité de la voirie du Grand Lyon, je pense qu'il y a intérêt à faire une pondération entre ce que peut penser le service technique, le bureau d'études sur les priorités, les itinéraires à mettre en premier en accessibilité et le ressenti (ou l'expression) des usagers, qu'ils soient représentants d'associations de personnes handicapées ou plus généralement... C'est sans doute quelque chose d'un peu difficile, mais certainement utile. Les représentants qu'on peut trouver sur le terrain peuvent difficilement avoir une vision suffisamment générale.

Jean-Claude TROTEL

Concernant le problème de la participation des associations de personnes subissant le handicap : il est vrai que les nouvelles commissions sont très sollicitées par l'ensemble des communes, obligées de constituer leur commission d'accessibilité. A Chambéry, on a essayé, au-delà de la commission

plénière, d'avoir une commission technique où on trouve un représentant par handicap. On essaie de désigner des personnes disponibles, mais ayant également une bonne maîtrise des problématiques, avec le moins d'implication et d'intérêt personnel, de façon à essayer de garantir cette objectivité. Parce qu'évidemment, si on a, dans la commission, uniquement des parents d'enfants, de jeunes... ils vont être très sensibilisés au volet scolaire, au détriment... Il faut garantir cet équilibre, peut-être créer cette commission technique que permet, me semble-t-il, la loi, et qui est donc une émanation de la commission plénière permettant de travailler sur les dossiers de manière plus efficace.

Un représentant de la Ville du Havre

Deux questions. Lorsqu'on réalise, à l'heure actuelle, des emplacements de stationnements réservés, en longitudinal de voirie, qu'on n'a pas la place de faire une place de stationnement de 3,30 mètres et qu'on en fait d'une largeur normale de 2,20 mètres (dans le cadre d'une impossibilité technique : le cas échéant, on n'aurait plus de trottoir), est-ce que l'on doit continuer à faire des cases d'une largeur de 2 mètres sachant qu'elles peuvent servir à certains handicapés qui conduisent ? Si la personne en fauteuil sortant de ce véhicule qui n'est pas bien garé se voit renversée, quelle est alors la responsabilité du maire ? La deuxième réalité : lorsqu'on a des circuits de transport en commun sur des pentes de voirie qui dépassent les 6 %, devons-nous faire des quais bus aux normes ? Oui ou non ? Peut-être, pour un certain type de handicap ? Merci.

André ISLER

Concernant le parking : effectivement il y a une réglementation. La réglementation définit trois types de parking, avec la possibilité nouvelle, dans le cadre d'une rue à sens unique, de pouvoir garder la même largeur de parking et de dégager, si c'est possible, sur le trottoir, les 80 centimètres qui nous manquent. Mais aujourd'hui, la largeur de parking, c'est 3,30 mètres. Donc effectivement, si vous faites une largeur inférieure et s'il y a un accident, le maire est responsable. Encore une fois : on n'a pas l'obligation de localisation de ces parkings sur la voirie. Simplement, on doit les placer de manière cohérente. Alors quitte à en faire, il faut les faire bien. C'est une recherche d'aménagement de la voirie pour essayer de faire des parkings qui respectent toute la réglementation. Ce n'est pas parce qu'il y a une pharmacie qu'on est obligé de mettre un parking devant, alors que le trottoir n'est pas suffisant pour aménager un parking dans les règles. C'est vrai que c'est un problème, mais c'est comme ça : le maire prend toute sa responsabilité dans le cas d'un accident.

Je voudrais ajouter une chose : en 2015, on a l'obligation de rendre tous les ERP accessibles, mais toute la voirie ne doit pas être accessible. Le décret définit bien dans quel cas on doit réaliser cette accessibilité. Bien sûr, on n'est pas tenu au minimum, on est tenu au maximum qu'on peut faire. Mais on ne va pas pouvoir, dans toutes les communes de France, la rendre accessible. C'est pour ça que les plannings doivent s'étaler sur dix, quinze, vingt ans.

Une représentante de la Ville de Versailles

Fabienne Somy, de la Ville de Versailles. Comment fait-on quand on est dans un tissu urbain ancien ? On n'en fait pas ? Et quand les usagers nous les demandent ? Comment fait-on ? On est en dérogation constante ?

André ISLER

Oui, je le conçois. Mais je ne peux pas dire qu'il faut faire aujourd'hui un parking qui n'est pas réglementaire.

Une représentante de la Ville de Versailles

Pourtant, on est obligé... au moins une place pour cinquante places. Comment fait-on ?

André ISLER

On compte sur l'ensemble du parc, d'un îlot. C'est plutôt sur l'ensemble de l'aménagement.

Une représentante de la Ville de Versailles

Si tout est en périphérie, par exemple ? Quelle est la solution ? Parce que les gens sont quand même satisfaits : on n'a aucun retour comme quoi ils ne sont pas satisfaits d'avoir une place qui n'est pas de 3,30 mètres. Ce n'est pas plutôt une question de bon sens ?

André ISLER

Oui, mais le bon sens risque de mettre une partie des personnes en danger.

Une représentante de la Ville de Versailles

Le danger existe toujours, même pour nous. Donc on s'arrête où ? Où est la limite ?

André ISLER

La limite, c'est la réglementation.

Une représentante de la Ville de Versailles

Oui, mais il faut faire jouer le bon sens, sinon on ne fait rien. Dans des secteurs sauvegardés, sur toute la ville, je ne fais rien.

André ISLER

Devant un tribunal, c'est la réglementation qui va être le droit.

Une représentante de la Ville de Versailles

On a quand même réussi à créer presque 300 places. Alors ces 300 places, il faut les retirer ? C'est dommage. Je ne comprends pas.

Un représentant de la Ville de Paris

Jean-Pierre Le Loch, Ville de Paris. On est confronté à ce cas-là, à Paris. Si on va jusqu'au bout (et il faudra d'abord que la mairie l'accepte), on supprimera toutes les places qui font 2 mètres de large. Ça veut dire que les cinquante places réglementaires, on les fera dans les arrondissements périphériques, là où il y a de la place. Et tant pis pour les usagers. C'est ça qu'il faut en conclure quand même ! On a considéré que ces 3,30 mètres n'étaient pas admissibles. On a lutté pour que ces 3,30 mètres soient conditionnés à une certaine configuration de voie. On nous a dit : « non ». On peut penser que ce « non » est le reflet de la position des usagers. Les usagers assumeront, tant pis. Demain, on supprimera toutes les places qu'on a faites à proximité de leur domicile. Il n'y a pas d'autre solution.

De la salle

Aujourd'hui, on met même en attente des demandes d'usager, ne sachant pas comment leur répondre. Soit on fait les places à 3,30 mètres, soit on ne les fait plus du tout. On commence à voir des usagers qui viennent se plaindre. Quand on leur propose une place en tête de rue (à l'endroit où on peut la faire à 3,30 mètres), généralement ils refusent, parce que ça se trouve à 200 mètres de chez eux et qu'ils préfèrent se garer dans la rue, sur une place non réservée aux handicapés. C'est vrai que c'est un problème récurrent.

Dominique TRABUCCO

Si je peux me permettre, sur cette question... C'est vrai que c'est une vraie question, le stationnement. C'est une des préoccupations quotidiennes. Il ne faut pas oublier aussi que, bien souvent, les personnes font une appropriation de l'espace public, parce que ça devient leur place. Il est vrai que dans la plupart des collectivités, on a créé, à juste titre, un certain nombre d'emplacements pour répondre à des besoins. Aujourd'hui, on se retrouve avec des places qui ne sont plus dans la norme. Qu'est-ce qu'il faut faire par rapport à ça ?

La Ville de Metz a pris cette décision : dans des voiries neuves, la place doit être d'utilité collective et doit être créée de sorte qu'elle puisse apporter des réponses à des zones d'habitation, mais aussi à une fréquentation de services, de commerces, pour qu'une rotation s'opère et qu'il n'y ait pas ce stationnement toute la journée qui empêche les personnes concernées par les difficultés de mobilité de trouver une place. Par rapport à l'existant, on ne va pas faire disparaître toutes les places d'un coup : il y a une telle appropriation qu'on va nous tomber dessus si on commence à les supprimer ! Dès lors que les gens – hélas – déménagent ou décèdent, on récupère ces places et on fait en sorte de les créer peut-être à proximité des pôles de services, afin que ce ne soit plus l'appropriation de quelques uns. Mais ça, c'est quelque chose qu'on s'efforce de faire petit à petit. Systématiquement, quand on nous demande une place, on fait une étude sur le terrain et on se rend compte que, bien souvent, dans des zones périphériques, les gens qui font des demandes d'emplacement ont des parkings ou des garages de proximité : ils nous demandent une solution de facilité. On essaie de faire comprendre qu'on peut créer, mais que ça répond à une logique de servir à plusieurs personnes, et pas à une seule. Mais je comprends la difficulté de devoir traiter cette question-là.

Une représentante de la Ville de Versailles

Je n'ai toujours pas ma réponse.

Dominique TRABUCCO

La réponse, c'est dans l'existant : au fur et à mesure qu'on a la possibilité de récupérer ces emplacements pour des raisons de...

Une représentante de la Ville de Versailles

Oui, mais c'est la largeur qui me pose problème...

Dominique TRABUCCO

On les récupère...

Une représentante de la Ville de Versailles

On ne les récupère pas, parce qu'on ne les a pas. On n'a pas 3,30 mètres.

Dominique TRABUCCO

On ne les avait pas non plus. Mais certaines places qu'on a faites, souvent parallèles au trottoir (des places de 2,20 mètres : les gens sont obligés de sortir du côté de la route), ces places qu'on a matérialisées en emplacements réservés, quand on en a la possibilité, on les récupère et on les déplace à un endroit où on peut les élargir à 3,30 mètres et les sécuriser par rapport à la circulation.

Une représentante de la Ville de Versailles

Je n'ai pas la réponse. Je vous invite à Versailles, vous verrez... En plus, on a les Bâtiments de France qui ne veulent pas...

Dominique TRABUCCO

Les Bâtiments de France, c'est un autre problème... On pourrait passer la soirée dessus.

Une représentante de la Ville de Versailles

Qu'est-ce qu'on fait ? Moi, je n'ai pas la solution.

Dominique TRABUCCO

Quand il faut répondre à une demande et qu'il n'y a pas d'autre solution, on crée un abaissement de bordure sur toute la largeur du trottoir et on va grignoter ce qu'il faut sur le trottoir.

Une représentante de la Ville de Versailles

Les trottoirs font 80. Qu'est-ce qu'on fait ?

Dominique TRABUCCO

Vous êtes dans une configuration où il ne faut plus ni piéton ni automobiliste, parce que si vous avez des trottoirs de moins de 80 et des places de moins de 2 mètres...

Une représentante de la Ville de Versailles

En plus, c'est piéton et c'est pavé. On a la totale. On fait quoi ?

Dominique TRABUCCO

Il faut dire aux gens de changer de ville !

Une représentante de la Ville de Versailles

Je suis d'accord, mais ce n'est pas la solution. On essaie de l'arranger quand même...

Dominique TRABUCCO

Il faut malgré tout essayer d'imaginer des choses. Vous n'avez quand même pas tous les emplacements dans cette configuration-là !

Une représentante de la Ville de Versailles

Les trois-quarts. Mais les usagers ne s'en plaignent pas. Ils sont satisfaits : on n'a aucune plainte. 2,20 mètres, ça leur suffit. Alors qu'est-ce qu'on fait ?

Dominique TRABUCCO

Je vous l'ai dit : 2,20 mètres aujourd'hui, dans le neuf, ce n'est plus concevable. Dans l'existant, il faut faire en sorte de les transformer petit à petit. Mais c'est vrai que tout le monde ne va pas s'y retrouver... Et ce n'est pas le but.

Une représentante de la Ville de Versailles

Je vous assure que ça sert bien.

Dominique TRABUCCO

A quelques uns, sans doute.

Une représentante de la Ville de Versailles

Non, je vous assure. La ville de Versailles a quand même 20 % de sa population qui est âgée et qui a besoin de stationnement...

Dominique TRABUCCO

Tous ne se déplacent pas en fauteuil.

Une représentante de la Ville de Versailles

En partie.

Dominique TRABUCCO

Or les 3,30 mètres, c'est essentiellement pour les fauteuils... pour pouvoir sortir du véhicule.

Une représentante de la Ville de Versailles

Eh bien on va les supprimer. Moi, je vais appliquer bêtement la loi.

Dominique TRABUCCO

Peut-être pas. Imaginez de les concevoir ou de les déplacer un peu plus loin.

Une représentante de la Ville de Versailles

On va pousser les murs, peut-être.

Dominique TRABUCCO

Si vous voulez, vous m'invitez. Je viens faire une analyse avec vous du territoire.

Une représentante de la Ville de Versailles

Je veux bien. Je l'ai déjà fait avec les associations. On se promène. Ça ne leur pose vraiment pas de problème.

Eric ALEXANDRE

Dans le cadre du Code de la rue, qui est actuellement en cours et dont les premiers résultats sont les créations de zones de rencontre et des modifications sur les zones 30 et les aires piétonnes, il y a un chantier qui concerne le stationnement, qui n'est pas encore tout à fait fini et qui devrait permettre de résoudre une partie de cette problématique à partir du moment où les espaces deviennent soit des zones 30, soit des zones de rencontre. Là, les associations des personnes en situation de handicap travaillent avec nous et des solutions vont émerger. C'est encore un peu tôt mais, l'année prochaine, on aura déjà des éléments de réponse. Donc transformer des périmètres et des quartiers en zones de rencontre sur un site classé comme Versailles, je pense que tout le monde y gagnera et là, vous résoudrez également une partie de ce problème du stationnement.

Monsieur DELAHAYE

Je vais rebondir sur ce que vous disiez. Je ne vais pas vous apporter une solution. A la ville de Caen, il y a un principe qui a été acté en commission communale : les places qui existaient et qui ne sont pas conformes ne sont pas enlevées. C'est-à-dire que certaines places peuvent desservir les personnes qui ne sont pas en fauteuil roulant : des places de 2 mètres peuvent leur servir à proximité d'un commerce. Ça, c'est un principe qui a été acté avec les associations. Les places existantes non conformes restent, jusqu'au nouvel aménagement de la voirie qui essaiera de trouver une solution pour les mettre à 3,30 mètres. Je pense qu'effectivement, la réflexion sur les zones de rencontre, les zones 30, est aussi un moyen d'essayer de voir autrement la répartition de l'espace et de trouver des solutions (quand vous avez une voirie qui comporte des petits trottoirs ou des petites chaussées), d'essayer d'avoir des zones partagées et de pouvoir insérer l'ensemble de vos places de stationnement.

Ce que je retiens aussi : on voit ici clairement le rôle de l'Etat, qui est de coordonner l'ensemble de ces demandes et des demandes des associations, demandes qui sont quand même récurrentes au niveau national. Le rôle de l'AITF est aussi là : c'est de proposer un réseau d'échanges à l'ensemble des techniciens et des ingénieurs pour réussir à mutualiser les efforts de chacun. On l'a vu aujourd'hui tout au long de la journée : beaucoup ont des pratiques différentes. Mais en termes de méthodologie, on arrive à trouver des choses assez semblables et qui, au final, débouchent sur des choses intéressantes. Donc je vous engage, au niveau du réseau d'échanges AITF, à venir participer aux différents groupes de travail qu'on a. On travaille en relation avec les services de l'Etat pour réussir à faire remonter ces différentes cohérences à établir, pour faire évoluer la réglementation et donc réussir à donner une trame sur le plan de mise en accessibilité (qui était le sujet d'aujourd'hui). On essaie aussi d'aider à amener cette cohérence et cette attente de la part des associations, qui peuvent être présentes dans des grandes villes comme Caen ou Paris, mais au niveau desquelles les petites communes ont sans doute du mal à trouver des interlocuteurs.

Eric ALEXANDRE

Une dernière question car nous sommes amenés à conclure...

Un représentant de la Ville de Viroflay

Patrick Villette, ville de Viroflay dans les Yvelines. Ce n'est pas tout à fait une question, mais je m'interroge par rapport aux propos que vous avez tenus tout à l'heure sur les zones de rencontre. Les zones de rencontre, c'est quand même les 20 km/h, l'utilisateur qui doit être protégé, en clair : le piéton... Je ne vois pas comment le stationnement des personnes handicapées viendrait régler le problème dans les zones de rencontre. Ce n'est pas, à mon avis, une bonne vision des zones de rencontre : les zones de rencontre, c'est plutôt quelque chose qui permet à l'utilisateur d'être en sécurité, dans un secteur où il n'y a pas une circulation importante. Je vois mal des zones de rencontre sur la ville de Versailles pour résoudre ce problème.

Eric ALEXANDRE

Au niveau des zones de rencontre, les principaux exemples qui ont inspiré la France sont des espaces qui ont un trafic véhicules et transports en commun assez hallucinant en nombre. Généralement, on transforme des espaces à très forte affluence automobile en zones de rencontre, de manière à pouvoir rendre la ville à l'utilisateur, aux modes doux et aux piétons. Pendant des années,

on a pensé la ville en termes de véhicules. Aujourd'hui, on est sur une démarche développement durable : on souhaite rendre la ville aux piétons, aux cyclistes, aux transports en commun.

L'importance du trafic n'est pas un facteur qui déterminera si on transforme un espace en zones de rencontre ou pas. Et curieusement, les espaces transformés jusqu'à présent sont des espaces à très forte affluence automobile. Le chantier est actuellement piloté par la DSR dans notre ministère. Le CERTU pilote tous les différents chantiers qui ont abouti ou qui sont en phase d'aboutissement sur 2009. Des communications seront faites par notre ministère sur ces changements, puisque nous sommes en train de travailler sur la modification des textes réglementaires, le Code de la rue impactant notamment le Code de la route mais également le Code des collectivités territoriales. Donc on est en train de mettre en place toute cette réglementation. Lorsqu'elle sera réalisée – d'ici juin 2009, il me semble –, il y aura une communication. Et vous verrez qu'effectivement, la zone de rencontre ne s'applique pas uniquement aux zones désertes au niveau de l'automobile.

Je me rends compte qu'on a beaucoup plus parlé des diagnostics que de la conception. Mais comme l'ont dit les différents intervenants, nous n'en sommes qu'au début. Les premières dates d'échéance n'ayant pas été respectées, on est beaucoup plus sur la phase 1 que sur la phase 2. Donc je prends note que ce sujet devra être abordé les 18 et 19 mars prochain. Et je vous invite à me faire part de vos remarques et de vos demandes sur les questionnaires dans le dossier afin que nous puissions, dès le début du mois de janvier, élaborer les grands axes de cette réflexion sur deux jours en mars prochain.

Je remercie les intervenants de cette table. J'invite maintenant Hubert Peigné, « Monsieur Vélo », à nous faire une synthèse de cette journée, ainsi que Jean-Charles Poutchy-Tixier, qui peut éventuellement l'aider dans cette réalisation.

Synthèse et clôture

Hubert PEIGNE

Conseil général de l'Environnement et du Développement durable

J'espère que vous ne serez pas trop choqués par la prétention de quelqu'un qui n'était pas là ce matin, et à qui on demande de tirer la synthèse des travaux de la journée. Je n'étais pas complètement absent et je vais rapidement vous dire pourquoi. Ce sera une synthèse à ma manière : ce sera plutôt une espèce de témoignage, de réaction personnelle, quelques commentaires, et puis quelques idées : je ne pense pas qu'elles soient révolutionnaires, mais on s'aperçoit souvent que, dans la pratique, quand on les oublie, il y a des choses qui ne se passent pas bien ; et inversement, quand on y pense, il y a beaucoup de choses qui s'arrangent. Ça a d'ailleurs été dit tout à l'heure. La préparation au travail est un petit peu longue. Mais après, ça dégage.

Comme Eric l'a dit : je suis « Monsieur Vélo », c'est-à-dire coordonnateur interministériel pour le vélo, depuis maintenant deux ans et demi. J'étais ce matin invité à Reims, au CIFP (le Centre de formation professionnelle du ministère de l'écologie), pour les questions de vélo mais aussi bien pour les questions de voirie, de partage de l'espace etc. C'était la troisième journée de formation, je crois, du secteur Nord Pas-de-Calais Picardie. Il y a eu effectivement des interventions autour de l'affectation de la voirie, de l'accessibilité, de la priorité des personnes à mobilité réduite ou autres... Tout ça se rejoint. Donc j'étais dans le sujet, à défaut d'être avec vous.

Le deuxième point que j'aurais volontiers souligné... Peut-être deux ou trois points d'histoire personnelle, rapidement. J'ai eu à m'occuper de ce genre de sujet pour la première fois quand j'étais directeur de l'agence d'urbanisme de Strasbourg, il y a un certain nombre d'années. Avec deux ou trois collègues (ça tombait bien, il se trouve qu'on était cyclistes), l'agence a fait le premier plan vélo de Strasbourg. C'était en 1978, il y a trente ans. Et je crois que ce n'est pas pour rien que Strasbourg n'a jamais cessé d'être une ville cyclable, et de fait n'a jamais cessé aussi d'être la première ville cyclable. Parce qu'il y a eu un milieu, des techniciens, des associations d'usagers, un maire, en l'occurrence Monsieur Pflimlin, qui n'était pas spécialement cycliste mais qui a été un ardent promoteur de ce plan. On a travaillé avec les associations qui venaient de se créer. Et on a senti qu'elles avaient à cœur de nous aider à prendre en compte les différents aspects, pas seulement les cyclistes. Vous savez si vous côtoyez des militants cyclistes ou que vous l'êtes... Certains militants cyclistes qui travaillent avec les collectivités locales ou autres dans ce domaine, comme dans quelques autres, ont tendance à penser à leur façon de pratiquer. Ça, c'est notre cas à tous. Il s'agit donc d'avoir à la fois une diversité et des gens qui arrivent à s'extraire de leur propre façon de vivre. Et ça, je l'ai appris positivement, puisque ça a été le cas. Et ce n'était pas dû à l'agence que je dirigeais mais plutôt à nos interlocuteurs, qui ont eu cet ensemble de qualités.

Deuxième expérience, plus récente, il y a une vingtaine d'années. Après différents parcours, je me suis retrouvé dans le circuit DDE/DRE. Comme ces sujets m'intéressaient (j'étais à Arras), on m'a demandé à plusieurs reprises de participer à des séances de formations sur l'accessibilité. Je ne me rappelle plus si, à l'époque, on utilisait déjà ce mot-là, mais peu importe. Je me rappelle justement avoir fait, lors des toutes premières sessions (pour une trentaine de personnes environ), des tests en fauteuil. A l'époque, c'était encore relativement rare ; c'est devenu ensuite, heureusement, assez courant. Lors d'une séance en salle, j'ai eu l'occasion de dire, avec les mots de l'époque (vous me pardonnerez s'ils vous semblent un peu inadaptés) : « nous sommes tous, nous avons été ou nous serons tous handicapés » (ou quelque chose comme ça). Sur ces mots, une personne de l'assemblée s'est levée et a dit, en gros : « je ne peux pas supporter cette chose. Je ne peux pas supporter ce discours. Je m'en vais ». Cette personne s'était inscrite à la formation. Est-ce que mes propos étaient maladroits ? Je n'en sais rien. Ce qui est sûr, c'est que, devant cette chose à la fois familière

et insupportable pour elle, cette personne a dit : « je ne supporte pas et je m'en vais ». Comme expérience, ça ne s'oublie pas : vous voyez, vingt ans plus tard, je l'ai encore en mémoire. Pour dire aussi que ça a doublé, triplé, quadruplé mon intérêt... J'ai considéré que c'était vraiment capital.

Je remercie Michèle Tilmont et Eric Alexandre pour cette tâche, que j'aborde avec un peu de prudence et en même temps beaucoup de conviction. Aujourd'hui, je m'occupe de vélo. Avec Jean-Charles, on a travaillé le rapport « Une voirie pour tous », qui dit bien ce qu'il veut dire : l'espace le plus délicat (la voirie) pour tous. Et « pour tous » veut dire : en priorité, on travaille pour ceux qui sont en général exclus ou mal accueillis dans la voirie, traditionnellement.

Le dernier épisode, parmi ces trois ou quatre façons d'envisager les choses, c'est le Code de la rue, lancé en avril 2006. Je m'en souviens, puisque j'ai été installé comme « Monsieur Vélo » en avril 2006, le même jour. Encore maintenant, certains journalistes m'appellent en me disant : « alors c'est vous qui êtes chargé du Code de la rue ? ». Ils ont fait la confusion. Alors chaque fois, je dis : « Non, c'est Madame Merli » ou « c'est Madame Petit ». Mais je sens que ce besoin de simplisme, ce besoin d'avoir des choses faciles à maîtriser mentalement l'emporte.

Pourquoi je parle du Code de la rue ? Parce que justement, vous l'avez vu, le Code de la rue est lancé en avril. Premier décret en juillet 2008, c'est-à-dire deux ans et trois mois après. Ça a pu sembler long. En fait, quand on est à l'intérieur... Je peux témoigner que les nombreux premiers mois ont d'abord servi à se comprendre, à recenser les demandes et, peu à peu, à s'apercevoir des manques. Par exemple, dans la première composition du comité de pilotage ou du comité technique, on s'est assez rapidement aperçu qu'il manquait tel ou tel type d'association. Je n'y suis pour rien, ni pour ni contre. C'est la DSCR, qui pilote, qui s'est dit : « tiens, je n'ai vraiment pas pensé à associer les motards ». Evidemment, ce n'était pas le cœur de la demande, mais il n'empêche qu'ils sont évidemment usagers. Et justement, je crois que l'intervention de Michèle Tilmont a été importante quand, à propos de la zone de rencontre, elle a beaucoup insisté pour que les questions de malvoyance soient prises en compte. La zone de rencontre, beaucoup avaient dans l'idée qu'il s'agissait d'un espace plat, un espace simple. La délégation ministérielle a beaucoup insisté pour dire : « attention ! Vous risquez d'aller trop facilement, trop vite, trop loin ». Donc je crois – non pas tellement au niveau de la réglementation, mais au moins au niveau de tout ce qui est aménagement, guide, expérience, retour d'expérience – que ce n'est pas ce niveau de simplicité, voire de simplisme, qu'il faut retenir. Et ça n'est pas fini. La prochaine étape, ce sera l'été 2009, mais il y en aura d'autres encore, parce que des chantiers sont en cours et d'autres ont été simplement différés. On a vraiment de quoi travailler.

Au passage, je me permets un mot sur la zone de rencontre et sur la discussion à propos du stationnement. Vous avez sur le site du CERTU, depuis quelques jours seulement, une série de fiches, des commentaires, des explications, sur ces différentes choses : la zone de rencontre, le double sens cyclable etc. Donc n'hésitez pas à aller sur le site du CERTU. C'est plus que le texte, même si ce n'est pas encore un guide complet, : les fiches font déjà plusieurs pages et sont très intéressantes. En particulier la zone de rencontre : vous verrez que c'est un outil souple, ce n'est pas comme la zone 30. On sait bien que la zone 30, en pratique, c'est la zone où l'on se contraint à circuler à 30 km/h. Je caricature un peu, mais c'est tout de même trop souvent comme ça. La zone de rencontre, c'est vraiment 20 km/h maximum. Mais comme les priorités y sont clairement définies (ce n'est pas la voiture qui est prioritaire), comme les possibilités d'aménagement sont clairement envisagées et dites, la zone de rencontre, c'est 20 km/h si vraiment on arrive à aller à 20 km/h. La vitesse recommandée, recommandable, ne sera pas celle-là.

Je ne sais pas si l'outil zone de rencontre apporterait la solution à la question de la place à 3,30 mètres ou 2,50 mètres. Si on y trouve la souplesse, si le fait de jouer sur la vitesse permet de... Je ne suis pas du tout un spécialiste de la réglementation de l'accessibilité, je n'en sais rien... Mais

ce qui est sûr, c'est que si l'on s'aperçoit que ça ne convient pas ou que ça ne suffit pas, le Code de la rue est vraiment le lieu où il faut porter cette difficulté. Après, on regarde : à quel endroit il faut mettre une virgule, un mot de plus, une phrase, un article, que sais-je... Mais c'est vraiment le moment. Et je vous rassure : ça a démarré il y a bientôt trois ans et ça va durer encore. D'ailleurs, contrairement à ce que certains, à un moment, ont pu dire : chez nos amis Belges, Suisses et ailleurs (il n'y a pas eu forcément la même appellation, mais il y a eu la même démarche), ça a pris longtemps. Et l'intérêt est de montrer que ça ne s'arrête plus : ça devient permanent, quand il faut. Il n'y a pas un moment où on dit : « écoutez, c'est terminé. On passe à autre chose ». Non. Ça devient un processus normal, qui est peut-être moins chargé, moins lourd.

Il est tout de même frappant de voir que, dans beaucoup de pays voisins, plus que chez nous, il y a des rues et des avenues sans stationnement. Ça ne veut pas dire qu'au final, il y a beaucoup moins de stationnement. Je parle de voirie dans les villes hollandaises, danoises etc. Mais les quelques pourcents en moins, pour la vocation que l'on souhaite donner à la voirie, sont capitaux. Ces quelques pourcents donnent la liberté et la souplesse d'usage de ces avenues, qui sont souvent structurantes ou qui ont un enjeu important (une pénétrante ou une rue qui relie deux axes majeurs). Donc il y a eu cet effort. Pour en avoir parlé avec tel ingénieur hollandais ou tel « Monsieur Vélo » danois, ça a été une longue conquête, non pas *contre* des gens, mais *pour* donner plus de libertés, plus d'espace à tout le monde. Et quand on donne au plus faible ou au plus pauvre, c'est à tout le monde qu'on donne. Mais ça a pris du temps, temps au cours duquel on a soit carrément supprimé, soit rétabli, c'est-à-dire qu'on a recréé des poches de stationnement, pas sur voirie, à proximité. Ça veut dire une action foncière, un programme, une ligne directrice etc. Je le glisse non pas comme un absolu, mais comme un des outils d'une batterie d'outils qu'on a à notre disposition pour appliquer des politiques favorables à la mise en accessibilité.

Deux ou trois derniers points qui seront plus rapides. Je fais un petit détour par un article Vélo, qui est aussi une proposition d'action. Fin 1996, un article de la loi LAURE (Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie) disait : « Au 1^{er} janvier 1998, dès qu'une ville touche à la voirie, elle doit réaliser des itinéraires cyclables ». Il y a quelques détails (trois ou quatre lignes), et puis c'est tout. Au passage, je confirme tout à fait ce qui a été dit à propos de la responsabilité : cette loi ne dit pas grand-chose, elle n'indique pas de sanction. Il se trouve qu'avec certaines difficultés, des associations – parce qu'elles estimaient avoir du mal à discuter avec telle ou telle commune pour l'application de la loi – ont attaquées ces communes plusieurs fois au tribunal administratif. Elles ont gagné. D'ailleurs la commune, en général, l'a bien pris, en faisant ce qu'elle aurait dû faire depuis le début, sans renâcler. Elle a invité l'association à avoir un processus de concertation relativement fréquent. Ça rejoint tout à fait ce que j'avais déjà proposé depuis le début. Au 1^{er} janvier 1998, toutes les communes n'avaient évidemment pas le plan cyclable pour dire : « oui, je sais ce que je vais faire. Donc la réaction ponctuelle, je l'intègre dans un plan ».

Mais j'avais proposé une méthode qui était que les associations et les communes se rencontrent et qu'elles regardent, par exemple pour le budget de l'année 1998 ou 2002, ce qui avait une incidence sur la voirie. Ensuite, qu'elles sélectionnent ce sur quoi il était possible d'agir, parce qu'on y voyait clair, parce qu'on savait ce qui serait de l'ordre de l'itinéraire cyclable par piste, par bande, par zone calme, par double sens... Et là où on ne sait pas, on se met d'accord pour dire : « c'est différé ». Je ne sais pas ce qu'aurait dit la jurisprudence. Ce qui est sûr, c'est qu'elle n'a pas pu se prononcer puisqu'on est passé tout de suite à l'attaque au tribunal. Et la conclusion a été celle que je vous ai indiquée. J'espère maintenant que c'est relativement pratiqué. Ce détour pour vous dire que je ne suis pas du tout spécialiste de l'accessibilité, mais je vois bien, dans deux autres domaines, à quel point une méthode du type « saisir les occasions » (c'est vraiment une méthode, et pas simplement un réflexe) peut apporter beaucoup de facilité, des économies etc.

Premier exemple : quand j'étais dans un poste en DDE, j'ai proposé à des collègues (l'association des maires, le Conseil Général, EDF...) de travailler sur la question de la coordination des travaux,

et en particulier de l'enfouissement des réseaux. On a effectivement mis au point des méthodes qui faisaient que, quand une commune était volontaire, elle pouvait, deux ou trois ans à l'avance, recueillir les intentions de travaux pour organiser, non seulement le chantier, mais coordonner les projets de travaux : par exemple, faire en sorte de coordonner les travaux avec EDF (ou autres) si Gaz de France devait intervenir dans telle rue trois, cinq ou huit ans après... Au passage, cela signifie qu'on n'avait pas du tout le même niveau de dépenses. Je ne l'ai pas inventé : on est allé le voir dans des villes allemandes. On ne l'a pas inventé du tout. Simplement, on a dit : « on pourrait peut-être le transposer chez nous ». Sur le vélo, c'est pareil. Et je me dis qu'il y a probablement des choses à faire, selon les villes, les villages, les communautés d'agglomération et autres, pour non seulement avoir un plan, mais en plus un plan d'action – c'est presque un plan de bataille – avec cette souplesse, à savoir : être capable de réagir positivement à une occasion qui se présente. Bien sûr, saisir l'occasion qui se présente longtemps à l'avance, si possible. Ce n'est pas simplement l'attendre passivement, mais provoquer la connaissance et la confrontation des occasions.

Pour aller dans ce sens-là, juste un témoignage : il y a quelques jours, nous étions dans une petite ville du Sud-Ouest, qui nous avait demandé de venir travailler sur le Code de la rue. Inévitablement, on a parlé accessibilité. Ce sont eux qui nous ont parlé d'accessibilité. Inévitablement, il a fallu que nos remarques, propositions et autres Codes de la rue, cadrent avec des recommandations, des exigences de type accessibilité. Je voulais insister sur ces points pour dire qu'il est nécessaire de globaliser, si on veut avoir des interventions cohérentes qui n'aillent pas les unes contre les autres. Et d'autre part, il est extrêmement utile de globaliser pour les facilités de chantiers vus par les habitants, pour les économies, et pour d'autres aspects. Donc globalisation sur ces deux angles-là : à la fois le fait de ne pas être incohérent et le fait de tirer le meilleur parti.

D'ailleurs, cette expérience me rappelle que j'ai vu, encore récemment, d'excellentes opérations (une traversée de village, une entrée d'agglomération faite par l'Etat et par la commune, un chantier d'alimentation en eau, avec un superbe aménagement d'espace public...)... Il m'est arrivé de poser la question, pas naïve du tout bien sûr : « Et l'accessibilité ? » Je m'attendais à ce que les gens me disent : « on y a travaillé, on a réfléchi... » Et j'ai vu la stupéfaction sur le visage de mon interlocuteur qui disait : « Je n'y ai pas pensé ».

Voilà. C'était un témoignage sur ce que j'ai vécu. J'espère avoir glissé deux ou trois idées de comportement pratique, car c'était l'exercice qui m'était demandé. Encore un dernier point. Ce matin, à Arras, beaucoup de gens m'ont dit : ça s'accélère. Ça s'accélère beaucoup. Et je dois dire que les exemples que j'ai vus ce matin, notamment celui de la communauté urbaine de Lille sur un autre sujet, le confirment. Je pense qu'on est dans une bonne dérivée. Raison de plus pour dire : on peut être encore plus ambitieux, parce qu'il y a plein de gens qui sont prêts à entendre, probablement à condition qu'on leur donne des outils plus faciles. Donc l'idée de la zone de rencontre, du Code de la rue, c'en est une ; la globalisation en est une autre. Je crois que beaucoup de gens sont tout à fait disposés à avancer si on leur donne ces différents outils pratiques : l'ingénierie, le cadre juridique, les exemples, les retours d'expérience etc.

Eric ALEXANDRE

Merci. Nous voilà maintenant à la conclusion de cette journée. Au nom de Michèle Tilmont, qui a actuellement des difficultés d'élocution (donc je la remplace), je voulais vous remercier d'être venus et d'avoir partagé avec nous cette journée.

Je voulais également remercier les organisateurs de cette journée : l'USIRF et l'AITF qui ont contribué au bon déroulement de la journée et à leur contribution. ; la Ville de Paris, pour le service PAM ; l'intervenant de Metz.

Les actes de cette journée seront disponibles dans la deuxième quinzaine de janvier, si tout se passe bien, sous format numérique. Nous avons vos coordonnées mail, donc nous vous les enverrons. Si le fichier est trop lourd, je vous enverrai l'adresse d'un site où vous pourrez télécharger le document. Ces actes sont réalisés grâce à la collaboration de l'USIRF : je tenais à le préciser et à les en remercier.

Je vous donne rendez-vous en mars 2009. Nous espérons que cette journée aura répondu à votre attente. Si vous avez d'autres questions que vous n'auriez pas mises sur la feuille que vous nous rendez aujourd'hui, n'hésitez pas à m'en faire part par courriel. Je les collationnerai, puisque nous nous réunirons en comité de pilotage pour mars 2009 dans la première quinzaine de janvier. N'hésitez pas à m'envoyer vos remarques et vos questions : nous les prendrons en compte. Merci à tous.

Index

Nous n'avons pas pu vérifier l'orthographe des noms, termes et sigles suivants :

Ardoiset.....	54	Gérard Villers	31
CNTSA.....	37	Gérard VILLERS	31
DGMTI.....	31	Jean-Pierre Le Loch	80
Emmanuel Witman	53, 59	maladie d'Euchère	58
Etude ADO.....	17	Michel Desronziers	68
Fabienne Somy.....	78	Monsieur Fonte	44
Francis James	55	Opta.....	54
Frédéric Chaptel.....	18	rosseaux	37