

# Accessibilité de la voirie :

## de la doctrine réglementaire à la doctrine technique

**Jeudi 19 décembre 2009**

### **Accueil**

**Michèle TILMONT**  
**Déléguée ministérielle à l'Accessibilité**

Bonjour à tous. Nous allons reprendre nos travaux pour cette deuxième journée. J'ai à ma droite, et je la remercie, Chantal Duchène, directrice générale du GART et élue de la ville d'Ivry-sur-Seine, qui est parmi nous ce matin, remplaçant Monsieur Malbrancq qui a des difficultés de déplacement, jour de grève qui est compliqué pour nous tous. Donc félicitations aux présents.

Nous allons, ce matin, avoir une séquence relativement technique avec les avancées sur les prescriptions techniques ou les travaux qui vont permettre de faire progresser ces prescriptions techniques à la lueur des constats qui sont faits, notamment par les associations de personnes handicapées.

En tout premier lieu, je salue également la présence de Catia Rennesson, qui est responsable du domaine « aménagement, voirie, sécurité » au CETE de Lyon, qui est – vous le savez – le Centre d'Etudes Techniques du Ministère de l'Equipement. Enfin le Ministère de l'Equipement n'existe plus, c'est maintenant le Ministère de l'Ecologie, mais le vocable est resté au niveau des CETE. Ce CETE est un pôle national d'accessibilité pour l'ensemble du réseau scientifique et technique de notre ministère. C'est donc là qu'il y a les têtes pensantes qui réfléchissent à ces graves questions. Catia va nous parler des bandes de guidages au sol, qui sont destinées aux déficients visuels et qui devraient faire l'objet d'une normalisation AFNOR d'ici quelque temps, à la suite d'avancée, nous l'espérons tous, sur les bandes d'éveil de vigilance, qui font déjà l'objet d'un groupe depuis quelque temps, je n'ose pas dire combien. Enfin, je crois que Madame Maryvonne Dejeammes nous en parlera à la suite.

À côté de Catia Rennesson, Monsieur Christophe Damas qui, lui, interviendra sur les répéteurs de feux pour carrefours et tramways, en sachant que là aussi, il y a des difficultés en matière de normalisation pour qu'il y ait une homogénéité sur le territoire national de ces dispositifs.

Et puis, Madame Chantal Duchène est invitée à réagir, bien sûr, à tous ces propos et clôturera cette séquence.

Tout de suite, nous allons laisser la parole à Catia qui va donc nous présenter cette étude sur les bandes de guidages, qui a été du reste commanditée par la délégation ministérielle à l'accessibilité, puisque l'AFNOR nous a sollicités pour engager assez vite un groupe de normalisation et que nous n'avons pas souhaité le faire immédiatement sans avoir un état des lieux qui permette d'avoir des travaux préliminaires et savoir dans quoi on s'engage.

# **Normalisation et réglementation du guidage pour une voirie accessible**

**Catia RENNESSON**

**Responsable du domaine “ Aménagement, voirie, sécurité ”  
et responsable du pôle national “ Accessibilité ” au CETE de Lyon**

Mesdames et Messieurs bonjour.

Effectivement, comme vient de le dire Madame Tilmont, j'ai pris mes fonctions au CETE de Lyon en tant que responsable d'un pôle accessibilité qui traite à la fois du cadre bâti, des transports et de la voirie. C'est assez récent puisque ça remonte à six mois et donc la DMA nous a effectivement confié une étude de recensement des pratiques existantes en matière de bandes de guidage au sol.

Cette étude est menée par une équipe de deux personnes, Sophie Desprez et Emilie Vignon, dont les noms figurent à l'écran, et qui, ni l'une ni l'autre, n'ont pu être présentes aujourd'hui. C'est donc à moi qu'incombe la tâche de vous présenter les premiers éléments de cette étude que j'ai en partie encadrée, mais je ne suis pas non plus spécialiste du sujet.

Au niveau de l'intervention, on vous propose le plan suivant : les objectifs de l'étude, quelques éléments de méthodologies, la présentation de quelques exemples de bandes de guidage implantées aussi bien sur la voirie que dans les ERP, puisqu'on avait à étudier les deux domaines. Ensuite, on fera un zoom sur le cas particulier de la voirie, avec une synthèse des principales difficultés rencontrées par les personnes aveugles ou malvoyantes en matière de déplacement et d'orientation sur la voirie. Concernant les pratiques à l'étranger, je vous donnerai les toutes premières informations puisque, au niveau de l'étude, c'est la partie qu'il nous reste encore à faire. Pour conclure, quelques retours d'expériences des usagers sur ces bandes.

## **1. Objectifs de l'étude**

Il s'agit de recenser et d'analyser les pratiques existantes en matière d'implantation de bandes de guidage au sol, avec une étude qui est essentiellement sur l'existant en France, mais également avec une ouverture et un éclairage sur ce qui se passe à l'étranger. C'est toujours intéressant d'analyser les pratiques hors de nos frontières et d'éventuellement s'en inspirer.

L'objectif est également d'analyser l'utilisation qui est faite des bandes existantes en France et de mieux cerner les attentes et les besoins des usagers de façon à identifier les dispositifs les plus appropriés, étant donné que, effectivement, comme l'a dit Madame Tilmont, l'objectif est de lancer une réflexion normative sur ce sujet-là, visant à uniformiser les systèmes d'orientation et de guidage au sol.

## **2. Méthodologie**

En matière de méthodologie, nous avons procédé par contacts téléphoniques, par entretiens auprès d'interlocuteurs divers, aussi bien des collectivités que des fabricants, des architectes, des instructeurs de locomotion, des associations, des personnes malvoyantes. On a aussi contacté des organismes étrangers.

Nous avons effectué un recueil documentaire sur le sujet, notamment pour ce qui concerne l'international, mais aussi, nous avons recensé les quelques études existant en France sur la thématique, puis nous avons sélectionné des sites équipés en France, au départ principalement sur notre zone d'action et on est également sortis de notre zone pour aller voir des sites qui nous ont été recommandés.

Nous avons également élaboré des questionnaires soit auprès des techniciens et gestionnaires de voirie ou d'ERP, un questionnaire aussi pour les usagers malvoyants ou aveugles, et puis un questionnaire pour les autres usagers également, ainsi qu'une grille d'observation de terrain de façon à effectuer un recueil un peu homogène d'un site à l'autre.

Donc là, vous avez à l'écran les sites que nous avons, à la date d'aujourd'hui, étudiés. Il y en a quinze au total. Sur les quinze, je crois que l'équipe est allée sur le terrain pour ce qui concerne douze sites. Pour les trois autres, on a recueilli des informations par téléphone.

Au niveau des bandes de guidage recensées, d'abord quelques remarques générales. D'une façon générale, on a peu de dispositifs, aujourd'hui, implantés au sol en France. Quand on en trouve, on les trouve principalement dans les grandes villes et ce sont des dispositifs qui desservent principalement les ERP, en intérieur comme en extérieur. La voirie publique est en revanche très peu équipée. Il faut dire qu'il n'y a pas, pour l'instant, ni de recommandation ni de préconisation ni de normalisation. Et quand elle est équipée, c'est essentiellement pour guider vers des arrêts de transport collectif ou bien vers l'entrée d'ERP.

Pour ce qui concerne les ERP, généralement, il s'agit de bâtiments récents ou bien récemment rénovés ou encore destinés à accueillir régulièrement un public de personnes malvoyantes.

Maintenant, je vais vous présenter cinq types de bandes de guidage recensés dans les ERP, sans rentrer dans le détail des caractéristiques techniques qu'on a recueillies par ailleurs, mais mon objectif n'est pas de rentrer dans le détail :

- 1<sup>er</sup> type de bande : les bandes de guidages trois cannelures, qui sont des bandes en caoutchouc rainurées avec une largeur d'environ 17 cm et une hauteur moyenne de 5 mm. Donc vous avez trois photos. En haut à gauche, la Maison d'Autonomie de Grenoble, en dessous, l'Ecole vétérinaire de Lyon, à droite, l'Office du Tourisme de Dijon.
- 2e type de bande : la bande de guidage micro-cannelure, qui est également une bande de caoutchouc striée, avec des stries très fines et une hauteur beaucoup plus faible de 2,5 mm qui, à l'usage, semble être moins perceptible. En règle générale, elles sont utilisées là aussi par trois. Donc si on prend la photo du haut, à la Médiathèque de Chambéry, vous avez une bande noire au milieu, striée, et puis de part et d'autre, des bandes blanches également striées.
- 3e type de bande : les bandes collées sans semelles. Elles sont collées directement sur le sol, sur le revêtement support. Ce sont des bandes qui font 5 cm de large et sont utilisées par trois : soit 1 x 3, soit 2 x 3. Donc, en haut à gauche, à la Maison de la Culture de Grenoble, c'est un système de 1 x 3 bandes, qui font 25 cm, et au niveau de la Gare de l'Est à Paris, ils ont testé un système dédoublé où on a donc 2 x 3 bandes, avec une largeur totale, auquel cas du dispositif, de 70 cm, qui finalement s'avérerait plus facile au guidage des personnes aveugles ou malvoyantes.

- 4e type de bande : la bande de circulation en caoutchouc, qui est beaucoup plus large qui fait environ 80 cm de large avec une hauteur moyenne de 5 mm, et qui est chanfreinée pour éviter au maximum les chutes, implantée à la Cité des Sciences à la Villette, à Paris. Donc là, on a une ligne jaune très voyante au centre qui est surtout destinée aux malvoyants et de part et d'autre, c'est strié de façon parallèle à la bande jaune, mais il y a aussi des bandes avec des pastilles. Souvent, les stries longitudinales parallèles à la bande sont pour le cheminement principal et lorsqu'on change de direction, on utilise le système avec toujours la ligne jaune, mais de part et d'autre des pastilles.
- 5e type de bande : le carrelage de guidage avec des plots, des pastilles ou encore des rainures. On a un exemple d'implantation à la piscine de Mellan, qui est une piscine adaptée tous handicaps – c'est ce que vous avez à gauche de l'écran – et aussi, en bas à droite, au niveau de la Maison de l'Union des Aveugles à Montpellier où c'est plutôt un carrelage strié, donc finalement c'est quand même une frise qu'on vient intercaler dans le carrelage.

### 3. La voirie

La voirie, comme je vous le disais tout à l'heure, on a beaucoup moins d'exemples sur le terrain. On en a présenté quatre types.

On retrouve la bande de guidage trois cannelures qui est utilisable aussi bien à l'intérieur qu'à l'extérieur. Alors, forcément en extérieur, on a des problèmes de décollement plus importants. Donc encore une fois, bandes de caoutchouc, rainurées, collées sur le sol, largeur environ 17 cm et une hauteur moyenne 5 mm, avec différents coloris disponibles.

Sur le terrain, c'est finalement des linéaires très faibles qui sont installés. Donc si on prend la Maison de la Culture à Grenoble, en haut à gauche, ça permet d'aller de l'arrêt de tramway jusqu'à l'allée principale sur le parvis de la Maison de la Culture, qui permet ensuite d'accéder à l'entrée de cette Maison. Donc ça doit faire une cinquantaine de mètres, pas plus. Et ensuite, c'est l'allée qui est bordée de pelouse qui sert, en fait, de guidage pour les personnes aveugles ou malvoyantes jusqu'à l'entrée de la Maison. La Gare de Grenoble, c'est pareil, ça permet d'aller de la gare SNCF jusqu'à la gare routière et ça ne doit pas dépasser 80-100 mètres. Et la dernière photo à droite, l'Aéroport de Paris, c'est pareil, un petit linéaire qui permet d'aller des emplacements de stationnements handicapés jusqu'à une borne d'appel, où là c'est le relais humain qui permet d'assurer la continuité dans l'aide au guidage.

Deuxième exemple qui est assez ancien, celui-ci. C'est une bande de guidage sous forme d'enrobé, qui a été expérimentée à Grenoble. Donc c'est une semelle de caoutchouc recouverte d'un mélange de granulats et d'asphalte. C'est assez abîmé, c'est du fait qu'il s'agit de granulats et d'asphalte posés sur des pavés. La distinction n'est pas évidente. Si j'ai bien compris, ce n'était pas très utilisé. Au niveau de l'implantation, là encore, c'est pour aller de la gare SNCF jusqu'à l'arrêt de tramway. Pas plus de 80-100 m de linéaire.

Et le dernier exemple au niveau de la voirie, ce sont les bandes de revêtement de sol pelliculaire. C'est un mélange de résine méthacrylate et de granulats. Il n'y a pas de semelle, c'est implanté directement sur le revêtement support. C'est utilisé à chaque fois avec deux bandes systématiquement, avec une largeur totale du dispositif de 39-40 cm et une hauteur moyenne un peu plus importante de 8 mm. On a recensé cet exemple à Montpellier où, contrairement aux autres sites, on a quand même environ 2 km de traités et ça permet desservir les ERP, les gares. C'est une réflexion assez aboutie en termes d'implantation.

J'en ai oublié une effectivement pour la voirie, ce sont des bandes de guidage sous forme d'engravure. Donc là, ce sont des cannelures gravées dans la masse. L'exemple du haut, la Maison de la Culture de Grenoble. Donc, au moment où on a coulé le béton, on a mis un dispositif qu'on a retiré des coffrets ensuite et ça permet de créer ces cannelures gravées dans la masse. L'exemple du dessous, le parvis de La Villette à Paris, là ce sont des dalles qui sont engravées et posées, et on retrouve le système de bandes jaunes au centre et de bandes striées, mais par engravure, de part et d'autre. Alors qu'à l'intérieur de La Villette, c'est le système de bandes de caoutchouc, on retrouve la bande jaune qui est donc installée.

Une petite synthèse des principales difficultés observées pour le cas particulier de la voirie, puisque c'est l'objet de ce colloque. Déjà, il semble qu'il est difficilement envisageable d'équiper toute la voirie en bandes de guidage. Il y a des soucis d'entretien, ça a un coût aussi, mais surtout parce que les usagers déficients visuels rencontrés ont considéré que ce n'était pas tout à fait approprié d'avoir tous les mètres linéaires de voiries équipés. Par rapport à ça, ils nous ont dit qu'il existait souvent bien d'autres moyens pour se repérer sur la voirie, il y a le trottoir, les bords de façades. Certaines fois, ils ont considéré que c'était stigmatisant d'avoir ces bandes installées au sol, que ça pouvait inciter à la dépendance, que ça générerait une forte fatigue par le suivi continu d'une bande au sol, que parfois ça pouvait être dangereux puisque finalement on relève la vigilance et s'il y a un décollement ou s'il y a un obstacle sur le cheminement de la bande, ça peut provoquer une chute.

En fait, ça rajoute un certain nombre d'informations à gérer.

En revanche, on a un consensus auprès de ces usagers concernés pour dire qu'il y a certains lieux en particulier dans lesquels un dispositif de guidage semble nécessaire. Ce sont :

- les grands espaces, les parvis, les grandes places où il n'y a pas d'autre façon de se repérer et de s'orienter ;
- les espaces partagés, ils ont cité les zones de rencontre même si dans la réglementation et les recommandations qui vont suivre, le Certu a bien indiqué qu'on devrait conserver une empreinte de chaussée, avec des espaces dédiés aux piétons de façon latérale et qu'on devrait avoir une limite entre la chaussée partagée et l'espace dédié piéton qui soit repérable et détectable. Dans la pratique, ils affichent une frayeur par rapport à la mise en œuvre concrète qui sera faite de ces espaces partagés ;
- on a aussi les larges trottoirs, utiles également pour localiser les arrêts de transport en commun,
- le cas des traversées piétonnes.

Pour les traversées piétonnes, je vais juste vous exposer les difficultés rencontrées et puis Maryvonne Dejeammes en détaillera les solutions, notamment pour ce qui concerne le repérage tactile des passages piétons, puisque l'étude a été menée au sein du Certu et que nous, dans la partie qui concerne le pôle, on recense l'ensemble des informations, mais on n'a pas détaillé cette partie-là. Donc Maryvonne Dejeammes est mieux placée que moi pour en parler.

Juste, encore une fois, pour lancer les difficultés rencontrées, le premier souci qui apparaît c'est l'aide à la localisation de la traversée piétonne, notamment comme sur la photo en bas à droite, lorsque vous avez d'immenses trottoirs : il est difficile de trouver l'abaissement de trottoir et le passage piéton pour traverser dans les meilleures conditions possibles de sécurité. Donc la photo a

été prise à Köniz en Suisse. Ils ont mis en place ce qu'on appelle des bandes d'interception qui vont donc de la façade jusqu'à la bande d'éveil à la vigilance. Donc, la personne cheminant sur le trottoir intercepte cette bande et peut bifurquer pour aller jusqu'au passage piéton. Là, il n'y en a pas, mais il pourrait y en avoir. Cette bande d'interception existe aussi en Belgique, et la photo du milieu, je crois que c'est Paris qui a fait une expérimentation de ce type.

Le deuxième problème qui se pose, c'est l'aide à l'orientation pour emprunter la bonne direction et être sûr de bien-être sur le passage piéton lorsqu'on a des configurations du type que vous avez à l'écran, avec un arrondi qui est très large. Les recommandations en matière d'implantation des BEV, bandes d'éveil à la vigilance, demandent en fait de suivre l'arrondi. Donc une personne aveugle qui se présente là pourrait très bien se retrouver au milieu du carrefour, partir donc en diagonale. Il faut donc trouver un système en amont du passage piéton pour indiquer la bonne orientation, mais là c'est Maryvonne qui détaillera.

Et enfin, la dernière difficulté, c'est le repérage tactile des passages piétons, sachant que l'arrêté voirie du 15 janvier 2007 rend obligatoire – donc c'est bien une obligation – de mettre en place un contraste tactile qui est appliqué soit sur la chaussée soit sur le marquage, ou alors d'utiliser un autre dispositif qui assure la même efficacité afin que les usagers déficients visuels puissent se situer sur le passage piéton ou en détecter les limites. Là, j'avais mis deux diapos, mais je vais les passer puisque c'est l'exposé suivant qui les détaillera.

#### **4. Les pratiques à l'étranger**

Notre commande, c'est de faire un peu un tour d'horizon de ce qui existe. Donc là, c'est en cours. Je ne sais pas si je l'ai dit, mais l'étude n'est pas terminée, donc je vous présente simplement les premiers éléments.

On a recueilli de la documentation concernant l'Espagne, la Belgique, la Suisse, le Japon et l'Italie. On a également des éléments sur la Nouvelle-Zélande, l'Angleterre et l'Allemagne. Tous ces pays sont globalement des pays plus avancés que la France en matière soit de réglementation soit de recommandations concernant les bandes de guidage au sol. On observe des pratiques différentes de celles qu'on a pu observer en France à ce jour et une présence beaucoup plus importante de dispositifs de guidage sur la voirie par rapport à chez nous.

Donc j'ai juste mis une diapo qui présente quelques situations. En haut à gauche, vous avez le cas de Barcelone avec des bandes de guidage dans le métro, où là, en fait, on a des portions en carrelage qui sont alternées avec des portions où on a des plots métalliques. Donc il y a certainement une signification, mais pour l'instant, nous ne l'avons pas encore décryptée.

En dessous, Bruxelles, là ce sont des stries métalliques directement collées sur le sol. Ça, c'est quelque chose, par exemple, qu'on n'a pas rencontré chez nous.

En haut à droite, Zurich, donc là on se rapproche un peu de ce qu'on trouve à la Gare de l'Est à Paris, avec ce système de 2 x 3 bandes.

En Belgique, ils ont trois systèmes, d'une façon générale, de dalles :

- des dalles podotactiles qui sont mises au niveau des abaissements de trottoirs qui forment la bande d'éveil à la vigilance ;

- des dalles striées qui aident à l'orientation pour prendre la bonne direction dans le passage piéton et qui servent également de guidage pour rejoindre par exemple, un arrêt de transport collectif ;
- et puis, sur le bord gauche de la photo, des dalles souples qui servent pour les changements de direction ou alors qui sont également utilisées pour localiser le lieu d'attente le plus approprié, au niveau d'un arrêt de bus ou bien devant un guichet.

Donc trois systèmes de dalles. Et la dernière photo, au Japon, où là encore, c'est un profil qu'on n'a pas rencontré chez nous. Les couleurs utilisées sont assez voyantes, là c'est du jaune bien criant.

## **Retours d'information**

Pour terminer, deux diapositives sur le retour des usagers et des techniciens. Utilité du dispositif / Où l'implanter / Comment l'implanter.

Globalement, les usagers rencontrés se montrent plutôt intéressés par le développement du dispositif bandes de guidage, mais, comme je vous l'ai dit, pas de façon généralisée, avec une sélection de sites à privilégier que j'ai remise dans cette diapo de conclusion : les grands espaces, les trottoirs larges, les espaces compliqués, gares, centres commerciaux, les zones partagées de la voirie, les traversées piétonnes, le guidage vers les arrêts de transport collectif.

Ils nous ont dit également que l'assistance humaine pouvait souvent prendre le relais des bandes de guidage, notamment à l'intérieur des ERP. Donc tout n'était pas à gérer par la bande de guidage.

Au niveau des préconisations en termes de caractéristiques techniques, il n'y a aucune bande qui fait bien sûr un consensus. Il y a des grandes lignes qui se dégagent. Le contraste tactile, c'est vraiment ce qu'il y a de plus important, c'est la caractéristique principale du dispositif et au jour d'aujourd'hui, on peut peut-être, au niveau des profils, privilégier les reliefs par rapport aux creux. Tout ce qui est cannelure est préférable à tout ce qui est en gravure.

Au niveau du contraste visuel pour les malvoyants, ils sont tous d'accord pour un contraste d'environ 70 % avec le revêtement support. On a vu que dans la pratique, des fois le contraste, ce n'était pas ça du tout.

Au niveau du relief, on est plutôt sur des hauteurs de 3 mm en intérieur et 5 mm en extérieur. Ils ont également insisté sur l'importance du matériau choisi et sur la mise en œuvre, mais ça, c'est un peu général pour tout type d'aménagement.

On avait aussi un questionnaire concernant les usagers non-déficients visuels. Certains nous ont dit que les bandes de guidage ne devaient pas constituer un obstacle, quelques chutes ont été observées, mais ce n'est quand même pas énorme. Et ce qui est donc important, c'est l'information autour du dispositif pour en faire connaître sa fonction et éviter qu'on vienne rajouter des obstacles sur le cheminement. Par exemple, dans un ERP, on avait installé des armoires sur les bandes de guidage, simplement parce qu'on ne savait pas à quoi servaient ces bandes de guidage. Ce n'est donc pas un acte de malveillance, c'est un manque de connaissance tout simplement. De même, à l'extérieur, toujours sur cette bande de guidage, on peut venir installer des terrasses de café et la raison, souvent, c'est qu'on ne sait pas à quoi ça sert. Donc c'est donc extrêmement important de faire connaître l'utilité du dispositif.

Pour plus d'informations, je vous ai remis les coordonnées et contacts email des deux auteurs de l'étude qui sont, encore une fois, Sophie Deprez et Emilie Vignon, et je voulais rajouter que nous,

on est tout à fait preneurs d'informations de votre part, puisque l'étude n'est pas terminée. Donc si vous avez des sites intéressants dans vos villes ou sur vos territoires ou si vous avez des exemples de profils de bandes qu'on n'aurait pas recensés, on prend très volontiers vos informations. Merci.

### **Michèle TILMONT**

Madame Chantal Duchène, est-ce que vous voulez réagir dans un premier temps avant qu'on prenne une ou deux questions ? Puis on enchaînera avec les bandes d'éveil de vigilance, puisque Eric Gaussorgues accepte de retarder son intervention. Je pense que ce sera beaucoup plus logique que nous traitions ensuite des bandes d'éveil de vigilance, avant de regarder les questions de normalisation vues du point de vue de l'AFNOR.

### **Chantal DUCHENE**

Alors quelques mots par rapport aux transports collectifs et donc aux liaisons de ces bandes de guidage vers les arrêts de transport collectif. D'abord, on voit qu'on sait faire quand on veut, l'exemple de Grenoble mais Grenoble est une ville qui travaille particulièrement les questions d'accessibilité, aller du tramway vers un certain nombre d'équipements publics, ça a été pensé et donc on a des équipements qui semblent adaptés. Le gros problème, généralement, c'est que l'autorité qui est chargée des transports collectifs est généralement une autorité intercommunale qui est donc chargée d'organiser les transports collectifs, de mettre des bus, etc., mais elle n'a pas compétence sur la voirie. Et donc, la question, c'est la coordination entre l'autorité intercommunale et les communes pour permettre que ces bandes soient bien installées pour permettre d'aller jusqu'aux arrêts...

*[Fin tape 6 side A]*

### **Chantal DUCHENE**

Ça n'a l'air de rien, mais – vous le savez tous, tous ceux qui sont sur le terrain – c'est souvent extrêmement compliqué, puisque bien évidemment derrière, il y a aussi des enjeux financiers : qui paie l'investissement, l'entretien aussi ? Parce que l'entretien est extrêmement important.

Dans ce cadre-là et pas seulement d'ailleurs pour ces questions d'accessibilité, on a plein d'autres questions sur l'enchevêtrement des compétences entre l'intercommunalité et les communes sur les questions de transport collectif. Le GART s'est prononcé pour que les voiries liées aux transports collectifs soient du domaine de compétence de l'intercommunalité, de façon à simplifier les processus. C'est d'ailleurs un des points qui vont être discutés dans le projet de loi Grenelle 2, puisqu'il y a un article qui prévoit spécifiquement cela. Alors j'espère qu'on va y arriver, mais c'est sûr que, à chaque fois qu'on découpe en tranches des responsabilités, les connexions se font plus ou moins bien et qu'il faut essayer de simplifier les schémas. En plus, très souvent, les communes nous disent : « nous n'avons pas de financement spécifique pour aller aux arrêts de transport collectif ». Il y a le financement des versements de transport pour les transports collectifs. Donc on voit bien que, et du point de vue de « qui fait ? », et du point de vue des financements qu'on peut mettre en œuvre, c'est sans doute une solution qui serait préférable.

### **Michèle TILMONT**

Merci beaucoup. Est-ce qu'il y a des questions ? Oui, Monsieur ?

## **Un intervenant**

Oui, ce n'est pas tout à fait une question, mais plutôt une interrogation sur une approche. Dans le cadre du projet « Une Voirie pour Tous », je suis au CGEDD et je m'occupe notamment de « Voirie pour Tous » et du vélo. Une approche globale des cheminements semblait plus favorable aux usagers piétons. Alors, par « piéton », je veux dire y compris tous les handicaps. C'est la notion de bande passante qui était de dégager un espace, notamment – j'allais dire – d'une largeur qui est au moins celle pour les personnes handicapées, mais qui soit suffisamment lisse pour être praticable, à la fois par les usagers de fauteuils roulants et les personnes aveugles et qui permettait, sur des trottoirs larges, de circuler sans aucun dispositif. Ce sont des dispositifs qui ont été mis en place – je les avais vus dans les pays scandinaves, notamment à Stockholm – qui semblaient donner satisfaction. Alors ça avait l'avantage d'avoir une approche globale du cheminement piéton, quel que soit le handicap.

Lors des interventions à l'ENACT, j'avais un peu développé ces notions et il semblerait quand même que ce soit une autre piste de réflexion qui permet d'éviter la multiplication de dispositifs. C'était simplement un souhait de dire, est-ce que cette solution qui consiste à offrir aux piétons un cheminement qui n'est pas coupé – il y a le problème de traitement des carrefours, mais surtout dans les sections courantes – ne serait pas aussi une piste à regarder qui permettrait de globaliser un peu tous les problèmes et non de les saucissonner en différents handicaps.

## **Catia RENNESSON**

Pour ma part, ce n'était pas l'objet de la commande. Ma commande était sur le recensement des bandes de guidage, mais effectivement on peut éventuellement élargir.

## **Michèle TILMONT**

Je pense que sur votre idée pour l'instant, les recommandations que va faire le Certu et qui sont demandées par le Ministère, ne sont pas encore figées. D'ailleurs, nous organisons un séminaire atelier de travail avec des pays étrangers qui ont cette problématique de zone de rencontre dont les pays nordiques, pour voir avec eux quelles solutions ils ont déjà essayées, ce qui marche et ce qui ne marche pas, éventuellement voir quelles sont les études complémentaires qu'il faut faire, peut-être les mutualiser, pour aller sans doute dans le sens que vous indiquez.

## **Un intervenant**

Je veux dire que Madame Ehrlich, qui est la déléguée à la sécurité à la circulation routière, vient de demander au Certu de travailler cette question des cheminements. J'ai parlé à Benoît Hiron, qui va être en charge de ce projet, de la nécessité de mutualiser des approches. Comme Benoît Hiron est aussi sur le Code de la Rue et tous ses éléments, ça va être sans doute une piste de réflexion à développer mais ça n'empêche pas chacun de travailler de son côté, puis après d'avoir tous les éléments pour les rassembler, mais effectivement je crois qu'il faudra se poser la question, à un moment, de mutualiser un petit peu toutes ces approches pour dégager, effectivement, à partir des expériences des pays étrangers, quelles sont les meilleures solutions qui conviennent un petit peu à tous sur le sujet.

## **Michèle TILMONT**

Mais ce que je vous indique, c'est fait avec Benoît Hiron, ne vous inquiétez pas.

## **Un intervenant**

Non mais c'est des commandes différentes, c'est pour ça que ...

### **Michèle TILMONT**

Est-ce qu'il y a d'autres questions ? Vous pouvez vous présenter parce que, pour nos actes, ça sera plus facile.

### **Laurent MASSOUTIER**

Laurent Massoutier, ville de Clamart dans les Hauts-de-Seine, je suis responsable voirie. Je voulais vous signaler qu'il y avait eu l'année dernière une étude faite par la SNCF sur la gare Montparnasse, où il y avait tout un ensemble de dispositifs pour les malvoyants sourds qui avait été mis en place et notamment avec ces fameuses bandes de guidage. Donc je n'ai pas encore un retour très précis sur cet essai puisqu'on est associé entre guillemets via les comités inter-gares SNCF, mais effectivement les soucis qu'on peut déjà voir, c'est que les gens ne savent pas ce que c'est. Ils posent des valises sur ces dispositifs sans savoir qu'ils gênent le passage. Il y a également un autre souci, apparemment, c'était les changements de direction parce que ce n'est pas évident pour le malvoyant de savoir – souvent, c'est de signaler par une sorte de carré avec un motif différent – et de bien comprendre dans quel sens il doit aller. Voilà.

### **Michèle TILMONT**

Ce n'est pas tout à fait une question, donc il n'y aura pas de réponse. D'autres questions ou d'autres témoignages ?

### **Norbert MEDIONI**

Norbert Medioni, société Parisign, fabrication de bandes de guidage et bandes podotactiles. Alors, je réponds à Monsieur Massoutier, c'est notre société qui a fait le marquage sur la gare Montparnasse notamment et nous avons eu un cahier des charges à respecter. Nous ne pouvons, nous fabricant, prendre des initiatives en ce qui concerne tout ce qui est aujourd'hui bandes de guidage et autres. On a des idées, mais on ne peut pas les mettre en application vraiment parce qu'on a toujours des obligations, notamment le cahier des charges. Voilà, c'était un peu la réponse à Monsieur Massoutier. Par contre, il y a eu des études de faites là-dessus. On devait démonter toutes les bandes de guidage de Montparnasse et les associations de non-voyants ont considéré que c'était très utile, il ne fallait surtout pas y toucher. Donc on n'a pas démonté, naturellement, le test qui avait été fait pour Mobigare.

### **Catia RENNESSON**

Au niveau de la Gare Labo de Montparnasse, effectivement nous la connaissons, sauf qu'on n'a pas... on a récupéré un bout de rapport qu'on a eu un peu de difficultés à exploiter donc on n'a pas les conclusions définitives.

### **Michèle TILMONT**

Les conclusions, en fait, on sait qu'elles se trouvent en particulier dans la concrétisation qui est faite sur les gares TGV de l'Est et tu as cité la Gare de l'Est. Le choix de la SNCF est issu de l'enquête d'opinion qu'ils ont faite sur la gare Labo de Montparnasse, certainement, sachant qu'il y avait eu une grosse étude précédente d'un projet qui s'appelait Biovam piloté par l'INRETS, qui avait déjà aussi

donné des indications. Alors, là il y avait le guidage tactile complété par du guidage audio sur le repérage des localisations.

### **Chantal DUCHENE**

Sur les questions de gares, il vient d'y avoir un rapport sur les gares qui viennent d'être rendu par la sénatrice Fabienne Keller. Un des problèmes qu'on rencontre, c'est aussi ce qu'on fait à l'intérieur de gares qui font partie des ERP et ce qu'on fait à l'extérieur. Malheureusement – je ne sais pas s'il y a quelqu'un de la SNCF dans la salle – la SNCF fait des choses très bien – on vient d'en avoir des exemples – mais pense rarement à discuter avec la commune, support de la gare, pour qu'on ait des dispositifs complets. Donc une des recommandations que nous avons faites quand nous avons été auditionnés par la sénatrice Keller, c'était justement que ça fait partie des problèmes qui se posent sur les gestions des gares et sur leur interface avec la voirie autour des gares, qu'il y ait une concertation pour qu'il y ait une action d'ensemble au profit des usagers bien sûr.

### **Eric GAUSSORGUES**

Eric Gaussorgues de l'AFNOR. Je voulais juste signaler que nous avons démarré, avec la SNCF, un groupe de travail justement sur ce sujet de la prise en compte des pôles d'échange de l'ensemble de l'entité pôle d'échange, donc y compris les gares éventuellement, mais d'autres éléments possibles jusqu'à l'accès aux autres modes de transport. Donc, on en parle cet après-midi puisque Monsieur Colin qui est l'animateur de ce groupe avec moi sera là cet après-midi.

### **Chantal DUCHENE**

Et dans votre groupe, il y a aussi les collectivités ?

### **Eric GAUSSORGUES**

Il y a Madame qui représente le GART et on en reparlera cet après-midi, mais on est tout à fait preneurs d'avoir plus de collectivités représentées.

### **Michèle TILMONT**

J'ai une toute petite expérience à la Gare de Valence où il y a des bandes de guidage qui sont en plein milieu du passage. Je crois qu'il y a aussi un problème de positionnement de bandes de guidage parce que, si on les met dans les endroits qui sont les plus amples – si je puis dire – c'est là où il y a le plus de déplacements de personnes. En effet, c'est extrêmement difficile, à ce moment-là, pour des personnes malvoyantes ou aveugles de se servir de ces bandes de guidages. Vous dites : on y pose des valises. Oui on y pose peut-être des valises, mais c'est parce qu'on les place vraiment – enfin, en tout cas en ce qui concerne la Gare de Valence, c'est ma seule expérience – en plein milieu du passage des voyageurs. Donc, il y a certainement aussi une logique d'implantation qu'il faudrait regarder.

### **Un intervenant**

Gilles Trau de la ville de Caen, c'était pour vous faire un petit retour de l'expérience qui est en cours à Caen, dans l'aspect d'intermodalités, justement dans le cadre de la rénovation de la gare de Caen. Dans le cadre d'une coordination avec la SNCF sur le plan Mobigare, on a essayé dans la réalisation d'un parvis qui serait créé autour des arrêts de bus, trams et taxis, de faire un cheminement sur une distance assez courte effectivement tant vers la gare routière de bus que vers la gare de tram, pour donner un aspect pavé avec des pav-guides, faire justement une continuité du profil retenu en interne du cheminement SNCF.

Donc, c'est un essai ponctuel qui s'est créé un petit peu par notre volonté. Effectivement, là on revient à la notion « de qui doit mener ? » Ce qu'on a évoqué hier, qui reste modeste, mais qui est un essai de ce côté-là et qui est juste en fin de réalisation. On ne sait pas si les profils de cheminement vont bien correspondre. On a des interrogations – comme une personne le disait – sur les aspects de changement de direction avec les carrés et tout ça. Voilà, c'est une démarche, mais on a encore une collectivité qui fait quelque chose. Effectivement, il faut essayer d'aller vers une réflexion plus globale sur ce genre de choses.

Sinon le retour que j'ai par rapport à l'aspect du développement des produits à l'intérieur des gares, c'est qu'apparemment il y avait un marché national qui était lancé par la SNCF et qu'il était en cours d'être signé ou signé. Il y avait des attentes de livraison, à l'occasion des rénovations des gares, d'avoir justement des positionnements de ces bandes de cheminement interne. Mais – et là, je suis d'accord avec vous, Madame – sur le positionnement à l'intérieur des locaux et la conception aussi, toujours dans les différents équipements, à la construction autant faire se peut. Puis en rénovation, les grosses difficultés qu'il puisse y avoir de trouver de cheminements adéquats, tant par rapport aux personnes valides ou non valides et de trouver des logiques. Donc, d'un réseau qui était dense, qui allait jusqu'aux toilettes, par exemple, tout ça, après des discussions et des réflexions apparemment nationales, les bandes de guidage ne vont plus jusqu'aux toilettes. Elles vont simplement qu'à un guichet dédié et un point d'accueil, et pour nous, à une seule sortie qui aura sa borne d'appel à terme, pour une prise en charge d'un agent dans le cadre du plan Mobigare.

### **Michèle TILMONT**

Ce sera l'avant-dernière question.

### **Joël FIGUERES**

Je suis Joël Figuères, DDEA du Vaucluse. C'est juste à titre d'information, j'ai été sollicité récemment au titre de la mission accessibilité pour intervenir en partenariat avec les services de la SNCF sur une action pilote sur la gare TGV d'Avignon. Je les ai gentiment quand même renvoyés dans un premier temps vers la Commission intercommunale pour l'accessibilité qui est gérée, sur Avignon par, le COGA, la Communauté d'Agglomération du Grand Avignon, au moins pour qu'il y ait un contact avec les associations et qu'il y ait une démarche cohérente engagée. J'espère en savoir plus à l'occasion pour pouvoir en rendre compte.

### **Michèle TILMONT**

Cette fois-ci c'est la dernière question, en mezzanine.

### **Ilyas EL KALAI**

Ilyas El Kalai de la DDE du Loiret. Je voulais savoir concernant la voirie, est-ce que les bandes de guidage étaient cartographiées pour qu'une personne malvoyante puisse à l'avance savoir où elle peut se rendre ou pas ? Parce qu'on se rend compte qu'il y a des choses qui sont faites et bien faites, mais on ne connaît pas les limites de ce travail.

### **Catia RENNESSON**

J'ai une réponse partielle, à savoir que pour l'instant en France, il y a tellement peu d'expériences sur le terrain que ce qui existe n'est pas du tout cartographié. Donc effectivement, il n'y a pas une très large diffusion de l'information auprès des usagers concernés.

**Michèle TILMONT**

C'est une vraie problématique – je crois – dans la mesure où on utilisera de plus en plus des nouvelles technologies pour se repérer dans l'espace et c'est vrai qu'avoir des systèmes d'information géographiques qui permettent de cataloguer ces aides au déplacement, c'est certainement une vraie question.

**Chantal DUCHENE**

Si je peux me permettre, ce serait peut-être une chose qui pourrait être de la responsabilité des services de l'Etat, de recueillir tout ce qui se fait, parce que comme là on est sur des compétences qui sont décentralisées, chacun tache de faire au mieux chez soi, mais si personne n'est chargé de mettre tout ça en musique et de recenser, on ne voit pas bien comment on va pouvoir le mettre à disposition des usagers finaux.

**Michèle TILMONT**

On a pris bonne note. On passe aux bandes d'éveil de vigilance et Maryvonne Dejeammes va témoigner des travaux qui ont été menés ces derniers temps.

# **Guidage tactile – les bandes podotactiles** **(éveil de vigilance, guidage, orientation)**

**Maryvonne DEJEAMMES**  
**chargée de mission Accessibilité et Personnes âgées au Certu**

Bonjour. En fait, je ne vais pas me limiter aux seules bandes d'éveil de vigilance, mais aussi parler du repérage pour passage piéton comme l'a indiqué Catia et terminer par la détection d'obstacles.

Je dis déjà qu'il y a certaines choses que j'avais déjà présentées lors du séminaire précédent du 18 décembre, je m'en excuse auprès des gens présents, mais comme l'auditoire est plus large, j'ai pensé que ça serait utile.

Concernant les bandes d'éveil de vigilance, les principales évolutions à ce jour. J'espère qu'on est réellement dans la phase finale de révision de la norme sur ces bandes d'éveil et les principales modifications qui vont être apportées au texte concernent d'abord la largeur de la bande, qui va être augmentée dans sa largeur dite standard, pour faire 60 cm quand on le compte avec la semelle. Je passe sur les détails de mesure du dispositif.

Par contre, on maintient la largeur réduite, c'est-à-dire la largeur actuelle de 40 cm à peu près, pour l'implantation sur les quais ferroviaires, les quais maritimes et fluviaux, dans le cas des transports guidés où le quai d'accès est à une hauteur supérieure à 26 cm. De même, dans le cas de trottoirs de faible largeur, qui font moins d'1,90 mètre, et en haut des foyers d'escalier. Alors la question de l'utilisation de la bande d'éveil de vigilance s'est posée dans les établissements recevant du public, parce qu'en haut des escaliers, il est dit dans la réglementation que c'est un dispositif rugueux et en fait, dans la norme, on a ajouté un *nota* qui dit que pour le respect de la cohérence de la chaîne du déplacement, il peut être utile d'implanter la bande normée – celle dont je parle – dans les établissements recevant du public, et les établissements visés, c'est évidemment les gares ou les stations de métro.

D'autre part, le test sur la résistance à la glissance et celui sur l'indentation ont été sévèrisés parce qu'on s'était rendu compte qu'il y a des dispositifs qui ont été implantés et qui présentaient trop de glissance ou bien des marquages ponctuels, qui diminuaient l'efficacité de détection du dispositif.

Enfin, un autre critère qui a été ajouté, c'est le contraste visuel qui va être mesuré à l'état neuf, mais pour lequel une norme expérimentale est – disons – ajoutée pour la méthode de mesure avec une méthode de mesure mise au point *in situ*. Par contre, il y aura besoin de mettre au point une méthode de mesure en laboratoire afin de contrôler mieux l'éclairement sous lequel on fait la mesure du contraste visuel.

Je vais donner quelques exemples d'implantation pour lesquels le Certu est prêt à publier des fiches de recommandation, mais bien sûr elles ne seront publiées que lorsque la norme sera publiée dans son état révisé par l'AFNOR.

Donc je donne ici des exemples avec, en haut à gauche, une implantation très nette des bandes d'éveil à la fois sur le terre-plein central et sur l'abaissée de trottoir. En haut à droite, le cas d'un arrondi assez large pour lequel on peut voir que, dans la diagonale du carrefour, la bordure est surélevée de façon à ce que les personnes aveugles ou malvoyantes puissent les détecter soit au corps soit avec leur canne et donc comprendre qu'ils ne sont pas à l'abaissée de trottoir ou au regard de la traversée piéton.

Autre exemple de possibilité de neutraliser la diagonale du carrefour dans un arrondi, c'est la pose – on ne les voit pas bien ici – de barrière, et donc du coup, on n'implante pas la bande d'éveil alors qu'il y a un faible ressaut dans l'angle du carrefour.

Et en bas à droite, le cas d'une traversée avec marquage piéton et la traversée est surélevée. On implantera des bandes d'éveil de façon à signaler qu'on passe sur la chaussée, c'est l'inverse de l'abaissée de trottoir.

Autres implantations qui sont prévues dans la norme, c'est l'implantation sur des refuges « traversée avec baïonnette » et vous avez un exemple ici. Les photos que je montre sont actuellement implantées avec des largeurs de 40 cm, il faut passer à des largeurs de 60 cm, mais vous avez l'implantation sur baïonnettes qui est possible, l'implantation sur îlots et dans ce cas, ici, vous voyez, il y a des rampants qui subsistent et qui permettent une aide au repérage sur l'îlot et le cas des îlots moins larges. Nous n'avons traité qu'un îlot d'une largeur de 1,5 mètre, les recommandations du Certu sont quand même des îlots de 2 mètres.

Dernier cas, qui est les points difficiles que nous avons pu relever dans l'implantation des bandes d'éveil. Comme l'indiquait Catia Rennesson, ici vous avez chevauchement de deux traversées perpendiculaires et donc l'implantation des bandes d'éveil ici ou d'une solution de barrière ou autre est difficilement possible et là, la configuration du carrefour serait à revoir.

Autre point, dégradation et mauvais entretien d'une série de bandes d'éveil qui n'ont pas tenu – je pense – au gel.

Une situation sur laquelle nous n'avons pas pu trouver de recommandations sinon de le dire, c'est la difficulté de détecter des bandes d'éveil lorsqu'elles sont implantées à côté de sols déjà rugueux ou avec une détection tactile. Nous avons cherché des critères de contraste tactile malheureusement ce n'était pas probant, donc il y aurait là une recherche à conduire de façon à donner des critères réellement mesurables aux aménageurs. Et vous avez ici une bande d'éveil sur un trottoir étroit, vous comprenez qu'on admette, ici, une largeur plus réduite, de façon à ne quand même pas neutraliser ou gêner toute la circulation sur le trottoir.

Autre cas d'implantation, j'en donne des exemples. Ici, à Clermont-Ferrand, on est dans le cas d'un transport guidé même s'il a des pneus ici, mais avec les quais longs et la surélévation du quai à plus de 26 cm – ici, il est à 31 cm – on plante une bande d'éveil de vigilance de largeur réduite.

Vous avez ici un escalier dans un espace public et la ville de Nantes a déjà anticipé en posant des bandes d'éveil même si – et vous le voyez ici – l'escalier n'est pas complètement longitudinal. Il est très utile pour les piétons qui sont ici, dans un espace, en plus de détente, d'avoir cet éveil de vigilance. Et enfin, la largeur nouvelle de 60 cm qui est implantée aux bouches de métro parisien. Par contre, ici, on ne sait pas pourquoi, il y a eu un bout de bande qui s'est décollé, d'où l'importance de l'entretien.

Je vais passer maintenant au cas du repérage des passages pour piétons sur chaussée. Donc comme vous l'a indiqué Catia, il y a des nouveautés dans la réglementation et l'arrêté du 15 janvier 2007. Une première obligation, c'est d'assurer le contraste visuel entre le marquage réglementaire et le revêtement de chaussée, et vous avez sur l'illustration de gauche, effectivement, une couleur saumon qui a été ajoutée sur le marquage du passage piéton et qui vient gêner l'identification du marquage. C'est donc un mauvais cas qu'il faudra éviter à l'avenir.

A droite, je présente des essais qui ont été faits à Valenciennes pour essayer de trouver une alternative au marquage piéton dans le cas d'une zone 30 où on peut effectivement ne pas mettre de

passage piéton réglementaire. Les plots avec des gros clous inox se sont avérés tout à fait inopérants pour marquer la limite du passage. Il y a une tentative d'amorce – enfin ce n'est pas tout à fait un marquage piéton réglementaire – mais qui, pour l'instant, n'était pas suffisant pour les chiens guides d'aveugles, à qui le maître dit « marquage ou va chercher les bandes blanches ». Et ces marquages-là n'étaient pas suffisants. Donc c'est à poursuivre.

Dans le cas des passages piétons et du nouvel arrêté, comme le disait Catia, il faut un contraste tactile ou un dispositif d'efficacité équivalente, permettant de se situer ou de repérer les limites. Comme c'était écrit, on s'est dit qu'il faudrait voir comment on peut réaliser et appliquer la réglementation. Nous avons cherché – et c'est Antoine Leroux mon collègue, qui s'en est chargé – avec l'aide des Centres d'Etudes Techniques de l'Equipement. Il a cherché à voir quelles solutions avaient pu être essayées ou mises en place par des villes et quelles évaluations en avaient été faites sur l'efficacité pour les usagers aveugles, la durabilité des solutions, quels étaient les effets pervers éventuels et quel était le coût.

Alors les premiers enseignements : le recueil a été fait à Beauvais, Grenoble, Lyon, Montpellier, Nantes, Rennes et Paris. Un rapport est en cours de rédaction. Les types de bandes ou de solutions qui ont ou vont être identifiées :

- une bande rugueuse au milieu du marquage ;
- des bandes de guidage centrées sur le marquage ;
- un revêtement gravillonné sur chaussée ;
- des bandes pavées en limite de marquage.

Mais il s'avère que la première recommandation qui ressort de notre petit tour de France, c'est l'importance du marquage réglementaire pour les personnes malvoyantes et pour les chiens guides. Pour les gestionnaires de voirie, c'est une première chose à retenir par rapport à l'entretien et à la présence de ces marquages.

## **1. Les bandes rugueuses**

Le premier exemple est à Beauvais et à Grenoble où la bande rugueuse est implantée sur l'axe de la chaussée. Dans le cas de Beauvais, il y a aussi une amorce de bande de guidage sur le trottoir qui va aider à trouver celle qui est sur la chaussée. De même, ici, vous avez l'exemple de Grenoble. Par contre, le bilan, c'est un manque de durabilité lorsqu'il y a du passage...

*[fin tape 6 face B]*

## **Maryvonne DEJEAMMES**

... faire une différence lorsqu'on utilise des bandes sur l'espace public, seulement restreint aux piétons et surtout une nuisance sonore. Vous savez que ces bandes rugueuses sont utilisées comme alerte de ralentissement sur les chaussées. Donc effectivement, elles font du bruit au passage.

## **Les bandes de guidage**

Le deuxième type de tentatives et de solutions sont les bandes de guidage et c'est pour qu'il y ait un rapprochement avec l'étude de Catia du CETE de Lyon. Vous avez à gauche un exemple seulement d'une série de bandes nervurées ou cannelées et on montre aussi une amorce sur le trottoir pour la ville de Montpellier, et à droite, c'est l'implantation qui a été commencée à Paris. La ville de Paris a travaillé avec le fournisseur et a résolu les problèmes de tenue dans la durée, mais ce matériau s'avère quand même assez fragile et s'use au fur et à mesure du passage des véhicules. Il y a aussi

un problème quand même important signalé par les utilisateurs, c'est une demande de concentration pour suivre ce marquage, ces bandes de guidage, et donc cela peut nuire à la sécurité sur une traversée, même si elle protégée par des feux, parce qu'il y a risque de ralentissement du piéton pour explorer le guidage.

### **Le revêtement gravillonné de la chaussée à l'endroit du passage piéton**

Autre de tentatives ici à Lyon, c'est un revêtement gravillonné de la chaussée à l'endroit du passage piéton. Par contre, il y a une faible détectabilité soit à la canne, soit au pied et cela réduit le contraste visuel du marquage. La tenue dans le temps n'était pas toujours bonne, quand il y avait forte circulation sur ce revêtement. Ce n'est sans doute pas une solution à retenir.

### **Les bandes pavées en limite de passage pour piétons**

Le dernier exemple, ce sont les bandes pavées en limite de passage pour piétons. Cela avait déjà été essayé à Rennes depuis quelques années. Ce type de solution est encore à l'étude et Rennes fait à nouveau des essais que nous allons suivre. Elle est assez coûteuse malheureusement. Par contre, elle nécessite une pose adaptée. Il semble qu'il faille une largeur de pavé assez importante pour assurer la tenue dans le temps sous le trafic routier et il faut aussi maîtriser les joints pour assurer un contraste tactile. Cette solution est donc encore à l'étude à Rennes et vous avez ici un exemple de mauvaise tenue de pavés, qui en plus ont été réparés par de l'asphalte, ce qui, en fait, annule le contraste tactile.

Donc, attention quand même à ces solutions. Nous, nous poursuivons la recherche accompagnant les villes.

Catia l'a indiqué, c'est que sans doute il faudrait accompagner ces systèmes, lorsqu'il y a un marquage central, d'un complément sur le trottoir pour donner un signal de localisation ou d'interception. Ça pourrait également être une aide à l'orientation dans un carrefour en arrondi. Nous avons fait une expérimentation, avec l'aide de la ville de Paris, qui donnait des résultats encourageants. Par contre, les associations d'aveugles nous ont dit : « oui, mais il faudrait d'abord que les aménageurs rectifient leurs carrefours et la conception, plutôt que de mettre une aide complémentaire ». Donc c'est des situations à revoir, de même que la localisation du point d'arrêt de bus peut être intéressante et la ville de Strasbourg, par exemple, a utilisé un matériau qui s'appelle le pav-guide, qui n'était pas complètement satisfaisant, mais dont l'idée est sans doute à poursuivre.

Je vais passer maintenant au dernier thème de mon exposé, qui est la détection d'obstacles.

Les personnes aveugles ou malvoyantes se plaignent toujours d'avoir des obstacles difficilement détectables et qui peuvent présenter un danger. Ils se blessent quand même trop souvent, parce qu'ils n'arrivent pas à bien détecter certains obstacles sur leur cheminement.

L'arrêté a inclus une obligation de respecter un certain volume des bornes, poteaux et autres mobiliers urbains sur le cheminement. Par contre, les aménageurs et concepteurs de mobiliers urbains nous ont alertés – mais on le savait au moment où on l'a mis dans l'arrêté – que l'abaque utilisé pour contrôler les volumes de ces obstacles était inadapté. En haut à droite, vous avez l'exemple, effectivement, d'une petite borne qui n'est pas détectée par la personne aveugle, la canne est passée au dessus, il ne s'est donc pas arrêté. Par contre, on voit très bien que la personne aveugle va la heurter au pas suivant. Pour nous aider à voir comment, et s'il y avait nécessité de revoir l'abaque, nous avons commandé une étude, avec l'aide d'un laboratoire de l'INRETS, pour analyser le balayage de la canne et en faire une visualisation dans l'espace.

Donc vous avez un exemple en bas à droite de cette visualisation avec les pas représentés par des boules rouges, le volume de la canne représenté en turquoise et des séquences du corps humain prises au fur et à mesure de l'avancée de la personne, et on remarque que, en fait, il y a aura toujours des espaces non détectés par la canne à cause de la technique. Par contre, il y a possibilité de prévoir un certain volume pour que la canne le détecte. En utilisant ces données, on est arrivé à un nouvel abaque qui est présenté à droite. La forme de bouteille – nous, on l'a appelé vin d'Alsace, mais ce n'est pas tout à fait pareil – est présentée ici à peu près à la même échelle que l'abaque existant à gauche. Donc à force de discussion, on a obtenu un consensus entre les représentants d'aveugles, les instructeurs de locomotion et les fabricants de mobilier, les concepteurs, les maîtres d'œuvre, pour ce nouvel abaque.

Je vous en donne quelques cotes caractéristiques : une borne basse devra s'inscrire dans un volume de diamètre de 28 cm et une hauteur de 50 cm, le minimum est donc une hauteur de 50 cm. Et un potelet de 90 cm devra faire 7 cm de diamètre minimum et 110 cm pour 6 cm de diamètre. Voilà les cotes auxquelles on arrive et qui devraient permettre de proposer une modification de l'arrêté actuel.

On va en profiter pour modifier la rédaction du point 6 de l'arrêté qui concerne les porte-à-faux et qui n'était pas tout à fait bien rédigé. Vous avez, ici, un exemple de signalisation mal adaptée, puisque le poteau n'est pas détectable par la personne aveugle à cause des porte-à-faux. Par contre, en haut à droite, le panneau d'affichage comportait un vide entre les deux poteaux, qui a pu être rectifié par un arceau qui en fait maintenant un espace détectable suffisamment à l'avance par la personne aveugle.

Enfin, l'arrêté comprend une obligation d'ajouter du contraste visuel, des éléments de contraste visuel, sur les supports de poteaux, de bornes, etc. et vous avez ici un exemple dans un passage d'une borne basse qui – disons – de façon esthétique ou joyeuse apporte de la couleur et du contraste aux éléments.

Dernière chose sur laquelle on a pu travailler dans le cadre de la révision de la norme sur les bandes d'éveil de vigilance, c'est la méthode de mesure, la faisabilité également parce que, en fait, il fallait quand même s'assurer que l'on puisse trouver des bandes d'éveil, des matériaux, qui permettent d'atteindre le contraste visuel souhaité. Il y a eu deux expérimentations : une première de faisabilité, sur un site privé de la ville de Paris, et ensuite, des mesures *in situ* toujours avec l'aide du laboratoire des Equipements de la Rue. La méthode va être mise en norme expérimentale tel que je vous le disais et elle peut être faite avec un appareil photo qui a une cellule. En bas à droite, je donne des exemples de tous les revêtements qui ont pu être testés, qui apportaient... donc c'était la combinaison entre le revêtement du trottoir ou du quai et de la bande d'éveil qui permet d'obtenir le contraste souhaité et suffisant.

Comme je vous le disais, il sera mesuré à l'état neuf parce que les normes qui prévoient de travailler avec des matériaux vieilliss ne nous ont pas été recommandées, elles posent quand même beaucoup de difficultés d'utilisation et pour l'instant, les limites sont fixées à l'état neuf pour les bandes d'éveil. Voilà, je vous remercie.

**Michèle TILMONT**

C'est nous qui vous remercions, Maryvonne. Chantal, vous voulez réagir à ces aspects qui sont quand même des aspects très techniques, mais qui sont importants puisqu'on l'a vu et on l'a dit hier, tout est dans le détail.

## **Chantal DUCHENE**

Oui, absolument. Sur ces bandes de vigilance en ce qui concerne les transports collectifs, on voit que sur les stations de métro, des tramways, aujourd'hui on sait à peu près traiter. Je dirais qu'on a certainement encore des études à faire sur la question des bus à haut niveau de service. On voit qu'ils se développent, il vient d'y avoir un appel à projet qui a été lancé par le MEEDDAT et le jury se tiendra la semaine prochaine et hier et demain nous sommes en train de pré-examiner les dossiers et on voit que beaucoup de collectivités se lancent dans des bus à haut niveau de service, on doit avoir 25 collectivités qui ont déposé des dossiers. Sur ces bus à haut niveau de service, sur lesquels d'ailleurs nous avons travaillé, on a fait un ouvrage avec le Certu, je pense que cette question des arrêts devra aussi être traitée et dans l'ouvrage actuel BHNS cet aspect n'a pas été abordé. Donc je pense que là-dessus, il va falloir s'adapter et traiter les stations comme on les traite d'ailleurs pour les tramways.

Sur les bandes de vigilance une chose qu'on ne sait pas bien faire, c'est pour les tramways qui traversent les zones piétonnes et là, généralement on n'a pas de système d'éveil de vigilance qui permette d'avertir la personne malvoyante qu'on a un tramway en pleine voie et là aussi, on a besoin de trouver des systèmes adaptés.

## **Maryvonne DEJEAMMES**

En réponse à vos remarques, effectivement sur BHNS, il faudra voir quelles sont les propositions faites dans les aménagements des stations. Sur la traversée des zones piétonnes par le tramway, le Certu a prévu de publier des recommandations d'ici à la fin de l'année. Il y avait déjà eu une exploration identifiant les besoins des personnes aveugles et malvoyantes, mais il n'y avait pas eu de recommandations. En fait, on avait surtout vu qu'il y a ce qu'on appelle un gabarit limite d'obstacle, qui est utilisé par les conducteurs de tramway et qui est surtout détectable visuellement, mais pas tactilement. Donc c'est une chose, effectivement, sur laquelle on va travailler. Nous allons publier une fiche de recommandations concernant des aménagements de point d'arrêt bus et là, tant que le point d'arrêt n'est pas surélevé de plus de 20-21 cm, en concertation avec les associations et les instructeurs de locomotion, on arrive à la conclusion qu'il n'est pas utile de mettre de bandes d'éveil de vigilance sur ces points d'arrêt. Ça ferait des longueurs assez importantes pour les gestionnaires et en fait le besoin qui a été exprimé, c'est d'identifier la présence du point d'arrêt et ce n'est pas nécessairement par une bande d'éveil de vigilance qu'on peut obtenir cette identification. Donc, c'est plutôt un problème de localisation qui est relativement bien fait quand il y a un abri voyageur, mais s'il n'y a qu'un poteau effectivement, là il y a un besoin et donc ce serait plutôt une aide à la localisation et on se rapprochera de l'étude de l'état des lieux de Catia Rennesson pour ensuite faire des recommandations.

## **Michèle TILMONT**

Bien. Quelques questions dans la salle ?

## **Amélie DUNAU**

Amélie Dunau de la RATP, j'avais une question. Vous venez d'en parler, donc je travaille actuellement sur le prolongement du tramway T3 à l'Est donc sur environ 15 km. J'avais une question concernant les zones piétonnes où le tramway reste prioritaire et sur la détection pour les personnes aveugles ou malvoyantes du gabarit limite d'obstacle dont vous parliez tout à l'heure. Nous, ce qu'on préconise, c'était une bande tactile, une bande de rive en plus du gabarit limite d'obstacle. Le problème, c'est que, pas mal de gens nous disent que si on met une bande de rive tactile les personnes aveugles ou malvoyantes vont l'utiliser en la balayant avec la canne et que du

coup on peut avoir un conflit avec le tram. Ma question, c'était que faire sachant que les recommandations vont peut-être sortir fin 2009, mais nous, nos dossiers de consultation d'entreprise partent le mois prochain et on ne voudrait pas que, la mise en service étant fin 2012, on ne soit pas dans le cadre de la réglementation dans quelques années alors qu'on y réfléchit depuis pas mal de temps.

### **Maryvonne DEJEAMMES**

Je ne peux pas vous dire où on en est suffisamment assurément. Je vous propose quand même qu'on ait un échange – pas seulement moi d'ailleurs, c'est Dominique Bertrand au Certu qui pilote cette étude – avec vous, parce qu'on a déjà exploré certaines choses. Il y a déjà eu un état des lieux de ces marquages, y compris avec des visites à l'étranger, donc on peut peut-être quand même vous aider en attendant que le rapport lui-même sorte.

### **Chantal DUCHENE**

Enfin, moi je pense que la remarque qui vient d'être faite est particulièrement pertinente parce que le problème, c'est que tous ces systèmes ont un coût et qu'ils coûtent quand même moins cher quand on les fait au moment de l'investissement, et que la grande crainte pour les collectivités, c'est de faire des aménagements. On fait au mieux de ce qu'on voit, des discussions qu'on peut avoir et de devoir refaire, ce qui a un coût bien évidemment, parce que, entre-temps, tombe une nouvelle réglementation qui renchérit la chose.

Il y a la question du prolongement du T3 à Paris, mais comme je le disais, en ce moment, le MEEDDAT a lancé un appel à projets TCSP pour des travaux qui seront faits en 2009-2010-2011. Ça veut dire que, notamment, nous avons de nouvelles lignes de tramway ou des extensions de tramways dont les travaux vont commencer dès le mois de juillet et que le besoin exprimé pour le tramway T3 existe dans de nombreuses collectivités.

### **Maryvonne DEJEAMMES**

Là-dessus, je suis désolée de ne pas répondre vite sur des recommandations, mais nous insistons sur le fait qu'on manque de réelles évaluations scientifiques. Quand je vois les publications des Japonais avec des études systémiques, j'en bave d'envie. Et nous, on nous demande de faire vite et on nous refuse les projets de recherche ou les demandes de financements d'étude pour faire une vraie évaluation. Et les villes que nous avons essayé de consulter n'ont pas non plus les moyens de faire une évaluation correcte. D'où, quelques fois, des loupés où on est obligé de refaire parce que ce qu'on a proposé ou ce qu'une ville a mis en place s'avère inopérant. Voilà, il y a quand même un peu de difficultés.

### **Hervé HAMON**

Bonjour, Hervé Hamon, de la ville de Rennes. Moi j'avais deux questions. La première c'est sur l'élargissement de la bande d'éveil de vigilance, qui va passer à 600 mm. On sait bien que la difficulté principale se trouve dans les courbes serrées où déjà la bande de 400 mm posait un problème, puisqu'en fait dans le cas de l'utilisation de dalles préfabriquées, on avait des coupes pas très harmonieuses. Quelles solutions seront proposées et des solutions ou des préconisations seront-elles formulées dans les nouveaux textes ? C'était ma première question.

En parallèle, j'ai bien entendu que dans un certain nombre de cas, comme vous l'indiquiez, le positionnement des passages piétons en dehors des zones courbes était souhaitable, mais on sait aussi – et nous en tant que responsables de ville, on le sait bien – dans des trames de bâti dense, les

traversées piétonnes sont calées sur le bâti, et on ne peut pas se permettre de décaler une traversée piétonne de plusieurs mètres en dehors de la trajectoire normale, qui est la préconisation de la loi, qui indique que les cheminements doivent s'effectuer suivant la trajectoire la plus directe. Donc ça, c'était ma première question.

Et la deuxième qui rejoint un peu la préoccupation de la personne tout à l'heure et qui ira peut-être en direction de Monsieur Gaussorgues de l'AFNOR : la question qu'on se pose tous, c'est quand ? C'est-à-dire à quelle date seront publiées ces modifications de la NFP 98/351 et à quelle date sera publiée la parution de la modification de l'abaque.

### **Maryvonne DEJEAMMES**

C'est moi qui vais répondre en fait. Le processus de révision d'une norme demande un consensus et ce consensus a été très long à obtenir, mais je dois dire que dans l'intermédiaire, il a été nécessaire de faire des études pour modifier certains critères qui étaient jugés nécessaires dans la révision de la norme. La demande de commentaires se termine la semaine prochaine sur la révision de la norme. Vu les premières réactions que nous avons reçues, je suis confiante sur l'aboutissement maintenant, ça veut dire qu'il ne devrait plus y avoir de réunions de la Commission sur ce point parce qu'on a mis la mesure du contraste visuel en norme expérimentale et donc ensuite le processus de publication de l'AFNOR est d'environ trois mois. Donc on peut espérer, en juillet, la publication de la norme sur les bandes d'éveil.

Les problèmes de pose dans le cas des bâtis denses et de trottoirs de largeur assez faible – je l'ai indiqué – c'est une situation où on pourra utiliser la largeur réduite, donc la largeur actuelle de la bande d'éveil. La pose sur les arrondis serrés, je ne peux pas en dire plus que ce que j'ai dit dans mon exposé et c'est effectivement des cas difficiles à traiter. Je ne sais pas, si on a plus de points d'un point de vue aide à la détection des limites dans ce cas-là.

### **Michèle TILMONT**

Encore deux questions, une à droite...

### **Joël FIGUERES**

Joël Figueres, DDEA du Vaucluse. Je vais me faire l'avocat du diable, vous avez dit que vous appréciez très notablement les études systémiques qui sont faites ailleurs, notamment au Japon, effectivement, je regarde un peu par là aussi. En l'occurrence, il y a une chose qui m'interpelle un petit peu, c'est-à-dire que dans la mesure où on a un référentiel, qui n'est pas présent qu'au Japon, puisque je sais qu'il y avait des choses à regarder au Canada, enfin moi je recommande à des professionnels, notamment l'Institut Louis Braille et les données qui sont publiées sur leur site canadien, et en l'occurrence puisqu'on sait qu'il y a des choses qui marchent, qui ont été prouvées *a priori*, est-ce qu'il n'y aurait pas moyen, au moins de les rendre applicables par le biais de normes expérimentales ? Ça a déjà été fait pour d'autres domaines.

### **Maryvonne DEJEAMMES**

Je ne sais pas si ça s'adresse... Par rapport aux bandes d'éveil de vigilance, l'élargissement par exemple à 60 cm, côte arrondie, a été fait en regardant la longueur du pas de marche, mais aussi, en faisant référence aux normes étrangères, dont celles que vous citez, et effectivement ça nous a incités à admettre cette largeur plus grande – la cote des 60 cm est largement répandue. Sur les bandes de guidage, Catia fait effectivement un recensement à l'étranger donc on fait bien attention

à ce qui se passe maintenant à l'étranger et de toute façon, on a aussi l'obligation de regarder les normes saines de la Commission européenne. Je ne peux pas en dire plus.

**Michèle TILMONT**

Il y a encore deux questions.

**Jean-Pierre LE LOCH**

Bonjour, Jean-Pierre Le Loch. Je voulais rebondir sur ce que disait Maryvonne Dejeammes tout à l'heure en matière d'évaluation et de moyens. Là, je crois qu'il n'y a pas le choix. Les villes sont motivées et ne demandent qu'à répondre aux besoins des usagers. Mais à un moment donné, il faut quand même – le Ministère a pris un arrêté, c'est très bien, mais ce n'est pas suffisant – mettre les moyens, il faut avoir les moyens de ses objectifs. Aujourd'hui, il y a plein d'évaluations qui sont faites un petit peu partout et c'est très bien, mais on s'aperçoit là qu'on a une multiplication des outils, une multiplication des besoins.

Il ne faudrait pas qu'un besoin, qu'une fonction puisse être assurée par des outils différents dans toutes les villes, il ne faudrait pas qu'un outil puisse servir à différentes fonctions dans toutes les villes. Les évaluations qu'on essaie de faire localement, elles valent ce qu'elles valent, mais c'est insuffisant. A un moment donné, il faudra bien que ça soit l'administration centrale – je ne sais pas qui – qui prenne le taureau par les cornes et qui fasse une évaluation en vraie grandeur de tout ça.

Je vais prendre simplement un exemple sur ce que nous a montré Maryvonne tout à l'heure. Ce n'est peut-être pas forcément le meilleur exemple, mais on nous a montré ce qui était bon, ce qui n'était pas bon, ce qui avait été considéré dans une collectivité comme bon ou pas bon. On a vu un traitement de passage piéton dont la vocation était d'être repérable, on a vu une emprise de passage piéton gravillonné avec une couleur différente. On a considéré que cet essai n'était pas valable parce qu'il n'y avait pas contraste et parce que n'était pas détectable.

Mais il ne faut pas mettre forcément le principe à la poubelle, dans la mesure où on l'aurait fait en noir, avec un gravillonnage différent, ça aurait peut-être été bon. Donc il y a tellement de choses à croiser surtout qu'on superpose à la fois les fonctions, à la fois les outils. Je crois qu'il faut mettre de l'ordre et il n'y a que vous qui pouvez le faire. Sinon, ça va aller à la catastrophe. Nous, nous sommes pressés par le tramway, pressés par des tas de besoins, il y a eu des choses décrites dans les textes, mais dites-nous comment on le fait. On ne demande qu'à vous aider, il y a plein de champs d'expérience, mais encore une fois, ce n'est pas le cumul de petites expériences qui va donner une grande expérience.

**Maryvonne DEJEAMMES**

Je vais demander à Madame Tilmont de bien enregistrer et d'essayer de relayer, de trouver la direction générale qui peut mettre suffisamment de moyens. Nous pleurons, c'est vrai que le Certu a un certain budget pour faire des études, mais les choix sont difficiles et sur ce sujet-là, on n'arrive pas à mettre suffisamment de moyens certainement. Je vous passe sur les problèmes d'interlocuteurs actuellement et les changements de direction.

**Michèle TILMONT**

J'ai pris bonne note.

## **Marie-Françoise OSSOLA**

Marie-Françoise Ossola, Editions RGRA. J'ai deux réactions à ce qu'on a entendu ce matin. La première, c'est que je n'entends jamais parler des entreprises. Je voudrais savoir comment toutes les entreprises de signalisation sont associées à vos études. Il y a un syndicat qui existe et je n'en entends pas parler.

La seconde réaction, c'est qu'on est en train de parler d'une évolution d'une norme française. Je voudrais savoir ce qui se passe au niveau européen et est-ce que les changements que nous allons faire en France d'ici à trois ans, ne vont pas être remis en cause par des évolutions au niveau européen.

## **Michèle TILMONT**

Je pense que c'est la prochaine intervention de Monsieur Gaussorgues de l'AFNOR qui pourra vous donner des éléments de réponse.

## **Pierre ANELLI**

Pierre Anelli, je vais m'exprimer au titre de la Commission de Normalisation de Signalisation Horizontale, et puis aussi du Syndicat des Equipements de la Route, pour vous dire que depuis une trentaine d'années la Commission de Normalisation de la Signalisation Horizontale travaille sur la mise au point de méthodes de contrôle de la performance visuelle des marquages routiers. Donc il me paraît aussi relativement intéressant, dans un cadre de normalisation européenne, que ces thèmes de normes expérimentales sur le contraste des bandes d'éveil de vigilance puissent aussi être reliés aux travaux qui – je pense – sont aujourd'hui très avancés sur la performance visuelle de la signalisation horizontale. Voilà, j'invite très officiellement la Commission d'Aménagement de Voiries spéciaux aussi à collaborer dans un cadre à définir avec la Commission de Normalisation de la Signalisation Horizontale, car je pense qu'on peut aussi améliorer et peut-être aussi poser sur standard plus européen ces thématiques de contraste visuel.

## **Michèle TILMONT**

Merci, ça va me permettre de rectifier un oubli. Au Certu, le grand spécialiste qui a travaillé sur le sujet, et qui a eu l'aide de Pierre Leroy ici présent, c'est Cyril Chain...

*[fin tape 7 face A]*

## **Michèle TILMONT**

... je relaierais auprès de lui cette information.

## **Frédérique LECOQ**

Frédérique Lecoq de l'agglomération troyenne. Plus concrètement, je voudrais pouvoir faire les meilleurs choix techniques pour la mise en accessibilité du réseau troyen. Je voudrais comprendre les motivations qui vous poussent à recommander des bandes d'éveil sur des quais de tramway et métro, et celles qui vous poussent à dire que ce n'est pas utile pour un arrêt de bus standard sur un trottoir standard.

## **Maryvonne DEJEAMMES**

Je crois qu'on ne va pas pouvoir reprendre ce matin tous les travaux qui ont duré un certain nombre de mois pour aboutir à ces conclusions. Ce sont des arbitrages de consensus entre des exigences des représentants des associations de personnes handicapées ou d'usagers, pas seulement des personnes handicapées, mais d'usagers également, et puis des techniciens et des fabricants. En effet, une partie de la réponse sera certainement apportée par l'AFNOR, parce que c'est tout le processus de normalisation qui est en question quelque part, savoir comment on peut mettre d'accord des parties qui, *a priori*, ne le sont pas forcément, sur des évolutions de la réglementation. C'est l'évolution de la réglementation, ce n'est pas seulement dans le domaine des traversées piétonnes, c'est tout. Ce sont des normes techniques qui progressent chaque année, en thermique et ailleurs, en électricité, c'est pareil. Donc c'est vrai qu'il faut améliorer progressivement les situations les plus défavorables. Je pense que s'il n'y a plus de question...

## **Laurent MASSOUTIER**

Laurent Massoutier, responsable voirie de la ville de Clamart. J'avais deux questions puis une remarque. Je suis un peu inquiet par rapport à la modification de l'abaque parce que, pour rejoindre un peu ce que disait Madame du GART, c'est après il y a des implications derrière. Au jour d'aujourd'hui, je commence à recevoir beaucoup de mails de sociétés qui font des potelets et des barrières, qui me disent que les potelets que j'ai posés ne vont plus être aux normes, sachant que la ville s'est engagée dans une démarche pour rendre les trottoirs aux piétons. Donc on a toute une série de mesures dont la pose de potelets – on en pose à peu près 150 par an – si je dois changer tous les potelets sur la ville pour être conforme au nouvel abaque, je suis un petit peu inquiet.

La deuxième chose, ça concerne les bandes d'éveil par rapport au contraste visuel qui va être modifié, parce qu'on voit souvent, effectivement, la bande d'éveil blanche sur un revêtement de trottoir en enrobé noir. Nous, à Clamart, on a des revêtements d'asphalte rouge sur le trottoir, est-ce que c'est envisageable d'avoir des bandes d'éveil grises sur ces trottoirs-là ?

Enfin, un dernier point, c'est par rapport aux traversées piétonnes. L'encadrement des traversées piétonnes peut se faire effectivement en pavé, vous aviez évoqué la pérennité du pavé qui souvent ne résistait pas trop bien dans le temps, donc on ne le fait plus. Nous, sur Clamart, on pose des pavés résine qui ont l'aspect du pavé, mais qui sont, dans la tenue, quand même bien meilleurs.

## **Maryvonne DEJEAMMES**

J'ai dit « pavés », c'est plutôt le relief qui était important. Le matériau lui-même, je ne suis pas entrée dans les détails, mais effectivement sur d'autres matériaux que la pierre. Je ne vais pas aller trop dans votre cas, mais les modifications dans l'application de la réglementation sont faites à l'occasion de travaux ou à l'occasion de création. Donc le matériel, les équipements qui ont déjà été posés, ne sont pas visés par la réglementation actuelle. Donc vous n'avez pas à refaire toutes vos installations.

## **Michèle TILMONT**

On va arrêter là. On reprendra ce débat en fin de matinée puisqu'il y avait un temps qui était prévu pour un débat général. Je vous propose quand même, pour éviter que les derniers intervenants ne soient frustrés de leur temps de parole, que nous enchaînions avec l'intervention de Monsieur Eric Gaussorgues.

# Les grands principes de la normalisation

**Eric GAUSSORGUES**  
AFNOR

Bonjour. Je suis Eric Gaussorgues, chef de projet en normalisation chez AFNOR. Je suis à ce titre secrétaire de la Commission de Normalisation qui s'occupe de la qualité d'usage et d'accessibilité dans l'environnement bâti. Par rapport aux travaux que suit Maryvonne Dejeammes, qui s'occupe de la voirie, on est sur deux domaines qui sont proches mais qui sont, cependant, assez séparés. Je voudrais juste et très rapidement – comme ça on pourra peut-être regagner un peu de temps de discussion – vous rappeler ou vous présenter quelques éléments, quelques facteurs-clés de succès du fonctionnement d'une Commission de normalisation, qui vous aideront peut-être à comprendre les difficultés auxquelles on est confrontés et répondre à quelques questions.

Le premier point qu'il faut souligner, l'AFNOR est le responsable national en matière de normalisation par délégation de l'Etat et l'AFNOR délègue, à des commissions de normalisation, le soin de préparer des textes et de les établir sur la base d'un consensus qui est un mot qui recèle énormément de choses, beaucoup de difficultés et quand même pas mal d'avantages. On est dans un environnement qui est tout à fait complémentaire avec les aspects de réglementation et la bonne articulation est vraiment la base – je pense – d'une bonne qualité de nos travaux.

Alors, quels sont les facteurs-clés de succès pour qu'une Commission fonctionne le mieux possible ?

D'abord, le premier, c'est qu'elle assure une bonne représentativité, c'est-à-dire que toutes les parties prenantes sont cordialement invitées à participer aux travaux. D'abord, au moment de la création d'une commission, mais tout au long de la vie d'une commission de normalisation. On est très demandeurs d'avoir un maximum de participants, de manière à ce qu'on ait tous les avis possibles et imaginables, et ce, le plus tôt possible. Quand je parle de toutes les parties prenantes, il y a évidemment les pouvoirs publics, les usagers, les associations de représentants d'usagers – notamment dans le cadre de l'accessibilité, c'est particulièrement vrai – les industriels sont très présents aussi, soit directement soit via les syndicats. Les collectivités locales participent, mais on aimerait bien qu'elles participent beaucoup plus, donc j'en profite pour lancer un appel.

C'est donc la confrontation de tous ces points qui va permettre de dégager des textes qui soient consensuels et aussi satisfaisants que possible pour tout le monde. Quand on dit aussi satisfaisant que possible, ça veut dire que personne n'est, en général, totalement satisfait des textes qui sortent et que chacun est amené à faire un certain nombre de concessions, plus ou moins importantes, et c'est notre rôle de faire en sorte que ça reste dans un cadre acceptable pour tous les participants.

Deuxième point, une fois que la commission est constituée, une fois qu'elle représente bien toutes les parties prenantes, on va essayer de s'assurer, au fil du temps, que chacun exprime son avis, qu'on ne laisse pas de côté des membres. Là, il y a un aspect un peu psychologie de gestion d'une commission, de faire participer tout le monde et de s'assurer de l'exhaustivité des positions, en gardant autant que possible une neutralité maximale de manière à favoriser les échanges.

Un autre point important, c'est de diffuser systématiquement et très rapidement des points réguliers sur les travaux de manière à ce que les personnes absentes puissent participer, puissent rattraper et se fondre dans les travaux qui ont déjà été avancés.

Un point également qui nous paraît très important – et je parle notamment au nom de la Commission Accessibilité dans l'Environnement Bâti – on lui a donné le nom d'Accessibilité et Qualité d'Usage. Cette commission – je ne l'ai pas précisé – est présidée par Monsieur Régis Herbin, qui est donc architecte et qui a un cabinet à Grenoble, et qui est expert auprès de la DAPA, la Direction du Patrimoine, et qui est donc l'auteur – je pense que beaucoup d'entre vous le connaissent – de nombreux travaux et notamment de cette notion de qualité d'usage. On a cherché dans cette commission à partir de manière très systématique des besoins des usagers et essayer de les faire prendre en compte par l'ensemble des autres parties prenantes. Donc ça me paraît être un point très important parce qu'on rencontre de vraies difficultés sans cet aspect.

La deuxième étape, une fois qu'un projet de norme a été élaboré au sein d'une Commission, c'est de le soumettre, s'il s'agit d'une norme homologuée, si l'objectif est de faire une norme homologuée, de le soumettre à une enquête probatoire. L'objectif est toujours le même, avoir un texte qui soit aussi robuste que possible et aussi représentatif que possible de tous les avis. C'est-à-dire qu'on va interroger non seulement les membres de la Commission, mais aussi toutes les parties prenantes qu'on a pu identifier et notamment au premier rang desquelles, évidemment, les pouvoirs publics, les différents ministères sont systématiquement sollicités, c'est une obligation légale évidemment et naturelle. Ce qui nous permet, là encore, de récupérer tous les avis d'accord ou pas d'accord, et de les traiter de manière systématique, c'est-à-dire qu'il y a des documents de dépouillement des commentaires et qu'à chaque commentaire émis, on se doit d'apporter une réponse précise, puisque c'est la Commission qui va décider, dans une réunion, des commentaires qu'elle prend ou ne prend pas. Ce qui veut dire qu'on essaie de toujours garantir une traçabilité maximale des travaux et donc de faciliter l'implication et la compréhension de ce qui se passe par l'ensemble des parties.

La consultation ministérielle vient donc clore officiellement la période de validation des commentaires, de finalisation du texte par la Commission. Pour rebondir sur le projet sur les bandes d'éveil de vigilance, ce texte est en train d'être finalisé au sein de la Commission sur la voirie. Une fois qu'il va être terminé, il va être transmis à l'AFNOR qui va le diffuser via un circuit ministériel dans l'ensemble des ministères concernés, qui ont toujours un droit de veto sur ce qui se passe, sur les textes qui sont publiés. Donc aucune norme homologuée ne peut être sortie, publiée par l'AFNOR sans l'accord des ministères concernés.

Je fais un balayage très rapide des travaux, évidemment ça pourrait être très long parce que l'AFNOR est spécialisée notamment dans la production de procédures en tout genre, mais j'essaie de faire simple. Un point qui est extrêmement important, c'est la notion de temps, par rapport aux normes. Qui dit consensus, dit que chacun garde souvent un peu sur l'estomac des points qui n'ont pas été pris en compte dans la norme. On essaie de réduire ce phénomène le mieux possible, mais ça arrive assez naturellement, c'est la nature même du consensus. De ce point de vue-là, la notion de prise en compte du temps est importante parce qu'une norme peut toujours être reprise, être révisée, même si elle a été publiée. On peut imaginer, à la limite, qu'une norme publiée soit immédiatement mise en révision par la Commission si, par exemple, on veut prendre en compte des évolutions techniques qui sont apparues depuis la publication.

Il s'agit évidemment de rester avec un bon sens et le souci premier des personnes qui vont l'utiliser. Je veux dire par là que si on s'amuse à changer la norme tous les ans, évidemment personne ne s'y retrouvera plus. Il y a là encore un équilibre à trouver et à garder, mais il faut être conscient du fait qu'on est dans un processus de progrès continu et que donc on avance toujours vers quelque chose de plus en plus satisfaisant, je dirais.

Ceci pour expliquer de manière très rapide les principes de base d'une commission de normalisation au niveau français. Alors maintenant, je voudrais, très rapidement, évoquer

l'organisation du système normatif au-delà de la France, puisqu'on a eu quelques questions sur ce qui se passe au niveau du CEN. Je n'ai pas la réponse à la question du Monsieur de Clamart sur ce qui est sur les travaux européens dans ce domaine précis, mais peut-être que Maryvonne, qui est passée là, a les informations.

Ce qu'il est important de savoir, c'est qu'il y a donc trois niveaux de normalisation, un niveau français, qu'on vient d'évoquer rapidement, un niveau européen et un niveau dit international, autrement dit mondial, c'est-à-dire le niveau ISO.

Les normes européennes, pour la plupart d'entre elles, sont faites sur commande de la Commission européenne qui commande aux CEN, Comité Européen de Normalisation, des normes sur la base d'un mandat qu'elle définit. La logique, qui a été définie par ce qu'on a appelé « la nouvelle approche », consiste à dire que la Commission pose un certain nombre d'exigences de base, notamment en matière de sécurité, et qu'elle délègue aux normes le soin d'expliquer comment on s'y prend pour atteindre ces exigences.

Donc, ça a été un facteur important d'activité pour la normalisation en France, puisque dans ces cas-là, la France est un des vingt-sept membres du CEN, et que là, il n'est plus question, évidemment, de consensus. On garde toujours la notion de consensus au niveau français, mais par contre au niveau européen, il va y avoir un vote et là c'est le poids de chaque pays au CEN, qui va être déterminant.

Donc, il y a un vote qui est pondéré, des pays comme la France, l'Allemagne, Le Royaume-Uni, ont plus de poids que les petits pays comme la Slovénie, etc. Mais on garde toujours cette notion de consensus au niveau français pour exprimer une position qui va être défendue, qui va là encore être discutée, défendue, dans les instances du CEN, mais la décision finale, quant à la publication d'une norme européenne, se fera via un vote. C'est donc une différence fondamentale par rapport à ce qui se passe en France.

Le point également très important, c'est qu'une fois que la norme européenne est votée et que sa publication a été décidée par le CEN, elle est de reprise obligatoire en France. C'est-à-dire qu'on n'a absolument pas le choix de se poser la question de savoir si la norme nous plaît ou si elle ne nous plaît pas. Est-ce qu'elle va être en contradiction avec une norme française qui existerait ou pas ? La question est sérieuse, mais on n'a pas de liberté pour la trancher. Dans ce cas, la norme européenne va s'imposer même si elle constitue, quelque part, une dégradation par rapport au texte français qu'on avait.

Il faut savoir que 80 % des normes actuellement publiées en France sont d'origine soit européenne, soit ISO. On est dans un mouvement qui va continuer à s'amplifier évidemment, puisque les rares domaines dans lesquels il n'y a pas de normalisation européenne... évidemment, quand il y a une normalisation française, c'est qu'il y avait matière à normaliser, et donc, il y a forcément matière à normaliser dans d'autres pays. Il faut donc être conscient du fait qu'on doit aller défendre les positions françaises au niveau européen et également au niveau ISO.

Alors au niveau ISO, le contexte est un peu différent dans la mesure où l'ISO a vocation à représenter le monde entier en matière de normalisation. Une norme ISO va être souvent assez différente d'une norme européenne parce qu'on va prendre en compte les particularismes régionaux voire continentaux spéciaux, avec les Etats-Unis par exemple, mais avec des pays d'Asie ou l'Australie, qui vont amener des contraintes différentes. On va donc avoir des normes qui seront souvent, là encore, le fruit d'un vote, mais le fruit d'abord de tractations et de recherche de consensus au maximum. Mais la différence fondamentale avec les normes européennes, c'est que les normes ISO ne sont pas de reprise obligatoire en France. C'est-à-dire que la commission de

normalisation responsable, qu'on appelle la commission miroir, prend elle-même la décision de dire cette norme me paraît pertinente pour être publiée en France, soit reprise dans la collection française, donc elle devient une norme homologuée et officielle et publiée par l'AFNOR, soit publiée à titre documentaire, avec un statut un peu dégradé, qui veut dire que cette norme est là presque pour information ou pour compléter.

On a actuellement, on peut le préciser, au niveau accessibilité de l'environnement bâti, une norme ISO qui est en chantier, qui est actuellement en train d'être discutée. On a mesuré à cette occasion toutes les difficultés qu'on allait avoir puisqu'on a fait une grande quantité de commentaires – je crois qu'on avait trente pages de commentaires sur le premier projet de norme – et notamment pour prendre en compte les exigences réglementaires de manière à ce qu'elles soient le mieux possible répercutées au niveau de cette future norme ISO.

Il reste que cette norme ne sera vraisemblablement pas reprise au niveau de la Commission autrement que, probablement, comme un fascicule de documentation, comme une aide. Elle aborde des points qui ne sont pas encore traités actuellement en normalisation en France, mais elle pose aussi des problèmes, on n'a pas réussi à obtenir tous les éléments qu'on souhaitait, donc on ne va sans doute pas reprendre cette norme en tant que norme homologuée en France.

Je pense avoir terminé cette présentation rapide. Soit on fait une présentation très rapide, soit on se lance dans une présentation beaucoup plus détaillée, j'ai préféré la présentation rapide, mais s'il y a des questions complémentaires, je serais heureux d'y répondre.

### **Michèle TILMONT**

La première question qui me vient en tête, c'est de demander ça dure combien de temps ?

### **Eric GAUSSORGUES**

La notion même de consensus implique que les choses peuvent durer longtemps. La règle au CEN est de sortir une norme en trois ans maximum, entre le début des travaux, c'est-à-dire l'inscription au programme de normalisation et le fait que la norme soit publiée par les différents pays. Dans certains cas, on fait beaucoup mieux, mais il arrive assez souvent que ce soit difficile parce que vous imaginez bien qu'il y a déjà un premier problème de se mettre d'accord en France sur une position, on va la déterminer par consensus, mais il meurt y avoir des difficultés, il peut y avoir des blocages.

Après, il y a encore ce problème de faire passer la norme européenne, donc de s'inscrire dans un vote et là, il y a des jeux d'influence, évidemment, certains pays qui ont du poids souhaitent absolument faire passer un texte et d'autres essaient de le freiner. Donc, là encore, il y a négociations, il y a compromis, pour arriver au meilleur texte possible. Ce qui veut dire qu'effectivement, trois ans, c'est un objectif qui paraît très long au départ et qui en fait est réaliste dans la plupart des cas.

### **Maryvonne DEJEAMMES**

Je vais apporter une précision et ça donnera un exemple concret, puisque ça a été un petit peu demandé tout à l'heure. Dans le cas des surfaces podotactiles, qui comprennent les bandes d'éveil et les bandes de guidage, il y a eu une tentative de normalisation au niveau ISO, qui au bout de trois ans a échoué, donc qui n'avait pas suffisamment de consensus en interne avant même le vote. Et j'avais pu suivre de loin – par courrier – cette tentative. Donc la limite était de trois ans comme au CEN et à ma connaissance, il y a tentative de reprise d'un nouveau texte pour lancer une nouvelle

procédure de normalisation dans ce domaine. Donc, pour nous, il sera effectivement très intéressant et très important de suivre ces débats et les pays que vous citez font partie des pays membres qui s'intéressent bien à cette normalisation.

**Michèle TILMONT**

Madame Chantal Duchène, est-ce que vous avez un commentaire sur ce point ?

**Chantal DUCHENE**

Je crois que la normalisation est quelque chose de très important, on l'a dit plusieurs fois. Nous, on veut bien faire, mais c'est vrai que savoir comment faire et ne pas avoir à faire et à défaire est quelque chose de tout à fait important. Donc, nous sommes demandeurs de normes, de guides, de tout ce qui va nous aider concrètement à pouvoir remplir nos obligations en la matière.

Après, il y a la question de la participation des collectivités aux commissions de normalisation – et Dieu sait s'il y en a – et là c'est vrai qu'il y a un vrai problème parce que c'est du temps mis à disposition de l'ensemble de la collectivité, mais qui repose sur la bonne volonté de telle ou telle collectivité et de ce fait, c'est un véritable problème.

Pour tout ce qui concerne les transports collectifs ou quidueliers, nos membres nous demandent à nous, GART, de les représenter dans ces commissions, mais rien qu'avec la normalisation, sur une petite équipe comme la nôtre, ça représente un temps de travail qui est extrêmement important. Alors, il y a des domaines sur lesquels on a trouvé des accords avec l'Administration, je pense notamment à l'accord que nous avons passé avec l'administration du MEEDDAT pour ce qui concerne la billettique et l'information multimodale, où nous avons une responsabilité dans le comité de normalisation européen et où on a pu avoir un financement de l'Etat.

Quand il n'y a pas de financement et avec cette multiplicité d'instances qui prennent beaucoup de temps – comme vous l'avez dit, parce que le consensus, c'est quelque chose de long – et nous, par derrière, quand on siège, ça veut dire qu'il faut aussi qu'on ait des groupes miroirs avec nos propres membres pour alimenter la chose. Il faut bien voir que ce sont quand même des processus très lourds, très consommateurs de temps, et donc bien évidemment, de moyens financiers. Moi, je vois bien que très souvent nous disons à nos membres : « écoutez, ça serait bien que vous représentiez l'ensemble de notre communauté dans ces commissions » mais les collectivités, elles ont du boulot aussi à faire sur le terrain, elles n'ont pas très envie de voir partir leur personne dans ce type de commission. On est donc dans un vrai problème, je crois que nous avons tous besoin de normalisation mais qui est-ce qui s'y colle et avec quels moyens ? Ça, ça reste un gros problème.

**Eric GAUSSORGUES**

C'est tout à fait ça. Juste un mot, c'est exactement le problème qui se pose aux collectivités – je le sais bien – qui se pose aussi aux entreprises, et qui se pose – je dirais, même encore plus – aux associations. Les associations de personnes handicapées, il y en a un certain nombre qui figurent dans les diverses commissions et qui ont énormément de mal, aussi, à trouver du monde. C'est évident.

En même temps, la première partie de votre phrase était aussi importante, c'est-à-dire qu'on a besoin de normalisation et de toute façon, le train avance – si j'ose dire. Donc il faut trouver des solutions pour monter dedans, parce que sinon, ne serait-ce qu'au niveau européen, il va y avoir des normes qui vont être décidées, qui vont être votées, et si on n'y prend pas part, elles se feront quand

même sans nous, et comme je le disais tout à l'heure, elles seront obligatoires chez nous. Donc, malheureusement, on ne peut pas faire autrement.

## Jean GRILLOT

Jean Grillo, ville de Nanterre. C'est un sujet sur lequel j'ai beaucoup travaillé il y a quelques années, à l'époque où j'occupais des responsabilités éminentes à l'AITF et on a eu de nombreux débats avec l'AFNOR sur le sujet parce qu'effectivement – comme Madame l'avait souligné – les collectivités ont besoin de normes, pas que les collectivités, pour réguler le travail au mieux. Donc le rôle régulateur de la norme n'est contesté par personne, et puis on sent bien que les processus d'élaboration sont longs, sont lourds, et les collectivités, dans les faits, ne sont pas organisées pour répondre à ce besoin, qui pourtant sert leurs intérêts.

On a des exemples de normes – je ne veux pas en citer pour ne vexer personne – qui sont parfaitement abusives et qui coûtent cher aux collectivités ou aux usagers plus directement d'ailleurs, alors que, dans d'autres cas, une élaboration qui a pu se faire dans de meilleures conditions, pour des raisons finalement d'heureux hasards, a abouti à des choses intéressantes.

Alors, la vraie question, elle ne se pose pas au niveau de l'AFNOR, elle se pose au niveau des collectivités. Comment les collectivités sont-elles capables de s'organiser pour être en capacité de répondre à ce besoin qui est réel, mais qui *in fine* sert leurs intérêts, mais simplement, il ne les sert pas immédiatement, puisqu'on est sur des processus longs, avec des temps de retour, également longs ? Donc, en général, quand c'est long plus long, ça n'intéresse pas l' élu local qui, lui, a une visibilité surtout à six ans, ce qui est assez logique, mais qui influe sur... En plus, on est dans des politiques de proximité où le quotidien prime sur tout le reste, donc ça pose problème.

Ça pose un deuxième problème aussi, c'est que notamment pour les techniciens que nous sommes et qui sommes, évidemment, largement intéressés par ces questions – mais ce n'est pas que les techniciens d'ailleurs – c'est comment on s'articule avec le réseau technique de l'Etat qui, lui, apporte également sa pierre à l'édifice et qui, souvent, est un excellent relais.

Ça, c'est la question du réseau scientifique et technique, c'est une question qui est posée depuis longtemps également. Pour l'instant, les ministres successifs et les hommes politiques qui sont derrière ont toujours mis le couvercle là-dessus, tranquillement, parce qu'il y a un risque de dépenses, il y a un risque, pour certains élus locaux, peut-être, de dire : « oh la ! la ! on va inventer un machin, c'est une forme de recentralisation, donc surtout pas ! ». On est dans un truc qui politiquement n'est pas correct, et donc ça n'avance pas. Alors que nous, nous avons proposé – je me souviens à l'époque – dans le cadre de la Commission Mauroy, qui travaillait sur ce qu'on appelait l'Acte II de la décentralisation, on avait proposé des dispositifs. On avait même proposé une petite phrase dans un texte qui aurait permis ensuite de développer et d'organiser un dispositif en mettant quelques moyens, parce que, à un moment donné, c'est « qui paie ? ». Je sais que l'AFNOR voulait que les villes paient leur participation à l'AFNOR, mais comme déjà, elles ont de la peine à faire participer bénévolement quelques cadres, comment voulez-vous qu'en plus, elle y mette de la monnaie. Vous voyez ? Il y avait une contradiction.

Tout ça on pouvait le lever, des propositions ont été faites, rien n'a été retenu parce que ça n'intéresse pas – je pense – fondamentalement les politiques ni nationaux ni locaux et que ce soit sur ce point-là, ou sur la question de la réorganisation du réseau scientifique et technique de l'Etat en lien avec les besoins des collectivités, toutes les propositions qui ont pu être faites, notamment par l'AITF, relayées parfois d'ailleurs par certains élus, ça n'a jamais débouché. Donc aujourd'hui, on continue à subir la norme plus qu'à participer à son élaboration.

Alors ça, c'est au niveau national, mais au niveau européen, c'est pire encore parce que les collectivités à Bruxelles sont quand même largement absentes dans ce domaine-là et quand on sait comment s'élaboraient les normes européennes il y a quelques années – alors je ne sais pas si ça s'est amélioré depuis – il y avait tellement de normes à élaborer qu'une personne était chargée d'élaborer une norme. Donc elle était soumise à la merci de tous les lobbies qui là-bas, par contre, gravitent, sauf ceux des collectivités qui, évidemment, étaient particulièrement absents. Donc, tout ça, ça ne pouvait pas donner de très bons résultats. Ce que j'en dis aujourd'hui, c'est qu'on n'a pas beaucoup progressé là-dessus, donc on peut toujours continuer à se plaindre dans ce cas, comme dans le prochain, tout va bien, rien ne bouge.

### **Chantal DUCHENE**

Oui, nous partageons au GART, totalement le point de vue que vient d'exprimer le représentant de Nanterre. Alors, ce que je dois dire, c'est que les collectivités et leurs associations, militent ardemment pour que les services du réseau scientifique et technique de l'Etat travaillent aussi pour les collectivités, que donc il y ait une gouvernance partagée de ces organismes...

*[fin tape 7 face B]*

### **Chantal DUCHENE**

... que sinon on est toujours avec un petit problème aussi sympathique soit-il et je leur dis le problème, c'est qu'ils prennent leurs ordres auprès des services de l'Etat et que l'Etat quand il ne paie pas est toujours très allant – on l'a d'ailleurs vu avec la loi sur l'accessibilité. Dès qu'il n'a plus aucune responsabilité en matière de voirie, il s'est mis à être extrêmement généreux bien évidemment. Il a fait une loi, tout le monde peut applaudir, mais qui est-ce qui doit la mettre en œuvre ? Ce sont les collectivités, ce sont elles qui doivent payer, et je remarque que, à chaque fois que l'Etat se désengage d'un domaine, à ce moment-là sur les normes techniques qu'il met à notre charge, c'est du toujours plus et on n'arrête pas.

Donc il y a un vrai problème de gouvernance de ces organismes techniques pour que ceux qui ont les compétences puissent avoir leur mot à dire sur ce qui va sortir. Au niveau européen, dans le cadre du livre vert qui est actuellement en discussion sur la mobilité urbaine, nous avons fait une contribution commune des collectivités et des associations de collectivités françaises qui a été reprise très largement par le Conseil des communes et des régions d'Europe qui est le représentant des collectivités au niveau européen, où on a fait tout un chapitre sur des questions de normalisation et où on pose le problème de la participation des collectivités à ces activités de normalisation en nous disant que nous avons besoin de normalisation, mais qu'il faut que l'Union donne aux collectivités le moyen de se faire entendre dans ces instances pour qu'elles ne soient pas uniquement des normes élaborées sous la pression des lobbies industriels qui ont quand même les moyens de leurs ambitions et qui – comme vous l'avez dit – sont très présents à Bruxelles.

Donc il y a vraiment un enjeu de gouvernance de la normalisation pour que la gouvernance de la normalisation soit faite en tenant compte des besoins des populations et des collectivités qui les représentent et que cette normalisation ne soit pas uniquement faite au profit des enjeux industriels qui sont tout à fait respectables, mais qui ne peuvent pas être les seuls à avoir voix au chapitre.

### **Intervenant**

Je ne sais pas si c'est vraiment une question. En l'occurrence, je reviens sur un point qu'on a évoqué tout à l'heure, c'est la problématique de savoir quel type d'équipements à mettre en œuvre et dans quelles limites et selon quelles dispositions, la question qui avait été posée donc juste avant

l'intervention de Monsieur. Effectivement, je crois qu'à la base il ne faut pas oublier la cible, c'est-à-dire qu'en fait la demande, ce n'est pas nous qui la formulons, ce sont les associations quelque part qui sont en attente. J'ai déjà eu quelques surprises à ce niveau-là, en fait, il faut quelque part s'aligner sur leurs attentes et essayer de les formaliser au mieux plutôt que d'interpréter justement ce qui semblerait être le mieux pour elles.

Deuxième point sur l'aspect normalisation. Je corrige un petit peu le tir de ce qui vient d'être dit. Oui, effectivement l'Etat se désengage – ça, ce n'est pas une nouvelle – et au niveau des normes effectivement l'Etat quelque part est impliqué, c'est clair. Par contre, la demande là aussi, ce n'est pas forcément l'Etat, et les premiers demandeurs en l'occurrence, c'est souvent les maîtres d'ouvrage, les maîtres d'œuvre, voire même les assureurs, c'est-à-dire que derrière effectivement – Madame Tilmont en sait quelque chose j'imagine si elle l'a pratiqué – à un moment donné vous avez des comptes à rendre et quelque part vous engagez votre responsabilité sur un équipement qui est mis en place, donc il faut qu'il soit effectivement quelque part référencé et donc normé.

### **Michèle TILMONT**

Ecoutez, je crois que ce sont de toute façon des questions un peu lourdes qu'on reprendra peut-être cet après-midi lors du débat général. Je vous propose maintenant de retourner à un aspect assez technique, mais qui concerne beaucoup plus les personnes malentendantes et sourdes sur les répétiteurs de feux pour carrefours et tramways avec trois intervenants : Christophe Damas, Didier Couval qui arrive et Gérard Briet, tous deux travaillant à la ville de Paris, l'un au sein de l'agence de la mobilité et l'autre responsable de la mission circulation et sécurité des tramways à la ville de Paris. Nous allons tout savoir sur les traversées piétons.

# **Guidage sonore – les répéteurs de feux** **pour carrefours et tramway :**

**Christophe DAMAS**  
Certu

**Didier COUVAL**  
Responsable du pôle Accessibilité au sein de l'Agence de la Mobilité à la Ville de Paris

**Gérard BRIET**  
Responsable de la mission circulation et sécurité des tramways à la Ville de Paris

## **Christophe DAMAS**

Je vais vous faire un topo sur les répéteurs de feux piétons. Je suis Christophe Damas du Certu où je suis en charge de toutes les questions relatives aux carrefours à feux et à la signalisation lumineuse tricolore et ainsi que la régulation du trafic en milieu urbain.

Je suis le dossier des répéteurs de feux piétons depuis un certain temps au Certu où j'ai supervisé un certain nombre d'expérimentations qui nous ont permis d'en tirer des leçons et de faire des préconisations sur l'usage et l'implantation des répéteurs de feux piétons.

Les enjeux. Le premier, c'est de donner aux personnes aveugles et malvoyantes l'information de l'état – vert ou rouge – des feux piétons. Alors, ce n'est pas nouveau, c'est obligatoire depuis 1999, date à laquelle sont parus les premiers décrets sur l'accessibilité de la voirie, qui rendent obligatoire la mise en place de répéteurs de feux piétons en cas de travaux de réfection des trottoirs ou de modification de l'assiette de la voirie. Evidemment, on peut en profiter pour mettre complètement l'accessibilité des carrefours à feux et les répéteurs sonores ne sont qu'un aspect de la mise en accessibilité des carrefours à feux, et il y a une cohérence également à assurer entre ces différents éléments d'accessibilité.

Le fonctionnement des répéteurs est défini depuis le 8 avril 2002 par l'instruction interministérielle sur l'assignation routière qu'on appelle le Livre 1, 6e partie qui reprend l'ensemble des règles qui s'appliquent au fonctionnement de la signalisation lumineuse tricolore. Il est dit qu'un dispositif répéteur est toujours associé à un signal piéton et donc on ne peut pas en mettre sur des traversées qui ne sont pas équipées de feux, mais ça va de soi. On peut utiliser deux types de répéteurs, des répéteurs dits sonores ou des répéteurs dits tactiles qui émettent une vibration ou un mouvement de rotation.

La réglementation permet de faire fonctionner ces répéteurs en permanence ou pendant des périodes prédéfinies ou à la demande. La personne peut activer les répéteurs de feux soit par le biais d'une télécommande, qui fait l'objet d'une normalisation, soit par activation manuelle sur un bouton-poussoir. Là, il y a un large choix qui est laissé aux collectivités.

S'agissant des répéteurs sonores, la réglementation a fixé la nature des messages qui doivent être diffusés sur l'ensemble de la France de manière à garantir une homogénéité sur le territoire national

de façon à ce que les personnes puissent se déplacer d'une ville à une autre et avoir affaire au même système et au même principe. Donc le principe, c'est d'avoir une sonorité pendant le vert avec éventuellement ce qu'on appelle une sonorité spécifique qui dure très peu de temps, un petit *jingle* d'une durée de deux secondes qui est en début de vert que je vais essayer de vous faire écouter. Donc ça, c'est un *jingle* qui dure deux secondes qu'on peut ou ne pas mettre en début de vert. Ensuite, vous avez une sonorité spécifique qui dure pendant toute la durée du vert. Ça, c'est la sonorité pendant le vert qui autorise la personne aveugle et malvoyante de s'engager et de traverser le passage piéton.

Ensuite, pendant le rouge, on a un message parlé donc un message totalement différent qui commence obligatoirement par l'allocution « rouge piéton ». On peut compléter par d'autres informations, par exemple le nom de la rue si on le souhaite ou d'autres informations qui faciliteraient la traversée de la personne *rouge piéton sur Avenue Victor Hugo, Rouge piéton sur Avenue Victor Hugo*. Donc voilà le type de message qu'on peut délivrer pendant le rouge.

On doit obligatoirement délivrer un cycle complet, c'est-à-dire donner à la personne aveugle et malvoyante du vert, l'information du vert et l'information du rouge. Le gros enjeu de ces sonorités différentes était de pouvoir facilement distinguer les messages sonores, si c'est une sonorité, j'ai le droit de passer, si ça parle, même si je ne comprends pas complètement le message, je n'ai pas le droit de passer. On a souhaité conserver ce principe-là qui est relativement bien compris, on a fait un certain nombre d'expérimentations qui ont montré que ça marchait plutôt bien, avec certaines conditions d'implantation que je vais vous détailler.

Ensuite, vous avez les répéteurs tactiles qui émettent une vibration ou une rotation. Sur l'image de gauche, vous avez un répéteur vibrant, la personne aveugle et malvoyante pose sa main sur la partie supérieure du boîtier qui émet une vibration pendant le vert. Pendant le rouge, le boîtier ne vibre pas. Vous avez sur la photo de droite, entouré par un petit cercle, un cône qui tourne pendant toute la durée du vert et le mouvement est arrêté pendant la durée du rouge. Donc là encore, ça permet aux personnes de savoir quand est-ce qu'elles peuvent traverser un carrefour.

Alors, il y a des avantages et des inconvénients à ces différents systèmes. Le tactile, l'intérêt c'est qu'il y a absence d'une gêne sonore pour les riverains, ça permet une aide à l'orientation dans une traversée complexe, c'est-à-dire que si on touche le répéteur, ça veut dire qu'on est près du passage piéton, le fonctionnement est permanent. Il a des inconvénients, c'est qu'il est difficilement repérable puisque la personne, il faut qu'elle atteigne le répéteur pour avoir cette information. Il y a des problèmes de salissures et d'exposition aux intempéries et puis des difficultés si plusieurs personnes aveugles et malvoyantes se présentent en même temps puisqu'elles vont devoir se toucher la main pour avoir l'information, donc ça peut poser des problèmes si on installe ces dispositifs près de centres de rééducation ou d'endroits où on a beaucoup de personnes aveugles et malvoyantes.

Les dispositifs sonores, l'un des intérêts, c'est qu'il y a une aide à la localisation. On sait que la personne quand elle arrive près du carrefour elle appuie sur sa télécommande, le message sonore se déclenche donc elle peut se rapprocher de la source sonore et donc du passage piéton. Donc il y a une utilisation du signal bien au-delà de la proximité immédiate du support. L'inconvénient, c'est la gêne pour les riverains surtout si le régime est permanent ou semi-permanent ou s'il est déclenché par des boutons poussoirs puisque n'importe qui peut les activer, on constate qu'un certain nombre de gens pensent que ces boutons poussoirs servent à avoir le vert un petit peu plus tôt donc ils les activent alors que ça ne sert qu'à mettre en marche le répéteur sonore. Le répéteur sonore n'est qu'un lecteur de l'information visuelle. Enfin, le sonore pose des problèmes puisqu'il y a des risques de confusions si les émetteurs sont trop proches donc ça suppose un certain nombre de principes d'implantation qui doivent être respectés pour éviter les risques de confusions.

Le référentiel technique. Il y a une norme qui a été homologuée en décembre 2004 qui est la norme NFS32002 qui définit les caractéristiques techniques des répéteurs sonores et tactiles et qui définit également le fonctionnement de la télécommande, donc qui a fixé une fréquence pour toute la France et puis qui également fixe le code qui est transmis de façon à ce qu'une télécommande parisienne fonctionne à Lyon, à Bordeaux vice-versa. Vous avez ensuite un guide du Certu qui est un guide sur les répéteurs de feux piétons pour personnes aveugles et malvoyantes, qu'on a appelé mise en œuvre qui donne des conseils pour implanter ces répéteurs. Ces conseils ont été élaborés suite à un ensemble d'expérimentations qui ont permis de se rendre compte qu'on avait des risques de confusion dans certains cas et dans d'autres cas que les risques de confusions étaient tout à fait mineurs.

J'insiste parce que c'est important, les répéteurs sonores ne sont pas une garantie de sécurité en soi, ce n'est pas parce qu'on met de la signalisation qu'on prend en compte l'utilisateur et qu'on lui assure une sécurité. Il faudrait prendre garde à ne pas donner une illusion de sécurité. Pour nous, les seuls garants de la sécurité, c'est le respect des règles de conception des carrefours et des cheminements piétonniers, c'est la base première. Evidemment, le deuxième point, c'est le respect par les usagers de la signalisation automobilistes et piétons, puisqu'on sait on a des feux, normalement on ne doit pas avoir d'accidents aux carrefours, on constate qu'on a des accidents aux carrefours à feux parce qu'il y a les non-respects de feux et puis parce qu'il y a parfois, sur un certain nombre d'aménagements, des manques aux règles de conceptions qui feront que les carrefours sont mal conçus et sont accidentogènes et présentent des risques pour les personnes, ces risques étant accrus pour les personnes aveugles et malvoyantes qui ne disposent pas de la possibilité de repérer si un véhicule s'approche du passage piéton.

L'implantation des répéteurs sonores. Le premier critère, c'est la proximité du répéteur et de l'entrée du passage piéton. Il faut que le répéteur soit – j'allais dire – à portée de main de la personne si celle-ci est sur la bande d'éveil à la vigilance, il ne faut pas qu'elle ait à quitter la bande d'éveil à la vigilance pour toucher le poteau. La personne est tout à fait rassurée quand elle peut toucher le poteau et qu'elle entend que le répéteur émet un son au-dessus du poteau, donc ça c'est un premier critère important.

Le deuxième critère, c'est la séparation des passages piétons et des répéteurs, il ne faut pas que les passages piétons s'enchevauchent les uns les autres puisque si la personne se trouve complètement dans l'angle et qu'elle se trouve sur deux passages piétons, elle va avoir deux répéteurs qui vont lui parler et elle ne sera pas capable de décider quel est le bon message à suivre. Ça veut dire qu'il faut éloigner les répéteurs le plus possible, donc on les place de manière diamétralement opposée par rapport aux passages piétons et on essaye d'éloigner les passages piétons.

Par ailleurs, il y a d'autres règles de sécurité qui montrent qu'on a intérêt à ne pas placer les passages piétons dans les arrondis de trottoirs puisqu'on a certains accidents qui se sont provoqués sur ce type d'aménagements, notamment par des véhicules qui ont des girations difficiles comme les poids lourds qui peuvent écraser des piétons qui sont pourtant à l'arrêt.

L'implantation sur les carrefours en croix. Donc ça consiste à les éloigner, à les mettre sur les bords externes des passages piétons, donc voici ce que ça donne sur ce type de carrefours. Sur une grande majorité de carrefours, ça ne pose pas trop de difficultés à appliquer.

Je vais insister sur cette mesure qu'on appelle les élargissements de trottoirs, les prolongements de trottoirs, les oreilles, les différents vocables pour les désigner. Les deux dessins que vous voyez, ces figures de gauche et la figure de droite sont à la même échelle et j'ai simplement élargi les trottoirs au droit des passages piétons, donc on voit bien que par ce biais-là les passages piétons sont mieux séparés et on diminue donc le risque de confusion des messages sonores. Ça présente d'autres

intérêts pour la sécurité des piétons et pour la visibilité. On voit que ça forme un tout cohérent, il y a une cohérence à avoir entre la signalisation et l'aménagement.

Pour les traversées avec refuge, ce qui est important, c'est que l'îlot soit parfaitement détecté. Alors évidemment, quand on est à une baïonnette il y a un changement de direction, donc on est pleinement garanti que l'îlot sera détecté. On trouve effectivement un certain nombre d'îlots sur lesquels on n'a pas de baïonnette, on a montré que les personnes étaient capables de se débrouiller à condition – toujours pareil – que les répéteurs soient bien placés de part et d'autre. Donc ici, en partant du bas, on trouve les répéteurs à gauche et ensuite, on trouve les répéteurs à droite. Ça permet d'avoir une alternance qui permet aux personnes de se repérer.

Il faut aussi que les deux répéteurs sur l'îlot se déclenchent en même temps parce que s'il n'y en a qu'un qui se déclenche, évidemment ça risque de prêter à confusion. Les largeurs d'îlots recommandées pour ce type d'aménagement, c'est trois mètres même si on trouve des configurations évidemment où on a moins surtout quand on a des îlots par exemple tous droits notamment sur des sites avec des transports en commun où on trouve des îlots souvent de plus petite taille sur lesquels il convient d'assurer la détectabilité. On a fait un certain nombre d'expérimentations qui montraient que si la personne n'était pas prévenue, elle traversait allègrement l'îlot sans détecter les bandes d'éveil à la vigilance.

Ça, c'est un cas particulier, les îlots triangulaires qu'on trouve dans un certain nombre de villes notamment à proximité de ponts qui sont impossibles à sonoriser sauf s'ils sont de très grande taille. Donc là, on renonce à les sonoriser parce que la personne a déjà des difficultés d'orientation sur l'îlot et puis ensuite ça crée une cacophonie de trois sons où il est extrêmement difficile d'arriver à connaître l'état des feux pour traverser correctement. A défaut, on préconise d'utiliser des répéteurs tactiles pour aider les personnes à traverser ce type d'aménagements.

Un des problèmes, c'est le réglage du volume sonore parce qu'il y a une espèce de consensus et de compromis à trouver entre le fait qu'il ne provoque pas trop de gêne aux riverains notamment la nuit et le fait qu'il reste audible malgré le bruit du trafic puisque sur un carrefour à feux, on a des variations très importantes du bruit routier qui sont de l'ordre de 20 décibels en fonction des phases de trafic et donc la compréhension des messages est plus ou moins altérée par le bruit routier. Alors le signal de vert, lui, en général est moins sensible que la parole au bruit routier. En général les personnes arrivent tout à fait à identifier le moment où elles doivent traverser. En revanche, elles ne comprennent pas toujours ce qu'on leur raconte sur le message parlé.

On s'est rendu compte que l'asservissement au bruit ambiant est difficilement compatible avec la dynamique du bruit routier dans les carrefours, donc il y a certaines sociétés qui vendent des produits de ce type-là mais pour l'instant ce n'est pas très probant, il faudrait pouvoir prévoir le bruit à l'avance dans un carrefour ce qui n'est pas possible. Enfin, une solution qui nous semble intéressante, c'est que l'utilisateur puisse augmenter le volume sonore avec sa télécommande, en continuant d'appuyer sur la télécommande de manière à augmenter le volume s'il en a besoin et on sait qu'on a un certain nombre de personnes aveugles et malvoyantes qui présentent des difficultés auditives dans les panels qui ont participé aux expérimentations. A peu près 30% des personnes aveugles et malvoyantes présentaient des difficultés auditives.

Ensuite, une autre problématique, celle de la traversée de voies à tramways. Je vais faire peut-être un petit rappel de l'historique. Au départ, sur les premiers projets de tramways, les traversées pour piétons étaient rarement équipées de signalisations lumineuses donc les piétons traversaient, c'est vrai qu'ils ont largement le temps de traverser – les tramways ne sont pas si fréquents – mais sont apparues des demandes de signalisation. Les demandes sont apparues dans certaines villes par les écoles, les maîtresses avaient des difficultés à faire traverser les piétons, en partie aussi à cause de

la taille des îlots parce que les classes ne tenaient pas entièrement sur les îlots donc il fallait scinder le groupe en deux donc du coup, il fallait une signalisation pour les piétons et puis ensuite la problématique des aveugles et des malvoyants s'est greffée sur cette signalisation.

Il a fallu trouver un signal pour traverser les voies tramways, on me dit on aurait pu utiliser le même signal que pour les traversées classiques, mais on risquait d'avoir des alignements de figurines, c'est-à-dire sur ces sites qui sont très contraints, on a des passages piétons qui sont directement alignés et donc on a des figurines piétons qui sont visibles sur toute la traversée donc très souvent le piéton visualise deux figurines, la figurine qui lui permet de traverser les voies voitures et la figurine qui permet de traverser les voies tramways.

Donc on a décidé de supprimer le vert pour ne pas qu'il y ait de risque de confusion. On n'a conservé que du rouge pour les traversées de voies à tramways, c'est ce qu'on a appelé le signal R25 qui est en cours de réglementation et je pense que l'arrêté devrait paraître d'ici peu de temps. Alors, il est éteint en l'absence des tramways, il est allumé au moins six secondes avant l'arrivée du tramway et le mot « stop » clignote et il s'éteint dès que le tramway a dégagé le passage piéton.

Bien sûr, il faut sonoriser ou il faut donner à la personne aveugle et malvoyante une information sur l'état de la traversée, donc on a cherché à proposer des solutions de sonorisation puisqu'on sait que c'est la sonorisation qui a de toute façon la préférence des associations. Alors, on a fait trois expérimentations, une à Paris et deux à Bordeaux. La première a eu lieu à Bordeaux, on avait testé un signal qui émettait un petit message de *gloup*, ça faisait *gloup* quand on appuyait sur la télécommande.

En fait, l'expérimentation a montré qu'il y avait des difficultés d'audition, etc. donc on a re-testé un autre type de son et on a testé, à Paris cette fois-ci – je crois que c'était en 2008 – sur des traversées qui ressemblent un petit peu à celles de la figure que je vous présente, donc un site tramway axial avec une traversée qui s'effectue en trois temps pour la personne : traverser des voies voitures puis traverser des voies tramways puis traverser des voies voitures.

On a refait une troisième expérimentation à Bordeaux pour tenir compte de tous ces enseignements et on a proposé une nouvelle sonorité, brève de 1,8 seconde émise chaque fois que la personne appuie sur sa télécommande et puis pendant le rouge, le répéteur diffuse l'information « stop, piéton tramway ». Alors, je vais vous faire écouter la sonorité. Ça, c'est la sonorité qui est émise chaque fois que la personne appuie sur la télécommande, elle doit vérifier avant de traverser qu'elle entend bien ce signal-là. Si elle l'entend, elle a le droit de traverser. Si elle entend un message parlé, elle s'arrête.

Je vous donne les résultats de l'expérimentation dont le rapport final vient de paraître cette semaine, on va ensuite faire de l'information plus générale sur ceci. L'expérimentation a donné globalement une satisfaction de 98,3% des testeurs et une relative bonne audibilité. Donc on a – je dirais – un taux de satisfaction et une audibilité qui sont tout à fait comparables à celles qu'on observe sur les traversées piétons classiques. Donc on souhaite, nous, cette fois-ci, passer en processus normatif et réglementaire de façon à pouvoir intégrer ces éléments-là dans la réglementation et dans la normalisation de façon à ce que tous les projets qui sont en cours, puisqu'ils sont très nombreux, puissent utiliser ces dispositifs, même si en termes d'équipement matériel, ce n'est jamais très compliqué, il suffit de placer le répéteur visuel ensuite la nature du message sonore, c'est uniquement une petite puce électronique à mettre en place dans le répéteur, donc on peut tout à fait la changer, mais enfin si on peut se dispenser de ce type de changement pour les projets en cours, ce n'est pas plus mal. Voilà, j'ai terminé de mon exposé si vous avez des questions, j'y répondrais bien volontiers.

## **Michèle TILMONT**

On prendra toutes les questions à la fin parce que je crois que ces trois exposés s'enchaînent parfaitement. On va entendre à partir de cet état des lieux et ces études plutôt techniques l'application pionnière de la ville de Paris, puisque c'est une des premières villes à mettre ces systèmes en place, je crois. C'est l'expérimentation en vraie grandeur, après on recherche un peu plus...

## **Christophe DAMAS**

Je ne l'ai pas souligné, les premières expérimentations qu'on a faites, qui ont conduit à la réglementation, ont été organisées en collaboration avec la ville de Paris qui a mis en place un certain nombre d'équipements pour nous permettre de tester ces répéteurs sonores, dans des configurations à la fois factices puisqu'on a fait des expérimentations sur un terrain de la ville Paris où on simulait les passages piétons, ce qui nous a permis de tester un grand nombre de configurations en écartant les poteaux de feux, en déplaçant les bandes d'éveil à la vigilance donc on avait cette souplesse-là. Ensuite, on a trouvé donc un certain nombre de carrefours parisiens, on en a trouvé également à Lyon, qui nous ont permis de tester en vraie grandeur dans des configurations réelles, pour vérifier que nos principes d'implantation étaient satisfaisants.

## **Michèle TILMONT**

Donc Monsieur Didier Couval.

## **Didier COUVAL**

Bonjour, Mesdames et Messieurs. Je me présente tout d'abord, Didier Couval, j'appartiens à la direction de la voirie et des déplacements, je suis à l'agence de la mobilité depuis quelque temps déjà, mais appartenant à d'autres fonctions précédemment et donc je suis récent sur le thème de l'accessibilité depuis à peine trois mois. Vous pourrez peut-être m'excuser pour une expertise plus réduite que – je pense – un certain nombre de participants dans cette salle.

On m'a demandé effectivement d'évoquer un petit peu ce qui s'était fait sur Paris en la matière. Vu l'échelle de Paris, bien évidemment on a une question de patrimoine qui est très conséquent en termes de nombre de carrefours équipés de feux. Fin 2007, on n'a pas loin de 1800 carrefours qui disposent de signalisations tricolores avec un nombre proportionnel de caissons piétons qui est aussi assez faramineux et pour lequel on a quand même en termes quantitatifs pu, d'ores et déjà, équiper un bon tiers de ces caissons piétons de dispositifs sonores pour les personnes malvoyantes.

C'est vrai que c'est quelque chose qui a eu une montée en charge assez rapide et assez importante. Il faut signaler que dans le cas de Paris on a aussi des questions d'organisation qui permettent de monter en charges sur un programme qui est mis dans les priorités parce qu'il y a des équipes internes mais aussi dans ce cas particulier de l'équipement des feux tricolores et également un système d'organisation qui s'appuie sur un groupement d'intérêt économique, le GCIR, qui est lié à un partenariat de longue date avec EDF et qui s'appuie aussi sur les compétences de la société Citelum.

Je vais passer peut-être très rapidement sur la façon dont tout ça se passe au quotidien et au niveau des équipes qui sont concernées par ces travaux de mise aux normes. On a toute une routine interne qui part sur un avant-projet qui est fait par les sections locales de voirie qui, elles, définissent, en fait, la nature du message sonore à appliquer à chaque caisson. Mon prédécesseur a évoqué le principe de signaler la présence du rouge piéton qui peut être complété d'une information relative

au positionnement de ce caisson et donc de l'emplacement de la rue où il est implanté, donc c'est ce message justement qui est défini par ces collègues pour préciser l'endroit où on se trouve et donc on peut avoir plusieurs adresses dans la même rue parce que plusieurs carrefours sont successivement équipés de feux tricolores.

Il y a ensuite une procédure qui s'en suit avec nos partenaires d'envoi d'ordres de services pour la fourniture et la pose et la mise en œuvre par ce groupement que je viens de citer du GCIR. Effectivement, je crois que je vais confirmer – et donc je remercie mon prédécesseur d'avoir été très exhaustif sur le dispositif dans ses grands principes – qu'effectivement à Paris, on applique exactement ces éléments de doctrine pour implanter l'équipement de ces caissons piétons sonores.

On installe ces modules électroniques sur les mats avec le principe d'un message comme je viens donc de vous l'indiquer de « rouge piétons, rue X » lorsque le feu piéton est au rouge et effectivement, lorsqu'il passe au vert on applique le principe de cette ritournelle qu'on a entendue tout à l'heure. On dispose également de deux moyens de commande pour les usagers pour délivrer et disposer de ces informations sonores, effectivement donc le principe...

*[fin de tape 8 face A]*

## **Didier COUVAL**

... commandes individuelles sur la base du modèle universel qui a été évoqué et également le principe de bouton-poussoir qui permet à des personnes... là, je ne sais pas quelle est la fréquence, mais le taux d'équipements des personnes concernées pour les télécommandes en question donc il y a une diffusion assez généralisée dans les services sociaux de la ville de Paris. Après, je n'ai pas d'informations sur le nombre de personnes qui disposent d'ores et déjà de ces équipements et puis chacun peut, comme on oublie ses clés parfois le matin, oublier aussi ce genre d'équipements donc le tout technologique n'est peut-être pas forcément toujours la panacée. Ça, c'est un avis personnel.

Par contre, là je vais peut-être m'attarder un petit peu plus puisque ça fait écho à la présentation précédente. Je n'ai pas eu le temps et le loisir de l'illustrer avec des plans de voiries et de schémas de principe de ces carrefours, mais où on voit qu'effectivement entre la présentation de Monsieur du Certu où on précise des propositions de mesures d'intervention pour trouver des solutions au niveau des carrefours, par exemple l'élargissement des trottoirs, on voit que dans la réalité et dans la mise en place de ces équipements, on a quand même un pourcentage de cas où les sites ne sont pas équipés à ce jour.

Alors, ce n'est pas uniquement une question de programmation en disant on va passer l'année prochaine à 65 % des carrefours équipés, mais c'est aussi parce qu'on a vraiment des cas particuliers qui font qu'il y a toujours et encore des questions de coût, c'est-à-dire qu'il y a eu effectivement une demande et une politique volontariste d'équiper le nombre maximum de carrefours, le budget qui était mis en face, c'était l'équipement des caissons eux-mêmes, point barre, pas forcément des travaux d'aménagement de voiries qui permettent justement que ces caissons et le message sonore soient efficaces.

Donc là, on a quand même déjà un premier delta, une première difficulté. Il aurait fallu presque comparer les deux PowerPoint. Si vous reprenez – je crois que c'est dans les dossiers en version papier – la page qui présentait le cas que vous avez présenté sur les élargissements des trottoirs dans des petites rues qui figuraient un carrefour avec d'ailleurs deux rues à simple sens unique. Alors là, pour le coup, à Paris, ça c'est un cas où en fait ce n'est pas forcément le cas où on va avoir le problème ou l'enjeu puisqu'on est plutôt dans des rues situées en zone 30, et même si elles ne sont pas encore classées en zone 30, on est dans des rues où la ville de Paris, avec le soutien

d'ailleurs de la préfecture de police, évite de poser des signalisations tricolores et maintient farouchement les règles de priorité à droite. Donc là, c'est un cas où effectivement, le dessin en tout cas, ne correspond pas à une réalité parisienne.

Ceci dit, effectivement, on admet qu'on peut voir des voies avec des gabarits peut-être plus larges et où les deux traversées piétonnes antagonistes peuvent être trop rapprochées, ceci dit le cas peut se poser, le cas se posera mais les réponses, là aussi justement, ne sont pas forcément par la création d'une oreille sur les deux angles de la traversée de ce carrefour parce qu'on a également d'autres considérations qui entrent en jeu à Paris. Alors, j'essaie de lister un petit peu la liste des situations un peu spécifiques, c'est qu'on a d'abord le stationnement qui peut permettre de caler une oreille n'existe pas forcément du côté d'une des voies, il faut basculer le stationnement ce qui n'est pas forcément la mesure la plus simple et toujours possible. Et on a également des voies où on a un carrefour où on est entre une voie secondaire et une voie principale et la plupart des voies principales à Paris ne possèdent déjà plus de stationnement depuis longtemps et donc, on n'a pas la possibilité de faire une oreille complète sur l'angle du carrefour.

Donc il y a quand même des cas – on va dire – particuliers qui font que cette situation qu'on a identifiée et analysée de passages trop rapprochés ne peut pas forcément et uniquement passer par la création d'une oreille, sachant que – alors je vous passe les détails – à Paris dans les secteurs patrimoniaux, nous avons également aussi à convaincre les ABF de la pertinence de créer des oreilles venant faire des différences d'alignements dans les axes haussmanniens. On fait carrément tout le trottoir qu'on élargit donc vous imaginez les budgets que ça représente à la place d'une simple oreille qu'on pourrait faire dans le carrefour.

On a aussi un cas aussi particulier où les mouvements tournants sont très importants. Donc là, c'est plutôt le cas un petit peu de grands axes où on a des conflits entre les piétons et durant leur traversée avec des mouvements tournants de véhicules qui viennent des rues adjacentes ou qui s'appêtent à y entrer et lorsque le passage piéton sur la voie principale n'est pas un petit peu décalé pour permettre de gérer un stockage de véhicules avec un feu de sortie. Donc là aussi, on a ce cas intermédiaire de voies où on a une difficulté et en tout cas on ne s'est pas autorisé à mettre le dispositif sonore pour l'instant dans ce cas de figure.

Le troisième cas qui a été évoqué aussi par mon prédécesseur est le cas des traversées plus complexes et plus longues qui se fait par le biais d'un refuge intermédiaire. Effectivement, on peut avoir la solution d'imaginer un refuge où les passages piétons se déroulent en baïonnette, ça existe à Paris. Ceci dit, ce n'est pas généralisé et ce n'est pas forcément une option qui est arrêtée en interne – je parle sous le contrôle de mes collègues de la section réglementation qui sont dans la salle – parce qu'on a aussi des réalités de fonctionnement de ces passages avec un refuge en baïonnette, de stratégies de contournement de beaucoup de piétons alors là pour le coup hyper valides, c'est-à-dire des gens qui se trouvent dans les quartiers par exemple avec une circulation – je vais l'appeler comme ça – de piétons intense et qui n'admettent pas de perdre deux secondes pour faire cette petite chicane et donc qui préfèrent passer directement au milieu du carrefour entre deux voitures.

Là, je dirai qu'il reste une vraie étude à faire entre le bénéfice apporté peut-être sur certaines catégories de personnes pour lesquelles on prévoit ce type de dispositif et après un ensemble d'usagers qui ont des comportements déviants, à cause tout simplement des rythmes de vie urbains et qui font que, à vouloir faire des éléments très techniques, très sécuritaires, il y a toujours aussi des gens qui passent au-dessus des barrières, par exemple derrière des arrêts de bus comme on parlait des quais dans les arrêts de bus, de lignes à haut niveau de service, pour ne pas rater le bus qui arrive, des ados qui sortent du lycée en face, la barrière est effectivement franchie différemment de ce qui était prévu sur le dessin.

Je vais être un petit peu plus modulé dans l'application parce qu'on voit qu'on a des phénomènes, des comportements qui font que les solutions restent à approfondir pour trouver des solutions qui trouvent le juste milieu entre des contraintes et des canalisations de parcours des usagers et les pratiques réelles. Merci.

### **Michèle TILMONT**

Merci beaucoup. Donc on enchaîne : Gérard Briet, le tramway. Comment on traverse très rapidement les voies de tramway en dehors des passages prévus. Cela dit, je signale que quand même moi je connais l'exemple de la ville de Mulhouse où il y a un tramway, où ils ont été obligés de mettre des barrières sur les côtés pour éviter justement que les gens traversent n'importe où, ce qui peut être très dangereux.

### **Gérard BRIET**

Bonjour. Je travaille à la direction de la voirie et des déplacements et je m'occupe des dossiers de sécurité du tramway – puisqu'il y en a deux actuellement T3 et T2 qui vont arriver – pour la partie gestionnaire de voiries donc ville de Paris. J'ai fait partie de l'équipe de la maîtrise d'ouvrage sur le tramway des Maréchaux Sud et je m'occupais de toutes les questions de feux, d'algorithmes de priorité et ces questions de traversées de plates-formes.

Je vais d'abord faire un petit rappel de contexte qui a déjà été évoqué par Christophe Damas tout à l'heure. Pourquoi on a été amené à mettre des signaux R25 spécifiques sur Paris ? Evidemment parce que c'était dans l'air du temps, mais surtout parce qu'on a un phasage spécifique dans les carrefours. A Paris, le tramway passe tout seul dans carrefours ce qui n'est pas toujours le cas dans toutes les villes et il passe tout seul dans les carrefours pour des questions de vacuité du réseau, de faire en sorte que les carrefours ne soient pas trop engorgés. Je ne vais pas développer le sujet, mais c'était un risque majeur sur cette opération.

Partant du principe que le tramway traverse seul les carrefours, tous les véhicules sont arrêtés et par conséquent les piétons traversent. Alors, on aurait pu dire aux piétons « non vous ne traversez pas », mais vous savez qu'à Paris, notamment en France, dès lors que les voitures sont arrêtées, les piétons traversent. Ils traversent partout sauf évidemment sur les rails puisqu'il y a le tramway qui passe. Donc on a une opposition de phase – comme on dit dans le jargon technique – systématique dans la traversée du boulevard des Maréchaux, qui est donc cet axe horizontal. Donc une traversée en deux, voire trois temps.

Alors, s'est posée après la question de savoir si on équipait la plateforme avec des signaux spécifiques. On aurait très bien pu ne rien faire du tout comme ça se pratique quelquefois ou mettre des signaux classiques, figurines vertes et rouges, les signaux R12 mais il y avait un problème – c'était assez intuitif – de confusion entre ces signaux, puisqu'il y en a un sur les Maréchaux qui aurait été au vert et l'autre sur le tramway qui aurait été au rouge.

Donc intuitivement, on a pris la décision d'équiper de ces nouveaux signaux qui sont des signaux ferroviaires qu'on peut retrouver dans les gares et sur la traversée des rails. Quand je dis intuitivement, on a quand même pris contact avec nos collègues de l'Etat, on est allés en discuter à la DSCR, on est allés en discuter avec les commissions de sécurité BITMTG et STRMTG, enfin tout ça a fait l'objet d'une concertation. Enfin, voilà le contexte.

D'autre part, puisqu'on avait pris la décision d'équiper ces rails du fameux R25, s'est posée très rapidement la question de la sonorisation. C'était en cours de travaux, on était en 2004, le tramway devait être livré fin décembre 2006, on était dans une seringue, on n'avait pas trop le temps de

réfléchir. Donc on a dit la sonorisation, on ne va pas traiter maintenant, on va la traiter après, on fera les expérimentations qu'il faut et on y reviendra un petit peu plus tard, parce que sinon on n'était pas dans les échelles de temps qui permettaient de faire ça sereinement. C'est ce qu'on a fait l'année dernière, enfin en 2007 et en 2008.

En 2007, on a essayé de mettre au point un dispositif et puis en début d'année 2008, ça a été testé. Ça a été testé donc en vraie grandeur sur le carrefour que vous avez sur le plan, un petit carrefour assez tranquille pour que les personnes malvoyantes qui traversent puissent faire ça de façon assez sereine et sur deux traversées. Alors, vous voyez que la traversée de gauche a un refuge de 1,5 mètre. La majorité des refuges sur le tramway des Maréchaux Sud font 1,5 mètre de large, alors on est en dessous des recommandations du Certu, mais ce n'est pas très glorieux. Les questions d'espace dans les projets de tramway sont des questions extrêmement douloureuses, il a fallu se battre pour avoir deux files de circulation, sachant qu'il y a quand même des fermetures du boulevard périphérique la nuit et que tout le monde passe dessus et puis ces questions de refuge.

Mais le problème numéro 1 – je dis ça en passant – c'était quand même dans des questions d'espace, il y avait des questions d'arbres puisque le boulevard des Maréchaux est très arboré et qu'on ne pouvait pas abattre tous les arbres quitte à en replanter autant, voire plus après, politiquement ce n'était pas possible. Donc en fait, on avait des restrictions d'espace qui ont amené à se retrouver avec des refuges de 1,5 mètre. Si on avait pu avoir deux ou trois mètres, on l'aurait fait de façon plus aisée.

Donc ce premier passage piéton à gauche et le deuxième à droite qui lui est situé sur une station, à côté d'une station, là on l'a, on a des refuges un peu plus conséquents avec une largeur de 4 mètres. Sur la traversée de gauche, donc hors station, on a testé un dispositif où les feux, donc vous avez en vert les feux R25 traversée piétonne et en bleu les feux R12 donc figurines vertes et rouges classiques. Vous voyez que sur ce refuge, les feux sont dos-à-dos, donc on est en opposition de phase quand les Maréchaux sont au vert, le tramway est au rouge et tout ça doit fonctionner en même temps avec des sons différents. C'était ça le test qu'on voulait faire pour savoir s'il y avait moyen de sonoriser toutes ces traversées ou pas.

Alors, on a travaillé avec un acousticien, avec l'aide de Christophe Damas et l'aide du laboratoire des équipements de la rue de la ville de Paris. On est toujours restés dans la réglementation sur les signaux R12, donc les figurines vertes et rouges, concernant les sons, mais on a travaillé les sons, les voix et les textes. Sur les sons, on a pris des rythmes différents, des fréquences un peu différentes. Les voix, on a une voix d'homme – ou je ne sais plus exactement – sur la traversée voiture et une voix de femme sur la traversée chaussée, non c'était l'inverse, de façon à ce que les différenciations se fassent mieux. Les textes ont été travaillés pour la partie tramway, puisqu'ils sont relativement figés sur la partie R12, sur la partie chaussée, mais sur les tramways, il n'y avait rien il n'y a rien qui existe donc on a travaillé... par contre, là-dessus il n'y a pas de carte son donc je ne peux pas vous les faire écouter. Enfin, il y a eu un travail assez important qui a été exécuté, pardon ?

### **Intervenant de la salle**

Je les ai.

### **Gérard BRIET**

Tu les as ? En fait, c'était la solution vers laquelle on souhaitait se diriger pour deux raisons, parce vous avez d'abord un alignement visuel des signaux pour les gens qui ne sont pas malvoyants donc il était... Ce n'est pas ce qui a été fait dans le projet, mais on s'est aperçu de ça après, finalement il

vaut mieux aligner les signaux visuels parce que les gens ont tous les signaux. Quand bien même ils sont en opposition de phase, ils ont tout dans le même champ visuel et ils peuvent décider. Ils voient les incompatibilités et ils peuvent prendre une décision en connaissance de cause.

Donc ça, c'était la première partie et puis pour un projet c'est bien plus simple de dire à un maître d'œuvre ou à une entreprise « tu m'alignes tous les signaux » que de dire « tu me les mets en quinconce » alors parce qu'en quinconce que j'en mets un à droite ou j'en mets un à gauche et quand vous passez sur le terrain, vous faites votre visite de chantier, il y a le gars qui dit « tiens viens voir, le signal que tu voulais mettre là, tu vois dessous il y a une conduite de 1,5 mètre de diamètre, alors tu ne veux pas que je la pousse un petit peu », « écoute, vas-y » et on se retrouve avec des situations assez incohérentes, donc alignement visuel.

Puis, c'est notion aussi, pour les malvoyants, d'avoir un couloir auditif, essayer d'avoir ce couloir auditif. Mais comme on n'était pas sûrs d'arriver à cette solution, on a donc testé sur l'autre partie, côté station, on a des refuges plus larges, une sonorisation en quinconce. Donc tous les signaux sont sonorisés, mais vous voyez qu'ils sont disposés en quinconce, ce qui fait qu'une personne qui est au milieu par ici a moins de pollution sonore que dans le cas précédent. Et on a même mis ici un haut-parleur directionnel pour tester, parce qu'en discutant avec les acousticiens, on sait qu'il y a des capacités techniques importantes d'amélioration en matière sonore. Ça a un coût et surtout ça pose le problème également de l'effraction puisqu'il y a pas mal de choses sur la voie publique qui sont vandalisées mais il y a des possibilités techniques.

Ce qui est intéressant quand on a amené cette expérience, c'est d'examiner le protocole. D'abord, l'expérience a été menée par l'ECT, la ZELT, la zone d'expérimentation du laboratoire de Toulouse, et donc c'est la ZELT qui a choisi le panel en collaboration avec la PAM. On a donc 24 personnes avec des handicaps différents, certaines équipées de cannes, d'autres pas, certaines avec des chiens d'autres pas et donc qui ont procédé à des allers-retours. A noter qu'on avait un usage obligatoire de la télécommande et tous les signaux se déclenchaient, parce qu'à l'époque on ne savait pas trop comment procéder s'il faut les déclencher les uns après les autres ou tout en même temps. Donc voilà ce qui était décidé.

D'ailleurs, un des points qui s'étaient posés aussi, c'était la durée du vert, puisque sur le R25 Christophe Damas vous a expliqué tout à l'heure que vous avez un rouge et qu'il y a un clignotement, mais vous n'avez pas de vert, le signal est éteint. Donc pour les malvoyants évidemment il faut recréer cette notion de vert. C'était de savoir quelle était sa durée. [*Jingles*] Vous voyez les gens essayent de rouler les R, il y a un travail sur les accentuations, mine de rien, il y a tout un travail qui a été fait et qui est assez intéressant d'ailleurs.

Ce qui est intéressant aussi de noter, c'est que dans l'expérimentation on a essayé de quantifier... il y a deux phases, il y a des interviews et il y a une phase d'analyse des comportements, et je rejoins ce qui a été dit tout à l'heure par Maryvonne Dejeammes sur le fait qu'il est très important de faire des expérimentations avec des protocoles qui soient assez travaillés parce que vous allez voir que dans ce que je vais vous présenter il y a des incohérences entre les interviews et les comportements. Donc il faut faire très attention à ça.

D'abord sur les observations des résultats – ça a été fait par caméra – on constate globalement, quand on compare les résultats avec des R12, donc des figurines vertes et rouges classiques, personne ne part au rouge, ce qui est déjà rassurant. Ça veut dire que les gens ont relativement l'habitude des signaux classiques parce que dans le panel des gens qui avaient été pris, la plupart avaient l'habitude de traverser avec des signaux sonores, donc ils connaissaient le dispositif. Il y en a 10% qui ont traversé au rouge parce qu'ils ont oublié d'utiliser la télécommande.

Ce qui est intéressant d'examiner, ce sont les confusions qui ont été observées par la caméra dans les deux cas. Quand on regarde le fonctionnement en quinconce, on n'a que cinq confusions alors que quand on est dans un alignement sonore, on a plus de confusions, on a neuf confusions. Ces confusions sont dues à quoi ? Elles sont dues au fait que les gens confondaient le... par exemple, ils voulaient traverser la chaussée ici et, en fait ils écoutaient le signal du tramway ou inversement, ce qui peut amener à des comportements dangereux. D'ailleurs, il y a eu des cas où il a fallu que l'accompagnant retienne les personnes donc ce n'est pas neutre.

On voit bien qu'on a un dispositif du tout aligné qui est plus dangereux finalement que le dispositif en quinconce. Après dans les interviews, globalement les gens ont apprécié et ont bien perçu le dispositif et qu'il est globalement facile à comprendre. Alors je passe, les résultats de l'enquête sont bien plus compliqués que ça et tout est chiffré, je vous fais une synthèse. Globalement, les gens sont satisfaits et il y a un nombre non ridicule qui sont très satisfaits. Ce qui est quand même très intéressant, c'est que l'alignement sonore est préféré au dispositif en diagonale. Les gens évidemment préfèrent un alignement sonore, mais par contre se trompent plus.

Donc si on en tire des conclusions, si on fait des enquêtes uniquement sur des interviews, on peut se tromper lourdement. Je pense que c'est le rôle probablement de l'Etat que de fournir des protocoles de tests qui soient relativement cadrés parce que d'une part je pense que quand on met en place un dispositif il faut le tester, que ce soit pour du marquage au sol ou n'importe quoi ou des traversées mais là encore, c'est plus vrai et puis ça pose la question de comment on évalue le panel et quel type d'évaluation on fait, ça me paraît important.

D'autres résultats annexes au cours des interviews, c'est que les largeurs des îlots sont insuffisantes mais ça on pouvait s'en douter, qu'il ne faut pas éteindre le R25 avant le passage du tram parce qu'on a quand même imaginé... ce qu'il faut savoir, c'est que sur le tramway des Maréchaux Sud, pour économiser – je dirais – le temps, on renvoie la circulation alors même que le tramway n'est pas sorti du carrefour, enfin on peut le renvoyer, ce qui n'est pas dangereux pour les gens, les automobilistes ou les piétons lambda, puisqu'au moment où leur feu se déclenche au vert, ils voient le tramway dans le carrefour. On s'était posé la question pour les malvoyants, mais on avait dit mais le tramway fait du bruit donc ils vont l'entendre eh bien non. Il faut donc éteindre les R25 quand le tramway est sorti du carrefour, et c'est d'ailleurs ce qui est repris dans l'expérimentation à Bordeaux et dans la réglementation qui va avoir lieu.

Les gens souhaitent aussi améliorer la mélodie du vert R25, c'est ce qui a été repris dans la deuxième expérimentation de Bordeaux. J'ai oublié de vous dire que notre expérimentation est venue entre les deux expérimentations de Bordeaux, donc on est au milieu. Cette question – semble-t-il – vient d'être résolue, qu'effectivement les gens semblent préférer les haut-parleurs directionnels, parce qu'en fait on a des haut-parleurs qui sont en chasse d'eau et il paraît qu'il n'y a rien de pire en termes d'acoustique que des haut-parleurs en chasse d'eau. Donc il vaut mieux avoir des haut-parleurs latéraux, mais ça pose le problème de la hauteur du dispositif, on peut se cogner dedans, etc., l'accès. Et puis les gens ont posé la question de la dérive des trajectoires notamment quand vous avez une sonorisation en quinconce, puisqu'au lieu d'avoir un couloir visuel direct, ils font une trajectoire un peu erratique.

Qu'est-ce qu'on a fait avec tout ça ? Déjà le constat de ce qu'on avait sur le tramway des Maréchaux Sud, parce que ce dispositif de sonorisation s'inscrit dans une réflexion plus globale sur les traversées piétonnes sur le tramway, donc sur l'extension. Sur le tramway des Maréchaux Sud, déjà on n'a pas de bandes d'éveil – vous voyez – elles sont en granite, c'est du dur, mais il n'y a pas de contraste. Je renvoie à la discussion qu'il y a eue hier sur la nécessaire implication des architectes et des maîtres d'œuvre privés – et publics d'ailleurs – dans les processus de réflexion parce qu'évidemment là vous voyez qu'on est dans un espace *open space*, avec des tons qui sont

monochromes, et ce sont des choix architecturaux. Il y a ce problème-là. Sur l'extension, on va donc avoir des bandes d'éveil qui vont être contrastées, probablement en béton blanc ? C'est ça Amélie ? Non.

Un ressaut de deux centimètres sur la voirie et sur le tramway des Maréchaux Sud, on n'a pas de ressaut de deux centimètres, c'est-à-dire qu'on n'est pas homogène donc sur le tramway des Maréchaux Est, on va avoir ce ressaut de deux centimètres homogène. La largeur des refuges va être augmentée à 2 mètres. Après des batailles aux mairies, on va avoir ces refuges à 2 mètres, ce qui amène donc à des abatages d'arbres en nombre conséquent et quand on abat un arbre à Paris, on passe sous le coup de la loi de déforestation de 1901 ou 1905, donc ça ne se fait pas comme ça. Ce n'est pas ça, mais voilà. Donc une avancée significative.

Voilà un exemple de ce qui va être fait sur l'extension à l'Est, étant entendu que le plus important, c'était de savoir où on allait mettre les poteaux et où on allait mettre de l'alimentation électrique. Après, quand il s'agira de modifier les sons ou des choses comme ça, ça sera quand même plus simple et au moins ça c'est figé. Donc on a choisi une sonorisation en quinconce puisqu'on a vu que le couloir visuel amenait plus d'erreurs qu'en quinconce, ce n'est pas...

*[fin de tape 8 face B]*

## **Gérard BRIET**

.. on est en quinconce. Par contre, on garde un alignement visuel pour les gens qui n'ont pas de handicap visuel. Donc les signaux R12 et R25 dans le même champ visuel. Là, on en a rajouté mais je ne suis pas sûr qu'on les maintiendra, on verra. A long terme, on va continuer la réflexion avec Christophe DAMAS pour travailler les sons, on va voir si on met des haut-parleurs directionnels, mais sur ce projet-là je ne suis pas sûr qu'on sera prêts. Et peut-être qu'on arrivera un jour à mettre quand même des R25 et R12 dos-à-dos, on verra bien jusqu'où on arrive à pousser la technique, mais il faudra le tester.

J'indique d'ailleurs que cette configuration permet de revenir justement à un couloir auditif s'il le faut, donc c'est réversible. Je terminerai sur les traversées des rails sur le tramway parce que vous savez que la réglementation fait qu'on ne peut pas mettre de damiers blancs de passages piétons, qu'on a sur les chaussées, sur la partie ferroviaire puisque le ferroviaire a la priorité sur les autres modes transport, donc on n'a rien. Mais ne rien avoir, ce n'est pas satisfaisant puisqu'on vient les guider, les malvoyants arrivent jusqu'à la bande d'éveil qui est ici, et puis après ils sont livrés un peu à eux-mêmes et puis on les récupère de l'autre côté dans l'état où on peut. Donc il y a des gens qui pourraient très bien sortir et... alors sur les traversées directes, ça ne pose pas trop de problèmes, c'est surtout sur les traversées inclinées que ça pose des problèmes. On est en cours de test actuellement, là je n'ai montré qu'un dispositif parmi d'autres où on a en fait des bandes blanches qui sont des bandes, si c'est fait au marquage ça peut être du 18 parce que c'est standard, si c'est fait en calepinage avec des matériaux nobles et bien ça peut être 20 voilà, et ça nous fait donc... Veuillez nous excuser pour cette interruption du programme.

Voilà, on a quatre bandes qui délimitent un espace comme les bandes de traversées piétonnes, qui sont perpendiculaires à ce qu'on a sur la chaussée pour que le piéton n'ait pas l'impression d'être en priorité. Il ne faut justement pas qu'il y soit et puis on essaye de regarder des solutions sur le guidage – je n'y reviens pas – c'est ce qui a été exposé tout à l'heure, les différentes solutions possibles, donc on est en test. Voilà, je vous remercie.

**Michèle TILMONT**

Merci beaucoup.

**Christophe DAMAS**

Je voudrais juste ajouter un point puisqu'on avait testé aussi sur Bordeaux après les configurations alignées et non alignées et on n'a pas observé les mêmes conclusions que sur Paris. Donc il faudra qu'on regarde un petit peu plus près la signification statistique de ces éléments pour voir si on peut conclure ou pas, mais pour l'instant je n'ai pas un avis très tranché sur la question.

**Michèle TILMONT**

24 personnes ce n'est pas énorme non plus comme test. C'est ça peut-être qui fait qu'il y a des aléas. Enfin, je n'en sais rien mais...

**Christophe DAMAS**

On est monté à combien sur Bordeaux ? On avait 60...

**Michèle TILMONT**

Chantal Duchène réagit immédiatement.

**Chantal DUCHENE**

D'abord, la première chose que je voudrais dire c'est que même si je suis une ardente défenseuse des transports collectifs, il faut bien savoir que nous ne connaissons pas grand-chose sur l'accidentologie avec des tramways, ce qui est un petit peu un problème parce que quand on ne connaît pas l'accidentologie, on ne sait pas bien comment agir. Quand il y a des accidents avec des tramways dans les différentes villes de France, personne ne se précipite pour aller en parler. Donc c'est une question que nous avons traitée avec le STRMTG qui est le service technique des remontées mécaniques et des transports guidés, qui en ce moment en collaboration avec l'INRETS établit ce recensement et donc une typologie qui à mon avis nous sera très utile. Mais ce que nous savons en tout état de cause, c'est que les accidents les plus fréquents sont quand même des accidents avec les piétons. Bien évidemment, quand en plus ces piétons ont un handicap, ils sont d'autant plus vulnérables.

Donc on voit qu'on va avoir encore du travail à faire, que le travail est devant nous et d'ailleurs on le voit bien puisqu'avec ce qui vient de nous être présenté, on voit qu'on est dans une science balbutiante et expérimentale même si on peut espérer qu'on va arriver à dégager des voies de solutions.

Bien évidemment, ce n'est pas très rassurant pour ceux qui sont en train de construire des tramways parce qu'ils se disent qu'est-ce que je dois faire effectivement, c'est toujours la même question. Et je répète que là on traite les tramways, mais qu'on a toute la question des voies de bus – alors Paris aussi a une grande expérience avec ces voies bus, je ne sais si vous aurez le temps de nous en dire quelques mots – mais avec le développement des bus à haut niveau de service, il faut aussi qu'on traite cette question-là. Très souvent, quand on fait un bus à haut niveau de services sur les emprises, etc. et sur le financement aussi, l'argent qu'on est prêt à y mettre, on n'a pas les mêmes marges de latitude qu'avec des tramways. Il faudra qu'on trouve des solutions et des solutions à l'économie.

Je terminerai en disant que puisque l'Etat, en tous les cas pour les villes hors Île-de-France, s'est décidé dans le cadre du Grenelle à rétablir les subventions qu'il avait supprimées fin 2003, le président de la République a d'ailleurs déclaré que ça avait été une erreur. Je pense que l'Etat a un rôle à jouer puisque aujourd'hui il est décidé à apporter à nouveau des subventions aux collectivités, pour prendre tous ces équipements dans l'assiette subventionnable, mais même pour donner, une fois qu'on aura un peu stabilisé la doctrine, des recommandations aux collectivités pour que ces choses-là soient mises en œuvre. Voilà, ce que je peux dire à ce stade du débat.

### **Michèle TILMONT**

Bien. Est-ce que vous avez des questions ?

### **Gérard BRIET**

Excusez-moi, je voudrais rajouter, Madame, sur ce que vous avez dit sur les voies de bus parce qu'en fait il y a un autre pan d'étude que je n'ai pas évoqué parce que ce n'est pas la sonorisation, qui est l'évaluation visuelle, les signaux R25 pour les gens qui ne sont pas handicapés. Donc on a regardé si aussi ça fonctionnait bien et on a comparé par rapport à un site équivalent sur le Mobilien, donc avec des bus. On était en axial et on a regardé les taux d'infractions de figurines sur le tramway, sur le Mobilien et on a interviewé les gens.

Le résultat, c'est que globalement, sur le tramway, les gens transgressent la figurine R25 quand un tramway arrive, mais qu'ils le font sciemment un peu comme sur les signaux piétons normaux, parce qu'on a regardé c'était avant gong et après gong. Quand un tramway arrive dans un carrefour, il *gong* systématiquement, donc on considère que quand le tramway *gong* c'est que là, si le piéton traverse, là il n'est plus en situation de sécurité et prend un risque alors que s'il traverse avant gong, vous considérez qu'il a regardé le tramway et puis il a décidé qu'il pouvait passer.

Effectivement, les gens transgressent, mais ne considèrent pas ça comme dangereux, il y a assez peu de transgressions après gong. Les gens plébiscitent le fait d'avoir une signalisation verticale et je pense même horizontale distincte entre le rail et la route, donc ça conforte l'idée du R25 et de ne pas garder les signaux R12 classiques.

Sur le Mobilien, ce n'est pas du tout pareil parce qu'il y a une confusion entre... si vous voulez, la chaussée, vous ne traversez pas des rails, vous traversez une chaussée et puis à Paris, dans les couloirs bus, vous avez des bus, vous avez des vélos, vous avez des taxis, vous avez plein de... voilà, et donc ce n'est pas du tout compris. Les scores sont très mauvais pour le Mobilien et ils sont plutôt bons, voire très bons pour le tramway.

### **Chantal DUCHENE**

Ce qui ne va pas manquer de poser de problèmes puisque, par exemple à Nantes, pour la première ligne de bus à haut niveau de service, on a adopté une signalisation ferroviaire. On voit bien qu'on a une incertitude et que pour la personne malvoyante, c'est vrai qu'on a quand même intérêt à avoir une homogénéité des systèmes parce que sinon, selon qu'on est dans telle ville ou dans telle ville, si ce n'est pas les mêmes règles, c'est quand même un tout petit peu difficile à comprendre. Donc on voit bien que là, il faut absolument qu'on travaille sur ces histoires de bus à haut niveau de service qui, là aussi, ont des caractéristiques différentes, ce n'est pas pareil le Mobilien à Paris et la ligne de bus à haut niveau de service à Nantes, ça n'a même pas grand-chose à avoir, bien que ce soit tous les deux des bus à haut niveau de service. Donc vraiment là, on a un domaine – et je ne sais plus où est Maryvonne, elle est là-bas – sur lequel il faut absolument qu'on s'y mette dare-dare pour avancer et aboutir à des préconisations qui permettent de faire au mieux

## **Philippe GOHLER**

Juste une petite question. Philippe Gohler, responsable du service voiries à la ville de Poitiers, je voulais savoir s'il existe des choses par rapport à tout ce qui est borne escamotable sur la signalisation ? Parce que justement, nous par exemple, même par rapport au bus, on le fait passer dans des rues piétonnes, etc., qu'est-ce qu'il en est par rapport à cette signalisation aujourd'hui ? Est-ce qu'il y a des gens qui travaillent dessus ?

## **Michèle TILMONT**

Je peux donner des indications. Les bornes escamotables sont réglementées et maintenant il y a un signal visuel pour le moment où elle est en fonctionnement, mais effectivement il n'y a pas de complément auditif.

## **Philippe GOHLER**

Il n'y a rien pour les PMR aujourd'hui, on est d'accord ?

## **Jérôme PUËYO**

Jérôme Puëyo donc directeur infrastructure de la communauté d'Agglomération de Blois. Je voudrais revenir avant ce qu'on a vu sur les tramways, sur les dispositifs à répétitions sonores et tactiles. C'est quelque chose qu'on commence à mettre en place puisqu'on a créé un nouveau carrefour à feux il y a peu de temps et on est en train de remettre aux normes deux carrefours à feux, dont un qui ne fonctionne malheureusement pas trop bien encore, ce qui nous pose soucis. Ce qui m'interpelle, c'est quid de la maintenance derrière ? Parce qu'il doit y avoir des pannes et je suppose aussi qu'il y a beaucoup de vandalisme sur ces dispositifs et aussi malheureusement il peut arriver qu'un feu se mette au clignotant. Alors en tant que valide, soit en tant que piéton ou automobiliste, c'est quelque chose qu'on arrive à gérer. Pour une personne malvoyante, ça devient à mon avis plus compliqué et j'aimerais connaître quels sont les dispositifs en cas de mise au clignotant ou de panne. Qu'est-ce qu'on peut donner comme message ?

## **Gérard BRIET**

Sur la mise au clignotant, il n'y a pas pour l'instant d'information qui est donnée à la personne aveugle et malvoyante. La figurine piétonne est éteinte quand les feux fonctionnent au jaune clignotant, il faut évidemment que ça dure le moins longtemps possible parce qu'on sait que le jaune clignotant est source d'accidents, aussi bien pour les automobilistes que pour les piétons, les piétons ne peuvent plus traverser les carrefours à feux, ce sont les premiers à être affectés par ce type de pannes. Donc la réglementation recommande de faire en sorte que ça dure le moins longtemps possible et qu'on intervienne le plus rapidement possible pour mettre fin à ce jaune clignotant. Et comme on n'a pas d'informations au niveau du caisson piétons, on a simplement l'information comme quoi le caisson piéton est éteint, on n'a pas pour l'instant prévu de donner une information à la personne aveugle et malvoyante. Donc elle sait effectivement que ce truc-là ne fonctionne pas puisque quand elle va appuyer sur la télécommande, elle n'aura pas de message ni rouge ni vert, elle peut en déduire que le dispositif ne fonctionne pas, mais ça ne va pas résoudre son problème de traversée, puisque de toute façon physiquement...

## **Jérôme PUËYO**

Je suis d'accord. Le tout est de savoir effectivement sur une panne... c'est d'avoir effectivement un dispositif qui renvoie quelque part pour pouvoir faire une intervention la plus rapide possible. En

attendant, je me disais que s'il y a une mise au clignotant, le feu est quand même alimenté donc il peut y avoir un message quelconque, sonore je pense notamment, qui fasse qu'effectivement la personne, notamment malvoyante, soit alertée. Alors, effectivement ça peut la mettre dans une situation difficile, c'est-à-dire qu'à un moment donné elle n'est pas vraiment en mesure de traverser

### **Gérard BRIET**

De toute façon, qu'on lui donne l'information ou pas, elle aura de grandes difficultés à traverser, mais elle peut déduire que le système ne fonctionne pas, ça peut être une panne du répétiteur sonore, mais elle n'a pas cette information spécifique comme quoi le carrefour est au jaune clignotant. Donc soit le répétiteur est en panne, soit effectivement c'est l'ensemble du carrefour qui est en panne.

### **Un intervenant**

Je ne sais pas si le plus urgent là-dedans, c'est de mettre un message sonore. On peut aussi faire en sorte que le carrefour soit réparé dans les meilleurs délais.

### **Un intervenant**

Je vais enchaîner et compléter. Effectivement, dans la délivrance de ces télécommandes aux personnes souhaitant en disposer, il y a une petite fiche d'accompagnement d'informations donnant toutes les adresses des huit sections locales de voiries que j'ai citées dans l'instruction technique de l'aménagement de ces feux, qui sont tenues ensuite de répercuter l'information dans les meilleurs délais aux équipes venant intervenir sur la maintenance des feux en général. Ça, c'est la théorie, j'avoue qu'il semblerait qu'il y ait aussi malheureusement des cas où cette chaîne de principes ne fonctionne pas dans les meilleures dispositions. Des usagers nous signalent que leur alerte auprès des services concernés n'a pas été suivie d'effet avec des délais dépassant le raisonnable. Donc je vous avoue qu'on va mener un peu une enquête en interne chez nous, comme on voit aussi quelques véhicules de la voirie qui parfois sont garés aussi sur le trottoir. Ça fait partie voilà des choses humaines qui ne sont pas aussi résolues par uniquement des doctrines et des protocoles internes de fonctionnement, de l'idéal en fait.

### **Michèle TILMONT**

Questions ? On sait tout sur le sujet ?

### **Un intervenant**

C'était juste une petite précision sur la maintenance qu'on m'a signalée. Je pense que vous êtes au courant, mais sur les vibreurs ronds que vous nous avez montrés, où il y arrive d'avoir des pannes qui nécessitent une gestion globale des stocks. Des villes comme Le Mans avaient mis des indications en braille qui permettaient aux aveugles de repérer en même temps le nom des rues, la gestion par les services techniques municipaux fait qu'on gère sur un stock et puis après comme les équipes ne peuvent pas lire le braille, on remet des choses qui ne correspondent plus aux indications. Donc là on a une dégradation du service qui se fait ne serait-ce que par la chaîne de maintenance. Voilà, c'était pour cette précision sur l'entretien et la maintenance qui est quand même un gros problème des collectivités locales.

### **Gérard BRIET**

Dès qu'on apporte une information additionnelle qui est spécifiquement localisée, on a ce problème-là. De même qu'on peut se tromper également sur les informations de messages sonores

délivrés dans les rues. Bon, il faut faire très attention à bien mettre les bons noms de rues aux bons endroits, parce que ça n'est qu'une puce électronique qu'on vient ficher donc il faut systématiquement vérifier qu'effectivement on a bien programmé dans le répéteur la bonne rue. Certaines villes ont fait le choix, par exemple, de ne pas mettre le nom de la rue comme ça tous les répéteurs sont équipés du même dispositif donc on n'a pas à installer des programmes spécifiques dans chaque répéteur.

### **Un intervenant**

Bonjour, c'est Henri, je suis correspondant accessibilité à la DDE de la Marne. Ma question porte sur le diaporama de Maryvonne Dejeammes sur les bandes d'éveil à la vigilance, sur les revêtements très tactiles, très rugueux. Je voulais savoir si vous avez pensé à faire des bandes d'éveil lisses pour justement apporter le contraste avec le revêtement ?

### **Maryvonne DEJEAMMES**

Non, parce que les personnes aveugles et malvoyantes ont besoin d'un code uniforme et donc il serait très dangereux de dire on passe à un autre code. Passer, si je comprends bien votre proposition, à un matériau lisse qui se substituerait en éveil de vigilance, je crois que...

### **Un intervenant**

Le but étant de faire un contraste justement avec le revêtement.

### **Maryvonne DEJEAMMES**

Oui, mais ce qu'il faut c'est comprendre ce contraste. Si vous n'avez pas l'explication et si vous ne l'apprenez pas et si on vous le change sur votre cheminement, ça ne va plus quoi, je crois que... Claire-Noëlle Piriou pourrait peut-être apporter un complément.

### **Claire-Noëlle PIRIOU**

Je voulais rajouter que déjà un sol rugueux n'est pas vraiment très compatible avec l'usage de la canne, donc si on peut l'éviter ce n'est pas mal. Je dis comme Maryvonne qu'il faut – et je l'ai dit hier – quelque chose de cohérent et de compatible sur tout un même lieu sinon les gens ne vont pas s'en sortir. S'il faut qu'ils lisent un mode d'emploi des différentes bandes avant de pouvoir sortir, vous voyez la difficulté et ils en ont déjà suffisamment. Et puisque j'ai l'occasion d'avoir le micro, je voulais dire qu'en fait si on est dans le sens de Monsieur Pellerin hier, si on ne parle pas du désir des personnes déficientes visuelles, mais si on parle bien du besoin, je crois qu'il faut quand même que ça soit clair que ces gens-là ont besoin pour se déplacer de trois types de bandes : une bande d'éveil de vigilance – on en a parlé –, une bande de guidage – on en a parlé ce matin – et une troisième bande dont on ne parle pas beaucoup, mais qui n'est pas une bande de guidage, qui est une bande de localisation qui pourrait répondre à des besoins type localisation d'un arrêt de bus lorsqu'il n'y a pas d'abris de bus par exemple, et ça n'a rien à avoir avec le guidage, c'est savoir où se trouvent les choses. Donc à réflexion.

### **Michèle TILMONT**

Le Certu, il reste encore de beaux jours devant eux !

### **Maryvonne DEJEAMMES**

Il ne faudra pas que nos moyens diminuent trop.

## **Un intervenant**

Je suis un tout petit peu chagriné, tout simplement parce qu'on a parlé d'espace – on va dire urbain – où on est, en règle générale, sur du minéral, alors après effectivement des surfaces rugueuses en pavés et ainsi de suite ou de l'enrobé, bref. Sauf qu'il y a une question qui reste en suspens, c'est quid on va dire des parcs et jardins ou – puisque je viens de la région blaisoise – de certains parcs de châteaux et je pense notamment à Chambord où il est évident qu'on n'a pas tous les revêtements qu'on a vus là, et on imagine assez mal sur un château qui est l'un des châteaux les plus visités de France et peut-être du monde qu'à un moment donné on a à y mettre des revêtements comme on a eus.

Or, on peut quand même imaginer que justement des personnes malvoyantes puissent aller jusqu'à l'entrée du château de Chambord, jusqu'à l'entrée du château de Blois, jusqu'à l'entrée du château de Beaugard qui est à 3 ou 4 kilomètres de... voilà, et là je n'ai pas encore vu de dispositifs... alors quand on parle de contraste, on est dans une région où on fait des allées en calcaire avec des revêtements qui évoluent au fil du temps puisque ça ne se tient pas, comment faire en termes de granularité par rapport à ce qu'on vient de dire ce n'est pas parfait. En termes de contraste avec bandes podotactiles, vous m'excuserez, mais une bande blanche sur un revêtement qui est on va dire jaune clair, en plus ça dépend de la provenance du calcaire, là je n'ai pas trouvé de réponse.

Il y a un autre point sur lequel je n'ai pas trouvé de réponse, c'est la place de l'arbre dans la ville, déplacer un candélabre, c'est un matériel c'est assez facile. Déplacer un arbre sur un trottoir, vous m'excuserez, mais il faut discuter. Alors, soit effectivement on arrive à le déplacer et tout va bien, on essaye de le repositionner au mieux, malheureusement on essaye de le positionner aussi en fonction de ce qu'il y a dessous, les réseaux, soit on le laisse en place et on n'a quasiment pas de fosses d'arbres autour et on a effectivement des racines qui viennent caresser la surface. Sans parler de personnes malvoyantes, de toute façon c'est dangereux, pour une personne âgée même pour des gamins. Soit on crée des fosses qui ne sont pas toujours d'ailleurs recouvertes avec des dispositifs adéquats, donc là c'est encore pire.

Quelles seraient – j'ai envie de dire – les solutions les plus adaptées pour effectivement arriver quand même à conserver l'arbre dans la ville parce que si demain on n'a pas d'arbres dans la ville, on n'aura quand même pas quelque chose de très original. Voilà deux types de réponses effectivement, c'est l'accès dans les parcs et jardins où on n'a pas forcément des revêtements comme on a comme dès lors qu'on sort dans la rue, et comment on traite le problème de l'arbre dans la ville qui est lui aussi un obstacle pas souvent facile à traiter et là je sais de quoi je parle !

## **Michèle TILMONT**

Je peux peut-être essayer de répondre sur le premier point. En ce qui concerne la création d'espaces publics, d'espaces verts publics, de jardins, il y a des concepteurs qui sont quand même très au fait de la réglementation en matière d'accessibilité et qui font beaucoup d'efforts parce qu'ils sont peu nombreux quelque part donc l'information passe mieux. Ils font beaucoup d'efforts sur la conception de ces espaces.

Sur les espaces existants, c'est probablement un autre problème, mais je crois que la ville de Paris a aussi une direction des parcs et jardins qui est très efficace dans ce domaine, donc je pense qu'on n'est pas, nous tous, tout à fait au courant de tout, mais je pense que ça ne se passe peut-être pas aussi mal qu'on pourrait le croire.

Il faudrait un autre colloque pour évoquer ce cas, mais c'est vrai que notre idée au démarrage de ces journées, c'était de traiter de l'établissement des plans de la mise en accessibilité de la voirie et

d'aménagement des espaces publics, donc il y avait bien le volet vert – si je puis dire – qui était partie prenante de la réflexion et que compte tenu des interventions qui ont été programmées, on a peut-être oublié quelque part cette question, qui est une question importante parce que je crois que les personnes qui sont en situation de handicap ont tout à fait droit aux loisirs et aux loisirs verts et que dans une ville qui présente des espaces verts, c'est quand même des lieux de rencontres, de fréquentations, de sociabilité qui sont très importants. Je plaisantais hier matin en disant qu'il fallait des bancs et des bancs avec des accoudoirs ? Je crois que c'est avec Monsieur Nègre qui nous parlait de bancs, mais c'est vrai, je crois que ce sont des éléments de citoyenneté qui sont relativement simples du reste et tout à fait précieux pour la vie quotidienne des personnes. Voilà, donc on fera un dernier colloque.

Ceci dit, il y a aussi l'exemple du château de Versailles et puis je crois que le ministère de la Culture est très au fait de ces questions et le château de Versailles fait l'objet de mise en accessibilité importante parce qu'il y a beaucoup de touristes à la clé, il y a une clientèle forte, et que par exemple tous les pavés de la place d'accès au château ont été rabotés pour éviter qu'il y ait une rugosité trop forte et que ça soit un revêtement où les fauteuils roulants puissent se déplacer de façon plus simple. Donc il y a des exemples, ça mériterait en effet une quatrième journée de colloque, voilà.

### **Maryvonne DEJEAMMES**

Je n'ai pas une question, mais je fais remonter une préoccupation sur le domaine sonore. On a créé une mélodie – et j'ai ma part de responsabilité parce qu'à l'époque j'avais aussi suivi ce dossier – pour le répétiteur de vert piéton R12. Il semblerait que cette mélodie ait des tonalités trop proches du gong utilisé par les transports collectifs, tramways ou bus, qui se signalent un peu plus discrètement qu'avec un vrai klaxon en approche des piétons, etc. et je crois que ces sonnettes ou gongs ne sont pas normalisés et donc je ne sais pas s'il n'y aurait pas un enjeu de normalisation dans ce secteur.

### **Michèle TILMONT**

...sur le CERTU se déplacent à Paris pour se parler entre eux.

### **Christophe DAMAS**

On a déjà évoqué ce sujet. Pour l'instant, on ne l'a pas remis effectivement en chantier. On souhaite évidemment conserver le principe de cette ritournelle sur le vert et si possible de conserver la ritournelle qui est utilisée dans les carrefours. Si du côté transport en commun, les choses ne sont pas normalisées, c'est vrai qu'on aimerait bien que d'autres sonorités soient utilisées dans ce cadre-là que celle-ci, bien que pour l'instant on n'ait pas des remontées ou des oppositions fortes de la part des associations.

### **Michèle TILMONT**

Je vais demander à Chantal Duchène le difficile exercice de clôturer les séquences de ce matin et de faire peut-être une synthèse sur les propos qui ont été tenus et ses réactions à ces propos. Merci d'avance Chantal Duchène.

## **Point de vue d'un élu**

**Chantal DUCHENE**  
**Directrice Générale du GART**

Je crois que je ne vais pas clôturer parce qu'on voit qu'on a énormément de travail devant nous. Quelques éléments en guise de conclusion, on arrive aujourd'hui à la mise en œuvre de nos plans d'accessibilité même s'ils ne sont pas tous et même si les schémas directeurs d'accessibilité ne sont pas encore tous terminés puisqu'il y a eu quand même un peu de retard de pris, là maintenant on se pose des problèmes pratico-pratiques et on voit qu'ils sont nombreux. Le problème des gestionnaires de voiries et de réseaux, c'est que l'espace public c'est l'espace commun, c'est l'espace du vivre ensemble d'une ville et que bien évidemment sur cet espace-là, on a des besoins des usagers qui peuvent s'avérer contradictoires.

On l'a bien vu, on l'a cité tout à l'heure, avec toute la réflexion particulièrement intéressante qui a été faite dans le cadre du code de la rue et ces fameuses zones de rencontre qui se veulent des zones de convivialité sans distinction, mais où, pour une personne malvoyante, on a un problème. On sait aussi que dans toutes nos villes, dans toutes nos agglomérations, on développe des pistes cyclables, mais que la piste cyclable sur le trottoir peut aussi, pour les personnes malvoyantes et pour les personnes âgées en général même si elles voient bien, poser des problèmes.

On l'avait aussi avec la question des tramways notamment ceux qui sont en zone piétonne, sans délimitation, qui peuvent aussi poser problème et que nous, les collectivités, d'ailleurs on est assaillies, on a des normes sur chaque domaine, mais nous on a à gérer l'ensemble, et ça c'est un peu compliqué et des fois on s'aperçoit que les préconisations qui nous sont faites sont elles-mêmes contradictoires. Donc les approches systémiques devaient certainement nous aider à y voir clair et en tous les cas je l'espère. Donc besoins contradictoires des usagers, enchevêtrement des compétences des collectivités – et j'en ai déjà parlé tout à l'heure – et je pense qu'on a quand même intérêt à essayer un peu de se simplifier la vie et j'espère que de ce point de vue-là, le projet de loi Grenelle 2, en tous les cas pour ce qui est traité, l'accès au transport collectif va nous y aider...

*[fin de tape 9 face A]*

**Chantal DUCHENE**

De toute façon, on aura besoin de se parler, de travailler ensemble parce qu'il faut qu'on ait des politiques globales. Par exemple – et là je vais prendre ma casquette d'élue locale – j'habite une ville où on a un plateau, une partie basse et une partie haute. Dans le cadre de la mise en accessibilité des établissements recevant du public et de la voirie, on s'est dit on va faire au minimum, on rénove une école chaque année pour qu'elle soit accessible. On a d'abord dit, on va faire une sur la partie basse et une sur la partie haute, on va commencer comme ça et puis après on continuera. Il faut aussi qu'on traite toute la voirie du secteur scolaire qui va permettre aux élèves d'aller à l'école. Encore sur une école, c'est relativement facile bien qu'avec la désectorisation, ça devient de plus en plus difficile, mais enfin en admettant qu'il y ait encore des secteurs scolaires mais quand on est avec un collège ou avec un lycée qui ont des zones plus importantes, ce n'est pas le tout de rendre les établissements accessibles, faut-il encore que le gamin puisse y aller.

On est quand même dans des processus qui sont longs qui sont compliqués avec des exigences très multiples et puis la nécessité de travailler ensemble dans les différents services, dans les différentes collectivités. Après, je voudrais quand même rappeler quand même à l'Etat – Michèle je ne voudrais pas te faire de la peine – mais qu'on a un vrai problème de financement de tout ça. Aujourd'hui on voit bien que dans les schémas directeurs d'accessibilité, on a quand même des plans d'action qui sont assez ambitieux, on a aussi des délais qui nous sont fixés par la loi et qu'en l'état des finances locales qui subissent la crise comme tout le monde, qu'en plus avec les incertitudes qu'on a aujourd'hui sur la taxe professionnelle, dégager des plans d'investissements et je ne vous parle pas du VT qui, comme il est assis sur la masse salariale, avec le chômage on n'est pas effectivement dans une période extrêmement faste et que donc je sais qu'un certain nombre d'opérations, déjà on sait qu'on ne va pas être dans les temps, mais si les finances locales sont à mal, on va prendre encore plus de temps et on a vraiment un problème.

Donc on a parlé de la normalisation, mais je crois que c'est effectivement extrêmement important qu'on n'ait pas à faire et à défaire parce que ça nous coûte déjà assez cher. Enfin, je voudrais terminer en disant que de toute façon la mise en accessibilité, la loi nous y oblige. C'est une ardente obligation. Nous savons bien évidemment que nous sommes avec une population vieillissante qui va cumuler les handicaps, on a parlé des malvoyants qui avaient aussi des problèmes auditifs, c'est d'autant plus vrai chez les personnes âgées, mais qui ont aussi des problèmes à marcher, le pavé pour toutes sortes de handicaps c'est un vrai problème. Ça fait peut-être joli, mais il faut trouver des revêtements qui fassent joli, mais qui soient moins accidentogènes et qui en plus, sur les problèmes de maintenance et vraiment sur la recherche de matériaux, il y a des choses à faire. Donc je crois qu'il y a du travail pour tout le monde, pour nous les collectivités, pour le Certu dont j'espère qu'un jour nous pourrons nous mêler de la gouvernance, mais aussi je crois pour l'ensemble de l'industriel et bien évidemment pour l'AFNOR qui va nous normaliser tout ça. Merci beaucoup.

### **Michèle TILMONT**

C'est quand même un message d'optimisme, en conclusion de cette matinée. Merci à tous nos intervenants qui ont travaillé pour vous présenter l'état des lieux de leurs recherches et de leurs études. Merci à Chantal Duchène qui, avec beaucoup de conviction et aussi son expérience d'élue, en effet, a permis des réactions très vives sur tous les sujets qui ont été évoqués. Je vous souhaite un déjeuner agréable et vous donne rendez-vous à 14h30 pour une table ronde où Monsieur Gilbert Montagne ne sera pas là malheureusement, mais nous avons, sur cette table ronde, beaucoup de partenaires et d'intervenants qui seront tout à fait intéressants pour un débat général. A tout à l'heure.

### **Jean RIBAudeau**

Juste un renseignement. Pour les personnes qui seraient appelées à partir soit maintenant soit en cours d'après-midi, si vous pouviez me laisser les questionnaires sur la table à l'entrée, ces questionnaires nous servent. On a monté ces deux journées avec vos retours de décembre dernier, donc la prochaine session sera également organisée en fonction des points que vous souhaitez voir aborder et que vous m'indiquerez sur les questionnaires. Donc je vous remercie de me les laisser en partant sur la table bleue à l'entrée, merci.

*(reprise)*

# Gouvernance de la doctrine technique

## Table ronde

*Eric GAUSSORGUES de l'AFNOR*

*Laurent COLIN de la SNCF*

*Jean-Baptiste de PREMARE, Délégué général de l'USIRF*

*Marc COURBOT, AITF Voirie*

*Jean-Pierre LE LOCH, AITF Déplacements*

*Claudine BOURHIS de la DSCR*

*La table ronde était animée par Michèle TILMONT, Déléguée ministérielle à l'Accessibilité*

### **Michèle TILMONT**

Nous allons reprendre nos travaux de ces deux journées, sur une table ronde « gouvernance de la doctrine technique ». Je ne sais pas trop ce que ça veut dire, mais vous allez m'expliquer et nos intervenants vont s'exprimer à propos de ce thème, mais aussi par rapport bien sûr à leurs compétences et à leurs métiers.

Nous avons ici à ma gauche Claudine Bourhis qui représente la DSCR, donc porte-parole quelque part du bien-fondé des zones de rencontre sur lesquelles les associations de personnes handicapées sont très inquiètes, mais on va les rassurer.

Ensuite, Jean-Baptiste De Premare – j'espère que je ne me trompe pas – délégué général de l'USIRF, représentant des entreprises de travaux sur la voirie et les routes.

Nous avons également à ma droite Laurent Colin de la SNCF qui va faire peut-être un duo avec Eric Gaussorgues de l'AFNOR sur les questions de parvis-gares qui sont bien sûr ces espèces de cohérences entre les différentes situations de déplacement dans la ville. Je crois que c'est un point essentiel quand même à prendre en compte, c'est là où on aura probablement le plus de difficultés. Chacun sectoriellement, de façon segmentée, arrivera à progresser, à faire avancer les choses dans son secteur, mais il faut vraiment qu'il y ait des instances de cohérence qu'elles soient au niveau local ou qu'elles soient au niveau national, pour assurer cette chaîne du déplacement. Merci à tous deux.

Ensuite Marc COURBOT que nous connaissons bien, communauté urbaine de Lille métropole et aussi responsable à l'AITF du groupe de travail voirie et son collègue Jean-Pierre Le Loch, AITF déplacements, qui est à gauche. La voirie et les déplacements sont dans les extrêmes là, mais on va essayer de les rapprocher peut-être ou ils se connaissent suffisamment pour avoir déjà des rapprochements.

Je vous propose peut-être de commencer par les témoignages sur les parvis-gares qui sont peut-être dans la continuité de nos débats de ce matin sur les aspects de progrès en matière de conception des espaces urbains et puis ensuite nous entendrons les représentants des institutions quelque part, donc à vous peut-être Laurent Colin ?

### **Laurent COLIN**

Bonjour à tous. Je m'excuse, je n'étais pas là ce matin. Je suis architecte de formation et j'interviens en tant qu'assistant en maîtrise d'ouvrage pour une direction à la SNCF.

En fait, comme je pense la plupart d'entre vous doivent le savoir, nous avons en 2006 réalisé une gare laboratoire de l'accessibilité qui a été assez intéressante pour nous afin de découvrir les différents aménagements ou équipements qu'on pouvait mettre en place, et ce qui nous a permis aussi, au-delà de ça, de commencer à mettre en place une politique sur la mise en accessibilité de nos gares. Très vite, on est arrivés à un système, on a voulu essayer de dire l'accessibilité qu'est-ce que c'est, est-ce que depuis n'importe quel type de dépose et quel que soit mon handicap, est-ce que je sais venir jusqu'à un point d'accueil ? Et on s'est aperçu qu'à partir de ces grands principes, c'était déjà assez difficile d'y arriver, et on a été très vite confrontés à un domaine qui ne nous appartient pas forcément toujours qui est celui du parvis.

Je dirais que c'est là où on a commencé à aussi travailler avec Réseau ferré de France sous couvert de l'article concernant la chaîne de l'accessibilité. On s'est dit on est quand même en général sur un pôle d'échange qui est constitué du parvis, du bâtiment voyageur qui appartient à la SNCF et des quais côté RFF, on a trois entités différentes et comment on va pouvoir se coordonner les uns avec les autres. Très vite, avec Réseau ferré de France, on a rédigé un premier référentiel et ensuite on s'est aperçu lorsqu'on a commencé à travailler sur la gare du TGV Est, comment d'une gare à une autre et d'une région à une autre, on allait pouvoir assurer une espèce de cohérence sur les différents aménagements et équipements que l'on proposait dans nos gares. Car, en fait, on avait vraiment une position avec certains équipements sur nos gares sur nos bâtiments, mais lorsqu'on arrivait dans certaines régions, on était confronté éventuellement à d'autres produits. On s'est dit « tiens, comment on va arriver à vraiment se coordonner de façon à ce que nos voyageurs, lorsqu'ils prennent un train au départ, comment ils vont retrouver les mêmes équipements à la gare d'arrivée ? » Et c'est là en fait où on a commencé avec... moi je me suis rapproché d'un groupe de travail où on a proposé de monter justement un groupe de travail sur la cohérence de la chaîne de l'accessibilité. C'est quelque chose qu'on travaille maintenant avec Eric Gaussorgues et on espère arriver à des bonnes pratiques d'ici la mi-2009 à peu près.

**Michèle TILMONT**

C'était récent votre groupe de travail ?

**Laurent COLIN**

Oui, c'est assez récent ça date de pratiquement six mois, mais je pense qu'il y a vraiment une urgence, car on s'aperçoit de plus en plus que maintenant les régions sont assez actives sur tout ce qui est accessibilité et chacun propose – ce qui est logique – différents aménagements et différents équipements et nous, à chaque fois, on est confronté... nous, on a effectivement une politique nationale sur certains produits ou certains équipements et ne serait-ce que par exemple sur le système de la bande de guidage, comment on va arriver à s'entendre pour qu'il y ait une cohérence sur ce produit qui est la bande de guidage entre le bâtiment, l'ERP le bâtiment voyageur et le parvis. Aujourd'hui, à chaque fois, ce sont des confrontations qu'on peut avoir avec les collectivités, mais on s'aperçoit qu'on n'a pas forcément une espèce de cohérence au niveau national et comme nous, on travaille vraiment sur un réseau de gares, on se doit d'avoir cette cohérence pour nos usagers.

**Michèle TILMONT**

Donc vous allez faire des analyses sur certains sites ?

**Laurent COLIN**

On a déjà fait des diagnostics, on a réalisé tous nos diagnostics sur les gares, maintenant c'est...

**Michèle TILMONT**

Vous avez réalisé tous vos diagnostics sur toutes les gares ?

**Laurent COLIN**

Tout à fait.

**Michèle TILMONT**

Toute la France ?

**Laurent COLIN**

Toute la France. Oui, mais c'est quelque chose qu'on avait fait, c'est ce qui nous a permis de faire, après, notre schéma directeur national de l'accessibilité qu'on a remis au mois de février. Maintenant, on le met en application, mais je vous dis pour nous le problème c'est vraiment aujourd'hui au moment de l'application, on est vraiment confrontés à cette problématique de la chaîne de l'accessibilité qui aujourd'hui, lorsqu'on dépose un permis de construire – ce sont vraiment des choses qui sont pratiquement du vécu – quand on dépose un permis de construire on est content de déposer nos permis de construire sur le bâtiment voyageur, on se dit très bien, on a fait tel aménagement tel équipement, notre bâtiment est accessible, mais par contre le parvis n'est pas accessible. Alors, que veut dire un bâtiment accessible dès l'instant où on ne sait pas arriver à ce bâtiment voyageur ? Donc aujourd'hui on est vraiment confrontés à ça et je dirai que... alors je ne sais pas s'il faut faire évoluer les permis de construire, mais si je fais un parallèle, enfin je ne sais pas si c'est...

**Michèle TILMONT**

Non, on vient de faire une énorme réforme sur les autorisations de construire, je ne pense pas qu'on y revienne si tôt.

**Laurent COLIN**

Non, mais si je fais un parallèle avec, par exemple, le développement durable. Dans le développement durable, on dépose un sujet sur le volet paysager et dans le volet paysager, on parle bien de l'insertion du bâtiment dans son environnement. Aujourd'hui lorsqu'on dépose un permis de construire pour un ERP, un bâtiment, on regarde si le bâtiment est accessible, mais en revanche on n'a pas forcément l'insertion de ce bâtiment, enfin on l'a mais on ne regarde pas ça au regard de la chaîne et est-ce qu'à un moment donné, il ne faut pas avoir le même regard que dans le volet paysager ou même que peuvent l'avoir les pompiers qui, lorsque le bâtiment n'est pas accessible, émettent un avis défavorable. Je pense qu'il faut peut-être faire évoluer les permis de construire dans ce sens où on essaye de regarder peut-être qu'est-ce que ça veut dire que l'entrée d'un bâtiment par rapport à son insertion dans un site, par rapport – je ne sais pas moi – à une sortie de métro, par rapport à un arrêt de bus, par rapport à une station de taxis c'est tout ça enfin, et tout ça ce n'est pas forcément pris en compte.

**Michèle TILMONT**

Oui, je comprends bien tout à fait. Et donc la normalisation permettrait d'avancer sur ces questions ?

## **Laurent COLIN**

La normalisation permettrait d'avancer et le problème de la normalisation, ce n'est pas forcément un problème, ça va être juste le *timing*, nous ça fait deux ans maintenant qu'on travaille sur un produit de la bande de guidage, on a mis deux ans pour la mettre au point et la loi nous demande d'être en accessibilité pour 2015. Alors, avant de normer tous les produits, concernant l'accessibilité déjà on n'a pas forcément fait le *panel* de tous les produits et je ne sais pas si on peut attendre aujourd'hui de normer ces produits pour lancer l'accessibilité sur les bâtiments. Donc on est aussi confrontés à cette problématique, c'est qu'à un moment donné la loi nous demande des exigences de *planning* pour 2015 mais quand on regarde les produits qui existent, on n'a pas encore tous les produits et tout n'est pas normé. A un moment donné, on est obligés d'y aller, de faire des choses, mais on est un peu des fois – je dirais – démunis par certains aspects parce que tout n'est pas abordé, je pense qu'on va encore découvrir des choses.

## **Michèle TILMONT**

Je comprends, on posera la question aux représentants de l'USIRF bien sûr sur les avancées conjointes en matière d'offre et de demande. Pour revenir sur l'AFNOR, je pourrais vous poser la question de savoir comment vous vous saisissez de sujets par rapport à quelles préoccupations urgentes, moins urgentes, plus urgentes, plus consensuelles, moins consensuelles, plus partagées. Je ne connais pas très bien, mais on a l'impression que vous vous saisissez de nombreux sujets, très nombreux sujets et que justement cette – j'allais dire cette dispersion – mais ce n'est pas négatif dans mes propos, vous conduit à avoir des réponses qui sont quelque part différenciées ou je ne sais pas. Donc comment on peut résoudre cette question-là ? Et par rapport bien sûr aux parvis de gares.

## **Eric GAUSSORGUES**

Pour revenir à la problématique d'abord des parvis de gares dans un premier temps et le problème a démarré effectivement dans le cadre d'un forum organisé par l'AFNOR, qui réunissait un certain nombre de grandes entreprises et dans lequel Laurent Colin a fait l'exposé aussi brillamment qu'à l'instant du problème qu'il avait. La question a été soumise à la commission dont j'assume le secrétariat qui s'occupe d'environnement et de qualité d'usage dans l'environnement bâti.

Au fil des discussions, on a très vite compris qu'on pouvait élargir ce sujet qui concernait d'une part à la SNCF bien entendu qui est à l'origine du problème, mais les autres transporteurs ont évidemment le même type de problèmes et au-delà tous les équipements urbains qui sont traités dans le cadre de cette commission ont également ce même genre de problèmes, c'est-à-dire qu'il y a toujours un lien entre le bâtiment, l'environnement bâti et son environnement et que ce lien doit être traité. Donc on a proposé de le traiter au sein de ce groupe et de rassembler un certain nombre de parties prenantes, donc d'autres transporteurs que la SNCF, la RATP fait partie du groupe, RFF en fait partie, Aéroports de Paris, les aéroports de province, le GART participe aussi de manière importante et on est en train de chercher à voir des collectivités locales qui apportent leur pierre.

Notre but n'est évidemment pas de normaliser tous les produits qui concernent le parvis, en l'occurrence notre objectif est modeste. Il consiste déjà à proposer une méthodologie pour se mettre d'accord dans ce cas précis, dans le cas où on a une zone qui n'est pas définie – je dirais – de manière juridique très précise, une gare plus son pôle d'échange par exemple et comment est-ce qu'on peut traiter cette entité nouvelle qui est de la responsabilité de plusieurs maîtres d'ouvrage.

Notre objectif dans le cadre de ce groupe consiste déjà à proposer une méthodologie, c'est-à-dire à proposer un certain nombre d'objectifs à respecter, d'objectifs communs à respecter et de voir comment on peut proposer aux gens qui sont confrontés à ce problème une méthodologie pour les

aider à le résoudre ou des éléments de réflexion pour le résoudre. Je ne crois pas qu'on a l'ambition en trois mois de normaliser l'ensemble des produits qu'on va rencontrer et ce n'est pas l'objectif, là on est dans une démarche de services, de méthodes...

**Michèle TILMONT**

Pédagogiques.

**Eric GAUSSORGUES**

Voilà et d'aide à la résolution de problèmes. Depuis qu'on a lancé ce groupe, on est fréquemment interpellés par des gens qui sont confrontés à ce problème, c'est-à-dire comment est-ce qu'on traite ? On est plusieurs, on voudrait faire les choses ensemble, mais comment est-ce qu'on peut arriver à travailler ensemble, et notre démarche vise à ça, à essayer de simplifier les choses et de coordonner puisque la SNCF, elle n'est sûrement pas la seule, a aussi cet objectif national de dire comment est-ce qu'une personne handicapée retrouve ses mêmes repères selon qu'elle est à Strasbourg ou qu'elle est à Brest ou à Paris,

**Michèle TILMONT**

Sur le second sujet, comment vous vous saisissez de questions ? Comment vous programmez quelque part le traitement des différentes normes à étudier, comment ça se passe ?

**Laurent COLIN**

En fait, la méthode qu'on va apporter, je ne pense pas que ça sera de dire, on veut tel type de produit ou tel type de produit, ça sera vraiment de se dire à plusieurs partenaires, comment on s'entend, comment on se met d'accord pour traiter cette chaîne de l'accessibilité.

L'idée, c'est vraiment de rassembler les gens sous la forme d'une concertation, alors on verra après quelle forme ça prendra, mais c'est déjà de s'entendre sur une espèce de cohérence de ce cheminement, sachant qu'effectivement comme l'a dit Eric ça s'applique à d'autres types d'équipements.

Personnellement, pour l'avoir fait sur d'autres équipements type des stades ou même un hôpital, on s'aperçoit que la problématique c'est vraiment quand on arrive dans un bâtiment, on arrive soit en véhicule, à pied, par un transport en commun et à chaque fois après on cherche à s'orienter pour arriver à un bâtiment. Tout un chacun, on cherche tous son chemin, c'est les fléchages et aujourd'hui c'est s'entendre dans cette méthode pour que, tout au long de ce cheminement, à aucun moment il n'y ait une rupture de l'information ou même du cheminement, c'est vraiment de la méthode qu'on voudrait essayer d'apporter.

**Michèle TILMONT**

Très bien, mais je repose ma question à l'AFNOR : comment sur l'ensemble des questions qui traitent de l'accessibilité, vous programmez un certain nombre de normes à sortir ou à publier par rapport à cette complexité technique, puisque c'est le sujet de nos deux jours quelque part, comment vous seriez les questions posées pour arriver à essayer d'apporter des réponses en termes de normalisation ?

## **Eric GAUSSORGUES**

Je ne l'ai pas beaucoup évoqué ce matin, mais la normalisation ne produit pas que des normes si j'ose dire. Elle produit aussi des documents qui reprennent des accords entre partenaires ou qui sont des guides des référentiels de bonnes pratiques, donc des documents qui n'ont pas l'ambition de normer toutes les opérations qui arriveront en France. On a aussi cette démarche d'essayer de formaliser des solutions avec toujours cette recherche de consensus et le fait de mettre ensemble des gens qui ont des approches et des objectifs très différents, ça c'est – je dirais – la marque de fabrique.

Alors comment on choisit les thèmes ? En l'occurrence on les a choisis de manière relativement simple. C'est-à-dire qu'au sein de la commission de normalisation et qualité d'usage dans l'environnement bâti, qui se réunit régulièrement, les membres soumettent des sujets qui leur sont particulièrement chers et pour l'instant c'est au sein de la commission qu'on décide, ce qui est l'habitude d'ailleurs dans les commissions de normalisation, chaque commission décide elle-même du programme de normes qu'elle va...

## **Michèle TILMONT**

Son programme de travail.

## **Eric GAUSSORGUES**

Son programme de travail tout à fait. A titre indicatif, en dehors de ce groupe qui a démarré il y a peu de temps, on a un groupe de travail qui... alors, on a organisé cette commission justement avec des groupes de travail spécialisés, qui travaillent tous sur des thèmes particuliers et on envisage de sortir des documents par exemple sur les problèmes d'évacuation qui viendront en complément, là encore, de la réglementation et où on a un guide de bonnes pratiques sur les alarmes visuelles pour les sourds, toujours dans le cadre de l'évacuation qui est en train d'être soumis à la commission. On va travailler sur la normalisation enfin au moins l'accessibilité des équipements et donc un autre groupe de travail qui est là-dessus et un autre qui est sur les problèmes d'orientation et de guidage, donc toutes les méthodologies de guidage au sein d'un bâtiment, on travaille notamment beaucoup avec la ville de Paris qui est très active dans ce groupe-là.

Voilà quelques exemples de la manière dont ça se passe et après je dirais qu'il y a toujours un compromis à faire entre les objectifs et entre les volontés qu'on pourrait avoir les uns et les autres de sortir de nouveaux documents et les capacités de travail des membres de la commission qui ne sont pas illimitées. On l'a dit ce matin et il faut évidemment le souligner, c'est forcément une activité qui coûte du temps et donc on essaye de faire la balance entre l'urgence, l'intérêt et les capacités qu'on a de mener ces travaux-là.

## **Michèle TILMONT**

Merci bien. Dernière question à Laurent Colin : dans ces recherches parvis-gares, gares-parvis (cohérences entre les aménagements) est-ce que vous avez à faire ou à rapporter devant des commissions communales ou intercommunales pour l'accessibilité des personnes handicapées ? Est-ce que vos travaux vont être présentés dans ces instances de concertation ?

## **Laurent COLIN**

Oui, bien sûr. A chaque fois on rappelle un petit peu...

*[fin de tape 9 face B]*

## **Laurent COLIN**

... que l'on met en place. Vraiment aussi pour essayer de rassurer ces commissions pour leur dire qu'on essaie d'inscrire les gares de telle ville ou de telle région dans une logique nationale. On présente bien à chaque fois la façon de voir nos projets et de voir l'accessibilité qu'on leur présente. En général, on propose aussi une concertation pour venir les assister dans cette démarche sur la chaîne de l'accessibilité.

## **Michèle TILMONT**

Donc, elles existent alors ?

## **Laurent COLIN**

Les commissions existent. Mais le problème aujourd'hui, c'est de qui est la responsabilité de la chaîne de l'accessibilité. C'est-à-dire qu'en fait c'est quelque chose qui... Il y a bien l'article de la chaîne de l'accessibilité, mais qui en assume la responsabilité ? Alors, c'est pour ça que, nous à la SNCF, par moments, je ne dirais pas qu'on essaye entre guillemets de prendre la main parce que c'est vrai qu'on a fait un travail avec Réseau Ferré de France et du coup on essaye d'assurer cette cohérence. Mais je dirais que sur parvis, à la limite, on n'est pas légitime pour venir le faire.

Mais encore une fois, aujourd'hui si, nous on ne prend pas la main ou on ne le propose pas, on risque d'être confrontés à une multitude d'équipements divers et variés qui vont aller – je pense – à l'encontre du bon fonctionnement, notamment pour les usagers. Comme le disait Eric, je prends un train dans une gare au départ, j'arrive dans une autre gare, j'ai envie de retrouver un peu les mêmes principes. Et aujourd'hui, nous, on veut bien éventuellement proposer une espèce de programmation sur cette chaîne de l'accessibilité, mais je dirais que ce n'est pas forcément notre rôle. Si demain il y a un accident sur la voirie parce que quelqu'un a proposé un programme de la chaîne de l'accessibilité, jusqu'où peut être engagée sa responsabilité ?

Donc c'est tous ces petits détails – je dirais – qu'on s'aperçoit un petit peu tous les jours lorsqu'on traite de l'accessibilité d'un bâtiment et de son parvis, de qui est responsable de quoi ? Donc c'est tous ces petits sujets qu'il faut essayer de mettre bout à bout de la chaîne de l'accessibilité et de voir un petit peu les rôles des uns et des autres. Aujourd'hui, je vous avoue qu'on n'a pas encore toutes les réponses. On a aussi d'autres problèmes qui viennent se greffer à ça. Si on raisonne sur les traitements de matériaux ou de produits, je dirais qu'au niveau des marchés, je ne pense pas qu'on pourra faire appliquer... Nous, on est une entreprise avec des marchés, ce qu'on appelle des marchés cadres, propres à notre entreprise, je ne sais pas si on pourra les faire appliquer sur la zone du parvis parce que la collectivité voudra peut-être faire des appels d'offres.

C'est tous ces petits sujets, aujourd'hui, sur lesquels on n'a pas encore les réponses, que l'on travaille dans le groupe. Et c'est pour ça aussi qu'on voudrait essayer d'arriver à proposer une méthode ou des débuts de réponse sur ces différents sujets que l'on rencontre tous les jours.

Alors peut-être aussi – c'était quelque chose qu'on avait évoqué dans notre groupe – est-ce qu'à un moment donné le statut de gare ou de parvis-gare ne doit pas évoluer juridiquement ? Je ne sais pas. Il y a des questions pour l'instant pour lesquelles on n'a pas encore toutes les réponses. On a beaucoup de questions, beaucoup d'interrogations, mais on n'a pas forcément encore toutes les réponses. On essaye de trouver des solutions, de trouver des méthodes, mais on n'est pas encore arrivé au bout.

## **Michèle TILMONT**

Bien. Mais, on espère d'ici 2015 quand même. Alors, je me tourne vers Claudine Bourhis qui représente donc la DSCR qui a suivi tous les travaux sur la démarche Code de la Rue et on pourrait lui demander si les parvis-gare sont des zones de rencontre privilégiées – enfin privilégiées ou pas privilégiées – pourraient rentrer dans cette catégorie de nouveau statut de zones intermédiaires entre les zones 30 et les aires piétonnes et être traitées, à ce niveau-là, avec des panneaux de signalisation qui ont été publiés dans le décret de juillet dernier, etc. Alors, où on en est sur ces zones de rencontre qui inquiètent fortement les représentants des associations de personnes handicapées ?

## **Claudine BOURHIS**

Merci. Les zones de rencontre ont effectivement été créées dans le cadre des travaux du Code de la rue qui vous ont été présentés – je pense – hier par Benoît Hiron. Donc, vous les connaissez bien, je ne vais peut-être pas vous les détailler maintenant.

Alors, c'est un nouvel outil créé par la réglementation. Il y a eu un décret qui a institué les zones de rencontre au mois de juillet de l'année dernière. Et puis le panneau A à poser pour créer les zones de rencontre, lui, a été créé un petit peu plus tard par un arrêté au mois de décembre. Pour nous, c'est un outil réglementaire que l'Etat met à la disposition des collectivités et des aménageurs. On ne va pas forcément nous, sécurité routière, dire à la SNCF ou aux collectivités, c'est à cet endroit-là qu'il faut en mettre ou qu'il ne faut pas en mettre.

On s'est mis d'accord dans le cadre du comité de pilotage du code de la rue sur le cahier des charges de ces zones de rencontre et la réglementation qui est applicable au type d'aménagement qui est souhaitable. Après, il revient aux collectivités, aux aménageurs. D'un point de vue réglementaire, c'est le maire qui a le pouvoir de décider et de mettre en place ces zones de rencontre, donc c'est à lui évidemment de se mettre en relation avec les différents aménageurs pour voir s'il est opportun ou pas de créer les zones de rencontre.

## **Michèle TILMONT**

C'est un outil supplémentaire à la disposition des collectivités locales.

## **Claudine BOURHIS**

C'est exactement ça. Après, la question des parvis, oui pourquoi pas ? Parce qu'effectivement on voit bien que c'est quand même un endroit où on est à la rencontre de... c'est vraiment un endroit où viennent différents types d'usagers qui pratiquent un espace en commun. Donc, je pense qu'effectivement c'est tout à fait l'esprit. Après, je pense qu'il faut regarder un petit peu concrètement si ça fonctionne. Donc là je ne vais pas vous répondre comme ça parce que je n'ai pas personnellement étudié la question, je pense qu'il faut regarder ça d'un peu plus près.

## **Michèle TILMONT**

Vous allez suivre la création de ces zones de rencontre notamment au niveau accidentologie ? Je ne sais pas quels sont les suivis de la mise en place de ce nouvel outil, de ce nouvel instrument pour les collectivités locales. L'évaluation – on l'a vue – ce n'est pas le point fort de la France, donc ça serait bien qu'il y ait une évaluation qui soit faite, qu'on expertise les expériences qui sont menées et qui ne sont plus forcément des expériences, mais des expériences en vraie grandeur, donc qu'on sache ce que ça représente.

## **Claudine BOURHIS**

Oui, ça effectivement c'est une très bonne remarque. Alors, on se tient au courant et notamment avec l'appui du Certu. Des vraies zones de rencontres au sens de la nouvelle réglementation comme c'est très récent, il n'y en a pas encore beaucoup, à ma connaissance. Il y en a deux.

## **Michèle TILMONT**

Dites-nous lesquelles alors ?

## **Claudine BOURHIS**

Non, mais parce qu'il y a des zones qui leur ressemblent, mais elles ne sont pas forcément encore vraiment... ou qui sont en train d'en faire, mais de vraiment créer, créer. Il y en a un peu plus ?

Moi, j'avais connaissance de Metz, effectivement j'ai entendu parler de Saul, mais on est preneurs si jamais il nous manque de l'information, on est vraiment preneurs que ça nous remonte parce qu'effectivement on est tout à fait soucieux d'avoir ce retour. Il faut qu'on définisse encore sous quelle forme, mais il faut qu'on fasse de l'échange d'expérience, qu'on regarde un petit peu ce qui se passe, qu'on voit comment ça fonctionne. Là, ça vient juste d'être créé, donc il faut un petit peu de temps pour qu'on vérifie effectivement que c'est bien un outil qui est utile, qui sert et puis qu'on regarde un petit peu comment ça se passe sur le terrain.

Alors, en termes d'accidentalité, on a l'expérience de Chambéry qui avait fait ces zones. Évidemment, ça n'avait pas le statut réglementaire, puisqu'elles n'existaient pas encore, mais ça y ressemblait très fort et c'est vrai qu'ils ont quand même constaté une chute assez spectaculaire de l'accidentalité après les nouveaux aménagements qui ont été mis en place. Alors, on le vérifiera, effectivement, on va le suivre. L'accidentalité en milieu urbain, c'est quelque chose qu'on regarde de près.

Il y a une corrélation, de manière générale, en matière de sécurité routière. Il y a vraiment une très forte corrélation entre les vitesses pratiquées – que ça soit même sur les vitesses rapides, mais c'est vrai aussi pour les vitesses plus lentes – et l'accidentalité et le nombre de tués. En ville, dès qu'on fait diminuer les vitesses, dès qu'on incite à une pratique apaisée de la rue, dès qu'on incite les usagers à communiquer ensemble, automatiquement, l'accidentalité elle baisse. Le nombre d'accidents va baisser, mais aussi quand il y a des accidents, les conséquences de l'accident vont diminuer. Un accident à 20 ou 30 km/h évidemment ça ne donne pas du tout le même résultat que... il y a la question des distances de freinage ou l'impact. Évidemment, les résultats vont être bien moins graves à une vitesse moins élevée. Évidemment, nous, notre intérêt, c'est que les vitesses pratiquées diminuent y compris dans les villes.

## **Michèle TILMONT**

Chantal Duchène ce matin, nous parlait de politique intégrée, ce qui est en effet un très bel objectif, un très bel enjeu, un très beau défi. Donc en matière de sécurité et d'accessibilité, on pourrait supposer – c'est mon imagination personnelle peut-être – que les plans de mise en accessibilité de la voirie et d'aménagement des espaces publics soient l'occasion d'un regard sur la sécurité des déplacements. Vous avez quelques idées sur ce sujet ? Est-ce que ça peut se rapprocher ? Je continue juste, parce que c'est Eric Herman qui me l'a dit, qu'il y a un CETE une étude liant les deux objectifs, à la fois mise en accessibilité et mise en sécurité des déplacements. Eric pourra intervenir pour en dire plus, – moi je ne me rappelle plus très bien – mais c'est vrai que c'est lié quelque part. Donc, si on diminue la vitesse, suivant les modes doux, et puis si on favorise le

déplacement de toutes les personnes qu'elles soient en situation de handicap ou à mobilité réduite ou encore fatiguées comme certains ou certaines, ça peut se conjuguer. Comment on pourrait imaginer que les plans qui vont être faits – enfin j'espère, c'est pour décembre prochain – puissent allier ces objectifs qui sont des objectifs de citoyenneté, de prudence, le principe de précaution quelque part ?

### **Claudine BOURHIS**

Cette notion d'approche intégrée, c'est tout à fait au cœur de la façon dont on voit les choses. C'est-à-dire que pour nous, ce qui importe, c'est la vie ensemble de l'ensemble des usagers de la voirie, des usagers de la ville et de l'espace en général, avec une notion qui est importante et qui a été actée par le décret du 30 juillet 2008 dont je vous parlais tout à l'heure. Le même décret que celui qui a créé les zones de rencontre a instauré un nouveau principe dans le Code de la route qui est le principe de la protection du plus faible par rapport au plus fort.

Alors, ça veut dire qu'il faut que les usagers cohabitent tous ensemble, mais ils ne sont pas tous au même niveau en termes de droits et de devoirs, c'est-à-dire que le poids lourd, la voiture, le deux-roues motorisé, le vélo, le deux-roues non motorisé, le piéton, les enfants, les personnes handicapées – il y a toute une chaîne comme ça – et dans la chaîne, l'utilisateur qui est le plus fort, évidemment, doit protection à l'utilisateur qui a... donc on a bien à l'esprit cette chaîne dans la logique de l'approche intégrée.

### **Michèle TILMONT**

Très bien. Est-ce qu'on peut maintenant interroger donc Jean-Baptiste De Premare, délégué général de l'USIRF, sur la question que posait Laurent Colin en disant « mais, par rapport à nos cahiers des charges, comment on peut obtenir des produits innovants, qui soient bien sous tous les aspects, qui ne soient pas chers, qui soient maintenables dans le temps, qui soient durables, etc. ? » Alors, il y a de l'innovation dans les...

### **Jean-Baptiste DE PREMARE**

Je vais d'abord vous indiquer les principes généraux, il y a peut-être des représentants d'entreprise qui sont dans la salle qui pourraient très bien vous faire valoir leurs produits innovants. Ce que je voudrais rappeler, c'est plutôt un point de méthode, c'est-à-dire qu'on ne va pas directement comme ça vers l'entreprise et son produit innovant. On est quand même dans une chaîne intégrée – vous l'avez dit – et il faut une discussion en amont et on n'est pas – et c'est pour ça qu'on est là cet après-midi – dans une relation donneur d'ordre/entreprise dans un problème comme ça. On est dans une chaîne de responsabilité, et nous, nous représentons les entreprises par le biais de leurs syndicats.

Nous avons une démarche de paritarisme dans le domaine normatif comme dans le domaine des règles de l'art ou de la doctrine que nous avons éprouvées, que nous éprouvons chaque jour. Et on a besoin, dans ce problème de l'accessibilité d'avoir exactement la même démarche. C'est-à-dire que les entreprises font leur travail, ont des formidables accélérateurs d'environnement par la pression parfois de la réglementation, par rapport aux attentes de leurs demandeurs d'ordre, par leur inventivité elle-même. Mais il y a un moment où on a besoin de capitaliser. On n'est pas dans une relation directe, on a besoin, dans une chaîne d'acteurs, qu'un syndicat comme le nôtre puisse être le représentatif de toutes ces entreprises.

Passer d'une démarche individuelle à une démarche collective, c'est le but de leur syndicat. C'est-à-dire que nous mutualisons, nous faisons aussi de la pédagogie et nous imaginons avec nos donneurs

d'ordre des cadres techniques qui peuvent être, soit des règles de l'art, soit de la doctrine, soit des cadres normatifs. On fait ça aujourd'hui, par exemple, sur les réseaux enterrés. C'est une grande réforme de ce qu'on appelle la norme DRDICT. Nos entrepreneurs, par le biais de leurs syndicats, sont dans une relation avec l'Etat et l'ensemble des donneurs d'ordre et associations d'élus. C'est exactement la même chose. Pourquoi est-ce que l'USIRF au fond est avec vous cet après-midi ? Pourquoi était-elle présente en décembre quand vous avez fait votre premier colloque ? C'est dans une perspective de pouvoir, au sein de notre syndicat, mutualiser les démarches d'entreprises pour les apporter dans une réflexion beaucoup plus globale.

Je ne vais pas vous parler de produits d'innovation, je vais vous parler de méthodes. Il faut bien voir qu'il y a 200 000 chantiers routiers en France chaque année. Chaque commune, donc 36 000, est un donneur d'ordre potentiel. Cent départements et agglomérations, il est évident qu'en prescription et ça se traduit en cahier des charges, si tous font à leur guise et élaborent leurs propres prescriptions, l'entreprise ne sait pas s'y retrouver, donc elle a besoin de cohérence, de cadres normatifs. Mais elle a surtout aussi besoin que l'ensemble de la chaîne d'acteurs ait été sollicité pour la préparation. Parce que combien de dispositifs réglementaires n'ont pas été évalués, n'ont pas été éprouvés ? Et dans le cadre de l'innovation, on fait ça très bien avec le MEEDDAT dans la relance de la politique d'innovation routière.

Le principe d'innovation, c'est quoi ? C'est l'entreprise a un produit, elle veut le tester, il lui faut donc un cadre de marché public qui le permette, il faut des donneurs d'ordre qui soient entreprenants et ensuite le produit innovant doit passer sous le sceptre d'un avis technique pour que l'ensemble de la communauté, les donneurs d'ordre en particulier, ait confiance en ce produit. Il faut éviter, aussi, en laissant trop les entreprises toutes seules, qu'on aborde plus la démarche sur un plan marketing que sur un terme technique éprouvé et reconnu par tous.

**Michèle TILMONT**

Je reviens quand même sur cette notion de marché cadre. C'est quoi les marchés cadre ?

**Laurent COLIN**

En fait, c'est simplement des marchés que l'on contracte en interne avec des entreprises, mais qui sont valables principalement sur notre périmètre de façon à faire des réductions financières sur la masse des travaux et aussi, lorsque l'on passe en appel d'offres, ça nous permet de...

**Michèle TILMONT**

Mais vous avez dit que ce n'était pas des appels d'offres.

**Laurent COLIN**

Je dirais que lorsqu'on réalise des travaux, ça nous permet via justement ces marchés cadres, d'avoir déjà des entreprises qui sont déjà retenues, donc on gagne du temps sur toutes ces phases d'appels d'offres concernant ces différents marchés. Donc c'est pour ça que nous, on favorise pour certains produits des marchés cadres. Je dirais que c'est valable surtout sur notre périmètre, après ça sera difficile... pour l'instant, je n'ai pas encore toutes les réponses et je ne sais pas encore... c'est un des sujets que l'on a dans notre groupe, c'est de voir est-ce qu'éventuellement c'est envisageable ce genre de marchés ? D'avoir par extension, d'en faire profiter peut-être une collectivité. Je ne connais pas encore ces cadres juridiques. C'est un des sujets qu'on doit voir.

**Michèle TILMONT**

Ce n'est pas plutôt des groupements de commande ?

**Laurent COLIN**

Ça peut être ce genre de choses, mais je pense qu'après, est-ce que le commanditaire est le même ? Est-ce que le contrat est le même ? Vous voyez. Donc on repart sur cette notion d'appel d'offres ou monter le cahier des charges. Ce sont des phases qui sont assez longues. Donc voilà. C'est tous ces petits problèmes qu'il faut bien regarder un à un.

**Michèle TILMONT**

Je reviens sur l'USIRF. Vous disposez d'un potentiel de recherche technique ?

**Jean-Baptiste DE PREMARE**

Oui, effectivement. Il y a une différence évidemment entre l'entreprise qui, dans sa recherche de compétitivité, doit se distinguer par rapport à l'autre en étant innovante et puis ce qui relève de la recherche inter-entreprise. Et il se trouve qu'au sein de l'USIRF on a cette chance, c'est que les entreprises acceptent de travailler sur des problématiques communes pour faire profiter le plus grand nombre.

On a un exemple très précis qui n'est pas tout à fait en lien direct avec votre sujet de cet après-midi mais par exemple pour favoriser les variantes – parce que c'est un grand sujet, pour favoriser l'innovation – les entreprises ont décidé de faire un éco-comparateur commun à l'ensemble des entreprises avec une validation de la DEM. C'est un exemple qui montre bien que les entreprises acceptent de travailler ensemble pour le compte du plus gros nombre et qu'elles acceptent d'être validées par l'extérieur.

Je crois que ce principe-là, c'est un principe, à la fois de responsabilité, mais aussi, on voit bien que le problème de l'accessibilité on est aux confins juridiques et normatifs de la pratique et de la responsabilité. Je crois, Monsieur, que vous avez tout à fait raison. Et puis, on est aussi face à un éparpillement des acteurs. Alors, qui connaît bien son sujet, connaît bien effectivement ses interlocuteurs, mais ne connaît pas forcément les interlocuteurs d'à côté. Et dans notre système administratif français, pour nous les entreprises, je peux vous dire que c'est très compliqué. Mais je vous rassure, on a aussi, dans nos entreprises, des représentations professionnelles qui sont aussi très compliquées. On a des chapelles aussi, et donc on a un besoin de réformer tout ça, on a besoin de retrouver un nouveau mode de gouvernance, et donc on est très heureux d'être avec vous cet après-midi pour ça. C'est-à-dire qu'on espère que, de ce colloque, vous allez en tirer avantage pour que chacun, à sa place, apporte sa contribution pour un système qui profitera avant tout à l'accessibilité pour tous.

**Michèle TILMONT**

Merci, c'était très convaincant. Alors, on va se tourner vers le terrain maintenant. Donc, on va demander à Marc Courbot et à Jean-Pierre Le Loch d'AITF de nous dire qu'est-ce qui se passe aujourd'hui sur le terrain. Parce qu'encore une fois, l'initiative prise de ces journées, c'était de se dire d'ici maintenant neuf mois, il va falloir avoir des PAVES. Nous, on les appelle PAVES maintenant, d'autres les appellent autrement, mais ce n'est pas grave, c'est la même chose, c'est-à-dire que chacune des collectivités françaises, quelle que soit sa taille – je le répète, et vous le savez – dispose à Noël prochain, d'un plan de mise en accessibilité qui programme les

investissements routiers et qui détermine aussi, quelque part, les dispositifs techniques à mettre en œuvre. Et c'est là où en effet, tout le débat se situe parce que ces dispositifs techniques peuvent évoluer. Il peut y avoir des progrès techniques importants à prendre en compte. Ces plans seront peut-être révisés, seront peut-être revus, mais en tout cas, ils doivent être initialisés dès décembre prochain. Pour les plus grandes agglomérations, émettre des annexes des plans de déplacement urbain avec un système d'approbation un peu plus lourd, mais avec des effets juridiques plus importants que le simple PAVE non annexe du PDU si j'ai bien compris. On va commencer par les déplacements AITF, Monsieur Jean-Pierre Le Loch, dites-nous un peu ce qui se passe sur le terrain.

## **Jean-Pierre LE LOCH**

Concernant précisément les dispositifs techniques qui vont être nécessaires à la mise en place de ces plans d'accessibilité, notre souci est bien précisément dans la définition de ces dispositifs techniques. Mais, il est aussi en amont, c'est-à-dire qu'on a déjà, pour définir des dispositifs techniques, besoin de savoir quels sont les fonctionnalités, les fonctions et donc les besoins des usagers. Et là, notre première difficulté, c'est de pouvoir évaluer et recenser les besoins précis des usagers handicapés sachant qu'évidemment on en connaît les principes généraux, le repérage, le détectage, le guidage tout ça on le sait, mais on ne sait pas toujours précisément ce qu'ils attendent de ces dispositifs. D'abord, parce que les besoins ont évolué. Il y a quinze ans, un feu sonore, on lui demandait simplement d'indiquer la couleur de feu, point barre. Aujourd'hui, on dit que ça serait bien quand même de créer un couloir sonore, vous voyez, ce n'est déjà pas pareil. Quand on a créé la bande d'éveil, tout ça remonte à plus de dix ans, je suis un petit peu ancien là-dedans, mais quand a créé la bande d'éveil de vigilance, on se préoccupait de l'alerte, d'une limite chaussée-trottoir.

Maintenant, toutes ces évolutions sont légitimes. Maintenant c'est bien beau de l'avoir, mais maintenant on aimerait bien savoir ce qui se passe après. Donc on a quand même une évolution des besoins importante, légitime qui est liée aussi, d'ailleurs, à une évolution importante de l'espace public avec toutes les zones apaisées, les aires piétonnes, les zones 30 et les zones de rencontre qui créent nécessairement les besoins nouveaux. Donc on est confrontés à ça.

C'est vrai qu'aujourd'hui, notre crainte un tout petit peu, c'est que la multiplication des besoins aboutisse à une multiplication des outils. C'est vrai qu'on craint un petit peu d'être obligés de traiter, à la fois, le repérage des passages piétons, la limite des tramways, le guidage à certains endroits. C'est un tout petit peu notre crainte, mais malgré tout, s'il faut y répondre, on y répondra.

On a beaucoup parlé de concertation parce que ça passe évidemment par de la concertation. La concertation, elle se fait partout. Mais c'est vrai que qui dit concertation dit à un moment donné consensus, compromis. Le petit inconvénient, c'est que des consensus qu'on arrive à obtenir à Paris, ça ne va pas être les mêmes que ceux qu'on va obtenir à Lille, Marseille ou Lyon. Donc il y a en matière de besoins, une nécessité absolue qu'à un niveau central, le Certu, on nous dise à un moment donné, « c'est ça qu'il faut ». Parce qu'on se retrouve aujourd'hui avec des textes, une réglementation et puis on a parallèlement des besoins à satisfaire pour les usagers. Normalement, il devrait y avoir un lien totalement direct. Mais, il se trouve que – on m'a évoqué hier, je n'y reviendrais pas – sur le stationnement, on s'aperçoit que l'application stricte de la règle ne va pas tout à fait répondre à la demande des usagers puisqu'on n'est pas capables de satisfaire la demande des usagers, de tous les usagers avec les règles de stationnement de 3,3 mètres. Puis, il y a d'autres demandes, mais qui ne passent pas en fait par les textes.

Cette notion de guidage – je ne connais pas les textes tous par cœur, je les connais à peu près – je ne la vois pas dans les textes. Je ne la vois pas. On en parle beaucoup, elle n'est pas dans les textes. On est très gênés parce que, c'est vrai qu'on nous dit, « il faut que les passages piétons soient repérables et détectables » – ça c'est inscrit dans les textes – mais il faudrait qu'on puisse nous les

traduire. Il faudrait qu'on puisse nous dire qu'est-ce que c'est que le repérage, qu'est-ce que c'est que la détection.

Je souviens – c'est anecdotique mais quand même intéressant – il y avait un non-voyant représentatif connu – il n'y a pas de secret – c'était Samuel Lantier. Il avait dit dans le cadre de cette réunion « vous les voyants, vous voyez les passages piétons, nous, on veut les sentir » et il est allé plus loin, il nous disait « ce qui serait bien pour les bandes de passages piétons, c'est qu'elles soient détectables, donc qu'elles soient en léger relief ». Alors, on a expliqué que techniquement, les bandes de passage piétons répondaient à des certifications, c'était des produits qui étaient très encadrés et qu'on ne pouvait pas forcément leur donner l'épaisseur qu'on voulait, on pouvait difficilement jouer là-dessus. Alors là-dessus, là c'est une petite vanne, je crois qu'il n'y a pas de représentant du syndicat équipements de la route, il y en avait un ce matin, il n'est plus là. C'est vrai qu'on n'a pas eu beaucoup de répondant de ce côté-là. Ça, c'est une parenthèse, mais on avait dit que ça, c'est difficile de l'obtenir.

Mais aujourd'hui on s'aperçoit que, quand bien même on pourrait l'obtenir, on se demande si c'est suffisant et si ça répond à la demande parce qu'on est en train de s'orienter, non pas sur une détection de l'emprise du passage piéton qui peut être un élément important pour guider le non-voyant, mais vers des bandes de guidage, pourquoi pas ? On est en face d'un besoin qui est mal défini. Qu'est-ce qu'ils veulent ? Quel outil ? Quel outil vont-ils privilégier ? Ça, nous, on ne peut pas répondre parce que si on répond à Paris, on a une chance sur deux qu'à Lyon, ils répondent quelque chose de différent et à Marseille, c'est différent.

Donc là, il y a une attente très importante de la part des villes, ce qui est quand même une... on a parlé hier, – ça me plaisait beaucoup – sur le terme de « l'accessibilité négociée » c'est génial comme terme. Mais malheureusement, elle ne peut pas être négociée partout pareil et là ça a été dit et c'est une évidence, il y a un besoin de cohérence partout qui est indispensable. Il faut absolument que les usagers aient les mêmes traitements dans toutes les villes en entrant dans une gare, en sortant d'une gare tout ça, il faut qu'ils l'aient. Nous, collectivités, ça nous dépasse un tout petit peu, parce qu'on attend. C'est un petit peu ce que je disais ce matin, on fait des évaluations...

[fin de tape 10 face A]

...mais, on a quand même toujours le sentiment de faire des évaluations un tout petit peu à la va-vite, qui manquent un peu de fondement et de recul. Donc je pense que là, la définition des outils et des dispositifs techniques passe par une validation à un niveau national, par une définition précise des besoins : est-ce qu'il faut du guidage ou est-ce qu'il n'en faut pas ? Moi, je ne sais pas. Certains vont nous dire oui. Tout ça a été dit, le guidage attention parce que dès qu'on fait du guidage, ils se concentrent sur le guidage et ils ne se concentrent sur plus rien d'autre. Nous, les bandes de guidage qu'on avait mises dans les passages piétons parisiens, on les a arrêtées mais on nous avait dit, mais oui ça y est... Là, je ne parle pas pour les usagers, c'est vrai que les techniciens ne devraient pas parler à la place des usagers. On ne sait pas. Le vélo, la voiture, tout ça, on connaît, le handicap, on ne connaît pas. Donc on ne peut pas dire, mais on sait quand même parce qu'on nous rapporte un certain nombre d'avis. Le non-voyant qui est obligé de tâter une bande sur un truc, il n'écoute pas, il n'arrive pas à se concentrer à la fois sur le bruit de la voiture et sur la bande qu'il suit.

Mais qu'on nous dise à un moment donné « voilà, c'est la direction vers laquelle il faut s'orienter », il faut plutôt rendre l'emprise détectable ou il faut plutôt faire des *links*. Ça, on n'est pas capables... C'est vrai qu'on se situe un petit peu en amont de la réflexion, on n'est pas du tout dans la fabrication des outils. Marc Courbot pourra peut-être répondre, on ne sait pas quels outils développer, préconiser et étudier. On est vraiment à la charnière entre le plan d'accessibilité et la

réalisation, on ne sait pas, on aimerait bien pouvoir avancer un petit peu et on compte un peu sur, entre autres, le Certu.

## **Michèle TILMONT**

Alors, où en est la communauté urbaine de Lille, racontez-nous. 87 communes, 2500 km de voirie communautaire.

## **Marc COURBOT**

Ce que j'ai trouvé intéressant c'est l'introduction d'hier par Damien Christiany qui a bien montré le cadrage juridique, déjà à ce niveau-là, il n'y a personne qui sait trop sur quel pied danser. Donc c'est vrai que là-dessus, il y a déjà un premier cadrage à faire au niveau juridique et au sein de chaque collectivité. Nous, on a un service affaires juridiques donc ça va, c'est organisé. Mais je prends la commune qui était là hier, 138 habitants, ils n'ont pas un service juridique donc ils ne savent pas trop comment opérer au niveau de la commission communale, commission intercommunale, etc.

Donc, c'est vrai que l'accès aussi aux informations est très important parce que c'est vrai qu'en tant qu'AITF représentant des collectivités, c'est aussi de la commune de 50 habitants à la commune ou à l'intercommunalité d'un million d'habitants comme la communauté urbaine de Lille.

Donc, c'est aussi pour rebondir un peu sur la question de Madame Tilmont, on en est où ? On n'en est pas plus avancés que le 18 décembre dans la mesure où on a dépatouillé un petit peu tout ce qui est juridique pour élaborer la commission intercommunale et on a finalement réussi à trouver une composition de commission intercommunale. Encore, ce n'est pas définitif, parce que 87 communes, une commission intercommunale, 40-50 membres pour ne pas que ce soit une usine à gaz. Donc forcément, il n'y aura pas toutes les communes dans la commission intercommunale, mais on est plutôt sur trois ou quatre communes représentées dans la commission intercommunale puisque notre élu souhaite qu'il y ait un tiers, un tiers, un tiers entre élus, usagers et associations. Donc c'est vrai que, on va faire un recensement des associations, on a 78 associations qui touchent au monde du handicap. Donc, pareil, il faut faire un tri. Donc c'est vrai que là-dessus, c'est des fois assez arbitraire forcément. Et après, on communique là-dessus.

La composition commence à prendre forme, donc il y a une délibération qui va passer. Et c'est à partir de ce moment-là qu'on va leur proposer notre mode de fonctionnement sur qu'est-ce qu'on propose de faire dans un premier temps sur le plan de mise en accessibilité. Est-ce qu'on commence par lier les trois plus gros ERP de chaque commune ou est-ce qu'on commence par aménager les 300 mètres autour de chaque arrêt de transport collectif lourd ? Là, il y a un choix politique à faire parce que forcément, c'est comme la diapo que je montrais hier, ce n'est pas parce qu'on ne peut pas tout faire en un jour qu'il ne faut rien faire du tout. Il faut bien commencer, mais par où on commence ? Donc, il y a un choix politique là-dessus, donc on ne préfère pas aller plus loin pour l'instant. Parce que si c'est pour commencer sur les transports collectifs et puis qu'on a quand même 50% de communes rurales qui nous disent « nous, on n'a pas d'arrêt de transport collectif, on est encore mis de côté au niveau de l'intercommunalité, déjà on n'a pas de transport collectif et ce n'est pas accessible », voilà, il y a un choix à faire. Là-dessus, on attend. C'est pour ça, il faut dire les choses. Le 22 décembre, on saura peut-être par où on commence, on saura par où on commence les diagnostics et comment on planifie les travaux par année glissante, on va dire. Et après, derrière, il y a, comment la commission intercommunale va pouvoir statuer sur une chose qui très importante aussi c'est – on n'en a pas beaucoup parlé, mais ça, c'est sous-jacent tout le temps – c'est le financement.

Si on fait les diagnostics, il faut bien les finances pour les faire, si on les fait en externe. Et après, la planification des travaux c'est pareil, il faudra des lignes budgétaires affectées à l'accessibilité si on veut que ça bouge rapidement. On a entre guillemets la chance de ne pas avoir de délai tel que l'ont les transports collectifs, etc. mais ça aurait été peut-être été optimiste de mettre un délai parce qu'on ne sait pas du tout la durée que ça peut prendre de rendre accessible toute la voirie.

Nous, je sais que toute notre voirie est renouvelée tous les cinquante ans globalement. Donc forcément, au bout de cinquante ans, si on est bon – parce qu'il faut pouvoir organiser, puis après il faut être bon aussi parce que c'est l'exemple que je montrais hier après-midi. On en fait des choses qui ne sont pas bonnes donc il faut y revenir aussi. Donc, ce sera accessible, mais, pour moi, l'intérêt du texte c'est de mobiliser tout le monde autour d'une politique générale d'accessibilité qui dit « voilà, maintenant, on a l'outil de commission intercommunale où tout le monde est autour de la table pour discuter d'un intérêt commun ». Et deuxièmement, les plans, ça permettra d'organiser dans le temps des façons de faire. Et on sait qu'on planifie des choses concrètes même si ce sera varié d'une commune à l'autre, mais ça a le mérite de mobiliser tout le monde là-dessus.

Je pense que c'est déjà important, sachant qu'à côté, on a toutes ces questions qu'on a vues ce matin, de solutions techniques à essayer de préciser et aussi les concertations avec les commissions intercommunales seront, à mon avis, des bons lieux aussi pour mutualiser aussi les connaissances de chaque association pour essayer d'avoir des choses communes entre Lille, Paris, etc. Donc c'est vrai que, là-dessus, il y a tout un travail de concertation et communication qui est à mon avis en parallèle du quotidien d'aménagement de la voirie. Et Dieu sait qu'il y a du boulot déjà au quotidien pour aménager cette voirie.

Je voulais juste rebondir un peu sur le fait que je sois à l'opposé de mon collègue des déplacements, mais il m'a pris toute ma première partie de présentation, ça montre bien qu'on est proches au niveau de la pensée et que les groupes voirie et déplacement de l'AITF pour ça on est assez proches et c'est vrai que la concertation déjà, nous, au niveau des groupes de travail est nécessaire. Le colloque en lui-même, c'est pareil. Au niveau du pilotage, il y avait voirie et déplacement, il y avait l'USIRF et la DMA et le CERTU. Donc c'est vrai qu'on a réussi là à mettre tout le monde autour de la table, déjà au niveau des représentations et je pense que les deux jours qui viennent de se passer sont assez riches. Mais, maintenant il y a du pain sur la planche.

### **Michèle TILMONT**

Quand j'entends votre discours, j'ai un peu le sentiment que ce n'est pas tellement les questions d'investissement qui font peur – je dis les discours collectifs. C'est plutôt, en effet, cette espèce de course à l'ambition et à l'exigence, d'aller au mieux, d'aller au plus, d'aller au plus fort. Et donc que des exigences techniques dans cette grande complexité, s'avèrent demain contradictoires quelque part avec ce qui aura été fait aujourd'hui. On a plutôt le sentiment d'une incertitude technique sur les progrès qui peuvent être faits en parallèle à des ambitions également plus élevées, plutôt que par rapport à une capacité à répondre aujourd'hui à la demande qui est exprimée. Est-ce que vous ressentez ça comme moi ?

### **Marc COURBOT**

C'est un peu ce que disait Jean-Pierre Le Loch tout à l'heure. Quand on aura des certitudes techniques, à la limite, si demain dans mon plan de mise en accessibilité je dis, « je vais adoucir toutes mes bordures de passage piéton sur toute l'année et mettre des bandes podotactiles, pareil ». Donc, je reprends les bandes podotactiles. Si on dit, on reste sur la norme de 89 pour l'instant, je les fais à 40 partout sur toute l'année, et au bout de l'année, il y a la norme qui sort et qui dit « finalement, c'est à 60 à tous les 1,9 mètre. » Il y aura beaucoup de sous qui seront partis un petit

peu – c'est très bien pour les entreprises après, donc c'est pour ça qu'on est tous autour de la table – c'est intéressant aussi. Donc, c'est vrai que la certitude technique aussi renforce le fait que si on programme quelque chose au moins on sera sûr qu'on n'y retouchera pas tout de suite derrière et c'est vrai...

**Michèle TILMONT**

Ne pas défaire.

**Marc COURBOT**

Oui, ne pas faire pour défaire tout de suite.

**Michèle TILMONT**

Et ne pas bricoler non plus.

**Marc COURBOT**

C'est vrai que cette certitude technique d'être en phase avec l'ensemble des associations, l'ensemble des attentes, c'est important pour motiver aussi. Après, nous, au niveau des élus, il faut les motiver et dire « c'est la solution qui a été retenue au niveau national et qui convient à tout le monde ». Donc, là-dessus, c'est plus facile de convaincre un élu de mettre un budget complet là-dessus que de lui dire, « on fait ça, mais peut-être que ce n'est pas trop... ». Ce sera bien pour nous et peut-être qu'ailleurs on fera différemment, c'est vrai que ça aidera.

**Michèle TILMONT**

Bien. Vous souhaitez ajouter quelque chose ? On va laisser la parole à la salle avant de conclure. Maryvonne Dejammes.

**Maryvonne DEJEAMMES**

Je voudrais revenir sur un point très important qu'a évoqué Jean-Pierre Le Loch qui est le besoin de bien connaître la fonction qu'on attend et quels sont les besoins au départ qui sont à résoudre. Et par rapport à l'attente qu'a le groupe sur les parvis de gare, j'ai bien l'impression qu'il y a des choses qui sont peut-être nécessaires à l'intérieur d'un bâtiment, mais qui ne seront pas les mêmes à l'extérieur. Et autant, si on prend l'exemple des bandes de guidage, on est capables assez rapidement de proposer certaines caractéristiques des bandes de guidage, mais il faudra accompagner ensuite de recommandations sur les lieux où il y en a besoin, la façon dont il faudra les implanter parce que ce n'est pas du tout évident qu'on doive les mettre de la même façon à tel endroit plutôt qu'à tel autre, sur le parvis de la gare du Nord ou dans la gare de Lorient, même si ce sont deux gares TGV, elles ont des caractéristiques totalement différentes. Moi, j'ai cité Lorient parce que je connais plus l'ouest que l'est, veuillez m'excuser.

**Jean-Pierre LE LOCH**

En fait, je ne sais pas si c'est vraiment en termes de caractéristiques sur les produits. L'important pour nous, c'est vraiment cette cohérence quand on dit « est-ce que de l'extérieur, c'est les mêmes produits ou les mêmes équipements ? Est-ce qu'on a besoin des mêmes choses à l'extérieur ou à l'intérieur ? Vous citez la gare du Nord. Sur la gare de l'Est, on avait vu un moment donné, peut-être par manque de concertation, on pouvait être amenés à une situation qui pouvait être assez drôle : on a les cinq portes, on décide d'en traiter une accessible et puis la ville dit « l'accès, il ne se

situé pas sur la porte N°5 mais en fait, cela est prévu sur la porte N°1 ». Donc c'est aussi ça cette concertation – et là je vous rejoins complètement – mais qu'est-ce qu'on attend d'une bande de guidage à l'intérieur d'un bâtiment ? Est-ce que c'est la même chose à l'extérieur ?

Pour l'avoir travaillé avec les associations, on s'est aperçu qu'effectivement, nous on était parti sur des bandes de guidage, on commençait à en mettre, je ne dirais pas partout, mais on avait imaginé au départ en mettre sur les passages souterrains, puis avec les associations, on nous a dit « non, on est dans un cadre où on est exactement comme sur un trottoir, donc on n'a pas besoin de bande de guidage parce qu'on a nos propres repères ». Très bien donc on a bien pris en note leurs recommandations, on a écrit après des documents là-dessus sur comment on se servait de ces nouveaux produits, de ces nouveaux équipements suivant les différents types de handicap ? Et là, je vous rejoins complètement sur le fait de se dire « est-ce que la bande de guidage à l'intérieur, c'est le même produit qu'à l'extérieur et est-ce qu'il dit la même chose ? » Je n'en suis pas encore sûr, mais ce que l'on voit dans notre groupe de travail, ce n'est pas forcément que sur la gare, mais c'est vraiment un équipement d'une ville.

Si demain, on arrive à trouver un peu ces mêmes règles du jeu depuis l'extérieur jusqu'à un point à l'intérieur – nous, on essaye d'orienter vers un point d'accueil – si déjà on arrive à trouver cette règle du jeu où on dit « une bande de guidage, je la fais et si je suis à l'extérieur sur un parvis, que ce soit le parvis d'un stade ou le parvis d'une gare ou le parvis d'une église, j'arrive à me retrouver à l'intérieur ». Je dirais qu'on a déjà gagné sur un espace d'un parvis qui a toujours des configurations différentes suivant les villes. Au moins, on sait rassurer la personne qu'elle va savoir rentrer, avec son autonomie, à l'intérieur du bâtiment. Mais après, effectivement, il va falloir qu'on donne des règles du jeu.

Je sais qu'à une époque, nous, on avait même imaginé des bandes de guidage, une espèce de bande de guidage – je dirais – maîtresse qui mènerait de l'extérieur à un point d'accueil et peut-être après des bandes de guidage différentes qui soient juste des antennes pour accéder à différents services. Ce qu'on a eu comme retour de la part des associations, c'est que pour l'instant, c'était peut-être un petit peu trop en avance parce que déjà elles voulaient déjà s'approprier l'utilisation et quel mode elles allaient faire de ces bandes de guidage. Parce que pour l'instant, je dirais qu'on est un petit peu au balbutiement de ces bandes de guidage et c'est une grosse découverte pour tout le monde.

Même pour les usagers voyants, c'est des mauvais gags qui nous arrivent, la gare de l'Est lorsqu'on l'a réalisée, elle était encore en chantier, on a mis les bandes de guidage dans leurs situations – je dirais – pérenne et on a eu des reproches parce qu'on nous avait dit mais vous avez mis ça proche des cafés. Oui mais, dans six mois, les cafés reculent, on fait une zone commerciale, etc. Et donc la bande de guidage sera libre. Mais on s'est aperçu qu'il va falloir faire aussi de la communication auprès des usagers parce qu'aujourd'hui les gens ne savent pas ce que sont les bandes de guidage et à quoi ça sert et on a vu des gens qui mettaient leurs valises, qui mettaient leurs enfants. On leur a expliqué, ce sont des bandes de guidage, ça sert pour les personnes non voyantes et maintenant on a repris aussi en compte une remarque d'une association. Et sur ces bandes de guidage, on va même aussi maintenant mettre des personnages pour bien spécifier que ce sont des couloirs, parce que nous, on est sous forme de couloirs en fait réservés aux personnes non voyantes, pour aussi informer l'utilisateur de à quoi ça sert.

## **Philippe GOHLER**

Bonjour, Philippe Gohler, service espaces publics de la mairie de Poitiers. Je voulais réagir justement par rapport à la présentation de la SNCF puisque nous, à Poitiers, on a un pôle multimodal qui est connecté depuis peu à la gare et a refait le parvis il y a deux ans. Donc on a fait partie justement des sites expérimentaux pour la SNCF. D'un point de vue de la méthodologie par

rapport à ce que vous disiez tout à l'heure qui est pour moi très intéressant, concrètement sur le terrain, ce n'est pas du tout ce qu'on a ressenti si vous voulez. Parce qu'il y a eu un diagnostic de fait – je dirais – presque dans son coin, par la SNCF, qui ensuite a été le présenter à nos élus et nous a envoyé un dossier en disant « ça vous coûte tant pour la partie qui vous concerne » puisque nous on a des ouvrages qui sont au-dessus avec une maîtrise d'œuvre que vous gardez un peu chez vous je dirais, avec des coûts qui sont quand même – je vous promets – énormes. Du coup, en termes de méthodologie, je me dis on établit déjà un programme dès le départ ensemble avant de commencer ce type de chantiers transversaux.

### **Laurent COLIN**

Vous avez commencé par parler des diagnostics, le problème c'est que nous, effectivement, nous avons fait les diagnostics, mais encore une fois, on a fait des diagnostics sur nos bâtiments, sur l'ERP et je ne suis pas en mesure d'aller faire le diagnostic sur le parvis.

### **Philippe GOHLER**

La particularité là, c'était des espaces publics qui sont au-dessus de vos quais, à Poitiers, et vous avez bien fait le diagnostic de nos parties.

### **Laurent COLIN**

Effectivement, je dirais qu'il y a des endroits où on a été un petit peu plus loin pour vérifier cette cohérence de l'accessibilité parce que, c'est vrai qu'on a fait nos diagnostics, mais je dirais que préalablement on avait déjà un petit peu en tête le dessin. On avait déjà commencé à imaginer comment on allait concevoir l'accessibilité par rapport à la politique qu'on essayait de mettre en place. Donc effectivement, je pense que sur des espaces comme ça, on avait peut-être essayé d'aller un petit peu plus loin pour voir – je ne sais pas – s'il y avait des ascenseurs pour rendre les quais accessibles, pour rendre des choses comme ça accessibles. Et encore, les quais, je dirais que ce n'est pas de notre responsabilité puisque c'est à RFF de rendre les quais accessibles.

### **Philippe GOHLER**

Oui, mais ce que je voulais juste dire de point de vue de la méthodologie, ça aurait été bien dès le départ de définir ce programme ensemble si vous voulez plutôt que de recevoir un jour un dossier qui vous dit « tiens, pour votre partie il y a 300 000 euros à mettre en place pour être conformes à ce qu'on a prévu » c'était juste ça. Surtout que nous entre-temps, on a quand même fait un parvis, on a fait d'autres choses et qui ne sont pas du tout compatibles forcément à ce que vous aviez envisagé de votre côté. C'est tout, c'était juste par rapport à la méthodologie de tout à l'heure qui était très alléchante et que je n'ai pas senti tout à fait comme ça. Il n'y a pas de critique derrière.

### **Laurent COLIN**

Je dirais qu'aujourd'hui il y a des choses qu'on n'a pas forcément mises en place. Il y a beaucoup de choses qu'on a découvertes aussi lorsqu'on a réalisé les gares du TGV Est. Parce que là, on a eu un raisonnement de déploiement sur un ensemble de lignes. Et c'est vrai qu'on a commencé à s'apercevoir de plein d'incohérences et je sais qu'on a encore d'autres sujets, il n'y a pas que votre gare, on a encore d'autres sujets.

Récemment – c'est un exemple que j'ai déjà cité dans notre groupe – une collectivité a réalisé une passerelle et du coup RFF en a profité en même moment pour faire des ascenseurs qui soient accessibles sur les quais. Bon très bien, on passe les flux des voies, la ville est accessible, on arrive

à accéder sur les quais parce qu'il y a des ascenseurs. Le problème, c'est que le bâtiment voyageur est 150 mètres plus loin. Là, on est totalement dans une espèce d'incohérence.

Il y a quelque temps, on n'était pas encore dans cette dynamique et dans cette démarche et moi-même je le regrette. Je pense qu'on va avoir quelques loupés sur certaines gares parce que c'est déjà parti, parce que le tour de table – tout à l'heure on a évoqué légèrement le point de vue finance – avait déjà peut-être été bouclé et qu'après on est venu inscrire l'accessibilité et le financement de l'accessibilité. On s'est dit « tiens, est-ce qu'on fait l'accessibilité sur telle et telle gare ? Oui ou non ? » Effectivement, je ne sais pas si tout le monde a été bien concerté au même moment, mais je découvre qu'il n'y a pas deux ou trois gares, on est sur cinq, six gares comme celle-là où on va avoir quelques loupés. Par contre, maintenant, je dirais qu'on est vraiment dans la démarche que je décrivais tout à l'heure. C'est qu'on essaye vraiment d'amener une espèce de concertation.

### **Philippe GOHLER**

Juste comme ça parce que nous – si vous voulez – on a regardé votre dossier, on a été surpris. Vous allez jusqu'à un point de détail dans l'accessibilité traitée qui peut être vraiment... par rapport à certains types de handicap, vous allez jusqu'au niveau extrême que nous, aujourd'hui, on s'interdit entre guillemets parce qu'on essaye de toucher le plus grand nombre, aux endroits vus avec nos budgets. Et d'un autre côté, on s'aperçoit qu'on délaisse complètement des zones essentielles. Donc c'est ça qui nous avait frappés dans cette étude.

### **Laurent COLIN**

Moi, je ne sais pas tout.

### **Michèle TILMONT**

Vous prendrez rendez-vous ? D'accord ! Il y avait une question au fond, je crois. On va essayer de terminer vers 16h 30, d'ici une demi-heure à peu près. Ça serait bien pour tout le monde, parce que je crois que pour ceux qui viennent de loin, ça sera plus simple pour essayer de trouver des trains.

### **Albert OSTERMANN**

Bonjour, Albert Ostermann, responsable du service étude de la mairie de Metz. Je n'ai pas de questions, mais éventuellement je peux vous raconter comment sont nées les zones de rencontre à Metz.

### **Michèle TILMONT**

Oui, racontez-nous !

### **Albert OSTERMANN**

Je vais d'abord citer le contexte. En mars 2008, nous avons basculé à gauche au niveau de la municipalité. A l'époque, nous terminions l'aménagement d'une place qui est la place Saint-Louis pour ceux qui connaissent pour la transformer en place piétonne puisqu'elle est située en limite du plateau piétonnier.

Évidemment, la gauche a trouvé qu'il y avait sans doute mieux à faire pour certains détails de cette place, qu'il y avait des choses qui ne collaient pas, etc. Et l'adjoint en charge du commerce a provoqué une réunion avec les commerçants pour connaître un peu leurs attentes, etc. Au cours de

cette réunion qui a dû se situer en été 2008 – je ne sais plus si c'était avant ou après les vacances – il a annoncé que la place Saint-Louis deviendrait zone de rencontre et non pas plateau piétonnier. On s'est regardé parce qu'on ne savait pas trop ce que c'était à ce moment-là à part quelques collègues un peu plus initiés. Il a annoncé également qu'il y aurait de nouveau trois ou quatre places de stationnement sur la place, alors qu'avant c'était un parking de 90 places qui ont été supprimées et également que les bornes d'accès – puisque c'était un plateau piétonnier – devaient être baissées sur une plus longue durée que sur le reste du plateau piétonnier.

Le problème a été posé et financé. Il a fallu le réaliser. Du coup, on a réfléchi et on a regardé un petit peu ce qu'on pouvait faire d'autre comme aménagement de zone de rencontre tout autour du plateau piétonnier, sachant que par ailleurs, la municipalité a également comme intention de mettre en zone 30 la périphérie du plateau piétonnier, ce qui n'est pas le cas actuellement. Donc on a trouvé plusieurs places qui sont situées en limites du plateau piétonnier, cinq exactement. Et on s'est dit, en regardant de près la manière dont elles étaient configurées, qu'elles pourraient devenir zones de rencontre sans aucun aménagement. Et c'est ce qui a été fait d'ailleurs, on n'a posé que des panneaux, on n'a rien fait d'autre.

### **Michèle TILMONT**

Parlez un petit peu plus fort s'il vous plaît, on ne vous entend pas très bien.

### **Albert OSTERMANN**

Excusez-moi. Donc on a regardé celles des places qui ceinturaient le plateau piétonnier qui pouvaient devenir zones de rencontre, en leur état actuel. Il y avait la Place d'Armes qui est une place historique dont le pavage lui-même est classé qui est située entre la cathédrale et la mairie. La Place Saint-Louis bien sûr dont je viens de parler, la Place de Chambres qui a été aménagée deux années auparavant avec là aussi, élimination des voitures, élargissement des trottoirs, il restait simplement sur une moitié de la place une voie de transit, mais bien identifiée comme telle. Donc essentiellement ces trois places, plus deux plus petites qui sont de moindre importance. On a simplement posé des panneaux et elles sont devenues zones de rencontre. C'est ce qui nous a permis d'aller aussi vite, elles ont été inaugurées le 19 janvier.

Pour l'instant, il est évidemment trop tôt pour en tirer un bilan. Ce qu'on peut dire quand même, c'est que ces places, de par leurs configurations, dans la pratique déjà les gens traversaient à peu près n'importe où puisque la partie centrale, pour la Place d'Armes et la Place Saint-Louis était vide de voitures ou de toutes autres choses. Je ne pense pas qu'il y ait fondamentalement de changement de comportement des usagers. On verra, on va essayer d'observer, voir si les gens marchent un peu plus vers la partie circulée ou pas à l'usage. On parlait d'accidentologie tout à l'heure mais en fait comme jusqu'à présent sur ces places, du moins dans les dernières années, depuis le réaménagement en tout cas, il n'y a pas eu d'accidents, donc on pourra difficilement faire mieux.

On sent quand même – je pense – une modération des vitesses sur certaines d'entre elles d'autant plus que, sans qu'on soit au courant d'ailleurs, dès les premiers jours, la police municipale s'est mise en place avec des jumelles-radar. Je ne pense pas pour verbaliser, mais plutôt pour attirer l'attention et d'ailleurs on a très vite fabriqué un petit *flyer* pour les agents de police, pour qu'ils puissent sensibiliser les automobilistes sur ce nouvel aménagement puisque, c'est vrai que déjà des gens initiés ne savent pas tous ce que c'est et comment ça fonctionne exactement, alors le grand public encore moins. C'est vrai qu'il y a quand même eu pas mal de battage médiatique autour, beaucoup plus que ce qu'on pensait d'ailleurs. Car on a eu tous les médias nationaux et même

internationaux. Voilà, mais c'était aussi un moyen de faire connaître un petit peu les règles de fonctionnement de ces nouvelles espèces de zones de rencontre.

**Michèle TILMONT**

Les médias internationaux regardent de très près l'évolution des zones de rencontre.

**Albert OSTERMANN**

Nous recevons un groupe de Namur, donc des Belges le 1<sup>er</sup> avril qui s'intéressent de très près à cette expérience puisqu'ils ont un projet de réaménagement du centre-ville. Mais sachant que la réglementation belge en matière de zones de rencontre n'est pas tout à fait la même que chez nous.

**Une intervenante**

Vous avez fait faire des études sur les expériences, au-delà de l'hexagone ?

**Michèle TILMONT**

Oui tout à fait. Même si on n'a pas repris tout à fait ce qui se passait à l'étranger, mais c'est vrai qu'on s'est quand même inspiré de ce qui se passait à l'étranger pour mettre en place les zones de rencontre. Il y a aussi des choses qui se font à l'étranger qu'on ne fait pas en France. On ne reproduit pas forcément ce qui se passe à l'étranger en France. Je vois par exemple, dans certains endroits, il y a des grands espaces qu'on appelle *Shared Space* où tout est à niveau, il n'y a plus de panneaux, il n'y a plus de signalisation, il n'y a plus de marquage, il n'y a plus de différenciation. C'est vrai qu'en France on ne se dirige pas vers ce type d'espaces. Ce n'est pas notre choix.

Merci en tout cas pour cette présentation de Metz. Nous, on est tout à fait intéressés effectivement de savoir vraiment ce qui se passe et comment ça fonctionne, si ça change les comportements des piétons bien sûr, mais aussi des véhicules à moteur et des cyclistes enfin tous les usagers, voir comment ça se passe. Eric Alexandre.

**Eric ALEXANDRE**

Oui, Eric Alexandre, DMA. A la dernière réunion du COTEC – c'est ce que disait Benoît Hiron justement – quelque part c'était un peu ironique, c'est que la France est inspirée de l'exemple belge. Et aujourd'hui la francophonie, peut-être par la facilité de la langue, s'intéresse énormément à ce que fait la France et les Belges demandent à venir en France pour voir nos exemples de zones de rencontre ainsi que le Québec. Donc aujourd'hui, curieusement, la France risque de devenir un peu moteur ou leader dans cette réflexion sur les zones de rencontre puisque les Québécois veulent s'en inspirer et les Belges veulent également s'inspirer de ce qui est fait en France pour améliorer le système chez eux.

**Michèle TILMONT**

Alors est-ce que les Belges s'intéressent aussi au parvis-gare ?

**Une intervenante**

Oui, bien sûr.

## **Laurent COLIN**

Sur le parvis de gare, je ne connais pas encore le système qui est mis en place par la SNCB mais je dirais que nous, on a fait quand même pas mal de *benchmark* au niveau international sur les différentes pratiques et usages de l'accessibilité dans les gares pour s'en inspirer et pour voir un petit peu les bonnes méthodes et éventuellement les mauvaises méthodes aussi.

## **Marc COURBOT**

Pour être voisin proche des Belges et puis terminer sur ce que disait Eric Alexandre, nous, on est limitrophes avec la Belgique et c'est vrai que dans les années 90, on a importé énormément de panneaux de...

*[Fin tape 10 face B]*

## **Marc COURBOT**

...de Belgique – importé, ce n'est peut-être pas le terme – et il y a quelques communes limitrophes qui ont un bon paquet de panneaux belges qui traînent encore à droite à gauche, qui sont un peu passés dans le temps. Mais c'est vrai que, demain, si on remplace ces panneaux par le panneau zone de rencontre, on sera en phase avec le concept de zone de rencontre. Mais c'est vrai que, ces Belges qui nous donnent des panneaux il y a dix ou vingt ans, et qui maintenant viennent voir comment on fait, c'est un peu marrant.

## **Michèle TILMONT**

Vous pensez que les cours urbaines, c'est le modèle premier des zones de rencontre ?

## **Marc COURBOT**

En Belgique, ce n'est pas vraiment les cours urbaines, ils appellent ça...

## **Michèle TILMONT**

Vous venez de dire « cour urbaine ».

## **Marc COURBOT**

C'est l'ancien terme. Les cours urbaines, c'est là où on retrouve à la fois les piétons, les véhicules, du stationnement, etc. Et nous, j'avouerais que, encore heureux que le Code de la rue n'a pas dit que toutes les aires piétonnes où il y a du stationnement doivent devenir des zones de rencontre parce que sinon on aurait un paquet de panneaux à remplacer. Parce qu'on a beaucoup d'aires piétonnes aujourd'hui où il y a quelques places de stationnement marquées. Si dans le texte, c'était explicité « toutes les aires piétonnes où il y a du stationnement doivent être mises en conformité », demain on aurait un paquet de panneaux à remplacer. Et ce ne serait pas forcément logique non plus de remplacer par le panneau zone de rencontre parce que ce n'est pas le concept même de la zone de rencontre. C'est vrai que là, il y aurait une communication à faire aussi parce que demain on aura des aires piétonnes encore avec du stationnement. Mais il faudra expliquer aux maires demain qu'on ne pourra plus mettre le même panneau sur la rue d'à côté parce que si on officialise le stationnement, on ne peut plus dire que c'est une aire piétonne parce qu'elle a été faite après le décret.

Donc, c'est vrai que là-dessus, il y a aussi de la communication, mais c'est vrai que sur le terrain des fois c'est un peu un dialogue de sourds entre techniciens et élus pour expliquer que là on fait la même chose, mais on ne met pas le même panneau.

**Michèle TILMONT**

Il n'y a pas de subvention de l'Etat pour le remplacement des panneaux, n'espérez pas ! Encore des questions ? Oui, Monsieur.

**Yoann PAPLAR**

Bonjour, Yoann PAPLAR société Parvis, on fait l'assistance et maîtrise d'ouvrage. Sur la zone de rencontre, on nous a expliqué que c'était un outil mis à disposition, mais ça n'ouvre-t-il pas des possibilités de financement via une agence ou autre ? C'est ma première question. Et la deuxième, c'était sur l'incertitude technique avec l'échelle de temps de cinquante ans, ça m'a tout de suite fait tilt dans mon esprit, c'est surtout les progrès techniques. Aujourd'hui, on pense à de la bande de guidage, mais on voit bien que les GPS et tout ça, ça va forcément un jour ou l'autre de dématérialiser. Je me demandais comment on pouvait gérer la certification, comment on pourrait certifier aujourd'hui des principes techniques, tout en sachant que dans dix ans, ça pourrait devenir tout à fait autrement et bien sûr en relation avec la hauteur des investissements qui sont en jeu.

**Michèle TILMONT**

Ça, c'est pour Eric Gaussorgues. Comment vous voyez ce problème ? C'est un vrai problème. Comment on fait pour être en phase avec les innovations technologiques. Est-ce qu'on ne va pas normaliser au bout de – je ne sais pas combien d'année – trois ans – disons – des solutions techniques qui seront dépassées six mois après. J'exagère un petit peu mais...

**Eric GAUSSORGUES**

Je crois que c'est une course perpétuelle. Effectivement, je crois qu'on va suivre l'évolution technique. C'est ce qui se passe dans beaucoup de domaines donc effectivement il faut normaliser ce qui est l'état de l'art et ce qui est peut-être aussi les objectifs à poursuivre. Il faut que, dans les travaux de normalisation, on se donne une démarche volontariste et optimiste de manière à aider les gens à progresser. Mais, effectivement, on ne peut pas normaliser aujourd'hui ce qui n'existe pas encore et on ne peut pas normaliser, non plus, des choses qui ne sont pas fiabilisées. Si on parle de normalisation de produit là, effectivement, il faut prendre son temps, il faut être sûr qu'on normalise des choses qui sont réalistes et qui sont utilisables partout.

Effectivement, de ce point de vue-là, il n'y a pas de réponse. L'évolution technologique va faire qu'on va continuer à avancer. Peut-être que les bandes de guidages seront rapidement remplacées par d'autres systèmes et tant mieux. Si on parle vraiment de normalisation, on ne se lancera pas dans des normalisations de produits qui ne sont pas fiabilisés, qui ne sont pas suffisamment éprouvés.

**Jean-Pierre LE LOCH**

Je voudrais rapporter une petite précision si vous le permettez.

**Michèle TILMONT**

Je vous en prie.

## **Jean-Pierre LE LOCH**

C'est un élément de réponse, ce n'est pas une réponse complète. Je crois qu'on l'a évoqué rapidement hier, c'est qu'à Paris, il y a un projet qui s'appelle Panammes qui est en train d'être monté. Ça va être en liaison évidemment – parce qu'il faut là aussi qu'il y ait une présence de l'Etat – avec le Certu. C'est un projet autour d'une zone expérimentale, ça va se passer du côté des Quinze-vingts parce que c'est l'institut de la vision qui est un tout petit peu le coordinateur de ce projet. L'objectif de ce projet en deux mots, c'est de tester un certain nombre de technologies nouvelles, mais sur la base de technologies existantes, mais nouvelles, qui vont être proposées par diverses sociétés, divers fabricants, pour voir si, en effet, des outils comme le GPS par exemple, peuvent et comment ça pourrait être utile dans le déplacement des handicapés. Ça va être totalement expérimental, on va mettre ça pendant six mois, ça sera évalué, ça sera après un autre outil. Donc c'est le lien entre les nouvelles technologies et... alors, ça sera plus axé sur l'information, sur l'indication mais effectivement, la réflexion – il y en a une – elle est un petit peu amorcée par le biais de ce projet. Ce sont des choses qui mûrissent mais, on va dire l'un n'empêche pas l'autre. Parce que c'est vrai que comme ça évolue régulièrement, on ne peut pas dire on va attendre que... Je pense que ce qu'on fait aujourd'hui pour les bandes de guidage, on a raison de le faire mais en effet, dans quinze ans ou vingt ans probablement que ça sera dépassé. Enfin, en tout cas, il existe un projet qui s'intéresse aux nouvelles technologies à destination des déplacements et de l'information à l'intention des handicapés.

## **Michèle TILMONT**

Et Panammes, ça veut dire quoi ?

## **Jean-Pierre LE LOCH**

Je ne sais plus très bien, mais peut-être que Didier Couval saurait.

## **Didier COUVAL**

Alors, justement, non.

## **Michèle TILMONT**

Eric Alexandre, ça veut dire quoi Panammes ? Personne ne sait Pierre Leroy, interrogation écrite, non ? Ça ne veut pas dire Paname, ça veut dire autre chose.

## **Didier COUVAL**

Non, non, c'est un acronyme effectivement, c'est par rapport à l'aspect innovation, donc je me permets de...

## **Michèle TILMONT**

Vous reviendrez samedi prochain

## **Didier COUVAL**

Je devrais le connaître par cœur, mais de l'avoir sous les yeux quotidiennement ces derniers jours, j'ai un trou de mémoire, je suis désolé, ça va sûrement me revenir. Je complète ce que vient de dire

Jean-Pierre Le Loch. Donc Didier Couval de la ville de Paris, puisque effectivement, on est chargé de suivre, pour la DVD ce projet, avec d'autres directions de la ville, bien évidemment, en particulier la direction qui suit les aspects innovation technologique avec l'équipe de Monsieur Missika à la ville de Paris. Pour confirmer des éléments à la question de Monsieur, on a ce programme qui vient d'entrer en phase active c'est-à-dire qu'on a lancé un appel à projet il y a à peu près un mois et demi de cela. Donc, les copies, les premières propositions nous sont arrivées, date limite, la semaine dernière, donc on vient seulement de les découvrir.

Sans préjuger de la suite puisque, effectivement, il y aura un jury qui va examiner la faisabilité et l'intérêt des solutions techniques, voire technologiques, proposées par des entreprises de toutes origines potentiellement. Là, je peux quand même vous donner une tendance, c'est-à-dire que la tendance est actuellement – alors, ça ne va peut-être pas être le cas dans les prochaines vagues puisqu'on va recommencer un appel à projet récurant pendant plusieurs années, c'est un programme 2009/2013 – qu'on a essentiellement des solutions technologiques du monde des technologies de l'information.

Effectivement, le programme s'adressant à répondre pour les besoins des personnes en situation de handicap visuel, voire auditif, on voit bien que là il y a tout un champ d'expérimentation et d'application qui s'applique dans l'espace urbain sur des solutions ou des réponses qui peuvent ne pas passer par l'aménagement et le traitement de la voirie dont on voit bien les difficultés en termes de volume en fait. Quelque part, ça peut créer la surprise et ça peut effectivement permettre de répondre aux mêmes besoins comme on évoquait là un petit peu de l'idée de dire, est-ce que ça vaut vraiment le coup ? Est-ce que c'est vraiment le sujet d'aller multiplier l'idée d'avoir des systèmes de bandes de guidage sur tout espace circulé par un piéton quel que soit son niveau de handicap ? Est-ce qu'il en a besoin partout ? Et on voit bien qu'il y a peut-être des endroits stratégiques et d'autres qui ne le sont pas. Et puis peut-être par d'autres outils d'aide à la mobilité, finalement, rendre peut-être obsolètes ou moins pertinentes des solutions technologiquement attachées aux aspects physiques de la voirie et de l'espace public.

C'est un petit peu ça, une première tendance, mais c'est vraiment trop prématuré pour vous en dire plus, mais je pense qu'on aura l'occasion de communiquer dès lors que la première vague de produits sera testée à partir de l'été prochain puisque le calendrier est assez proche et donc, on va faire une sélection à l'échéance du mois de mai et ensuite, implantation dans ce secteur teste du deuxième arrondissement autour de l'hôpital des Quinze-vingts pour qu'à la rentrée les usagers puissent voir un petit peu comment ça peut se vivre dans l'espace public.

**Marc COURBOT**

J'ai eu la signification précise de...

**Michèle TILMONT**

Marc, il aura une bonne note.

**Marc COURBOT**

Je vais y aller doucement pour ceux qui veulent prendre des notes. C'est « Projet d'aménagement nouveau pour les aveugles, malvoyants, malentendants et sourds »

## **Michèle TILMONT**

Bien sûr ! Il y a contestation. On va faire un jeu par e-mail. Monsieur DE Premare, vous êtes au courant de ce projet Panammes ?

## **Jean-Baptiste DE PREMARE**

Personnellement, non. En fait, notre union syndicale est une de syndicats. Donc, c'est vrai que l'industrie routière historiquement est une industrie d'abord du marché d'enrobé qui progressivement, du fait de la demande de ces donneurs d'ordre, a dû diversifier son activité. Donc, en fait, notre réunion syndicale regroupe également avec les équipementiers de la route c'est pour ça que vous aviez ce matin – je crois – quelqu'un du SER, le Syndicat de l'équipement de la route. Et on a également donc des syndicats qui représentent des produits, je pense par exemple à l'asphalte que la mairie de Paris connaît bien. Et puis, nous avons aussi des spécialistes en chaussée et en béton. Alors, d'une manière générale si vous voulez, on est à un lieu de convergence. Et c'est vrai qu'au-delà des innovations, elles restent propriété d'entreprises, comme je l'ai dit tout à l'heure. Et je pense qu'il sera nécessaire... justement sur la notion des équipements intelligents, on est en discussion actuellement avec beaucoup de maîtres d'ouvrage dans le cadre d'un observatoire qu'on a créé il y a deux ans et demi, qui s'appelle Route et Mobilité Durable et on se lance dans un questionnaire sur mobilité intelligente. Marc Courbot a assisté la dernière réunion, les AITF sont parties prenantes, de la même manière que l'association des départements de France. Je parle devant Christine Leroy notre directrice des affaires techniques, je pense que ça serait important d'aller justement apporter une question supplémentaire dans cette notion dite « mobilité intelligente » mobilité apaisée, pour avoir un éclairage qui peut servir les intérêts de votre propre groupe. Car on va s'adresser au fond à 150 communes. On va s'adresser aux 102 départements de France par l'intermédiaire de leurs réseaux. Puis, on va aussi s'intéresser aux autres maîtres d'ouvrage que sont l'Etat, les sociétés d'autoroute. Et l'avantage de jouer de l'effet de réseau, c'est qu'on va pouvoir faire remonter un certain nombre d'informations. Donc, je me propose, en vous entendant... on est vraiment dans la notion d'équipement intelligent, on fait aux confins, en fait, de trois mondes industriels : les constructeurs, que nous représentons, d'infrastructure qui sont diversifiées, avec les équipementiers. Il y a bien sûr tout le monde très foisonnant des nouvelles technologies et de la communication. Et puis on a bien sûr le monde de la construction automobile dans ce sujet-là.

C'est vrai qu'il y a toujours des interactions. On est dans des espaces publics. On l'a par exemple dans la notion d'espace sécurisé. Lorsque la semaine dernière nous étions, justement, avec Marc Courbot, on avait une expérience présentée par un conseil général, le conseil général de Saint-Denis sur la sécurisation des espaces scolaires. Et c'est là où on revient à votre idée, c'est qu'au fond, lorsqu'on définit une politique de mobilité de déplacement ou d'accessibilité, on a aussi cette notion de la sécurité et donc on est dans une démarche intégrée qui était évoquée – si j'ai bien compris – par Chantal Duchène ce matin. Donc, l'effet de réseau, peut servir à ça, je ne sais pas ce qu'en pense Marc, mais il me semble qu'on a peut-être intérêt à y ajouter cet élément qui pourrait profiter au plus grand moment.

## **Marc COURBOT**

C'est sûr que ça foisonne un petit peu en ce moment au niveau des nouveaux projets de recherche d'ergonomie de l'espace public, je sais que Paris y réfléchit aussi au niveau des cheminements piétons sur l'ergonomie en général des espaces publics. Là, c'est vrai que le projet de recherche qui nous avait été présenté par le conseil général de la Seine Saint-Denis, le projet *school* qui est aujourd'hui en cours de... il n'est pas validé par l'ANR, mais il a été présenté à l'ANR pour

validation. Et c'est vraiment la sécurisation des abords des écoles et on rentre vraiment dans la question d'étude comportementale aux abords des écoles.

Donc là, le projet de recherche était vraiment ciblé, pas technique, mais aller au-delà, dire pourquoi on a une barrière à mettre à tel endroit ? On va mettre quelqu'un que je ne sais plus, le cabinet Atoma je crois, qui est spécialisé un peu dans les comportements pour voir quelles seraient les solutions – c'est peut-être très optimiste – qui nous permettraient de faire abstraction de tout ce qui est barrière et guidage forcé en sachant que le problème, c'est qu'un écolier qui veut marcher le long de la route avec le bottelé ou la barrière placée à 20 cm du bord, il le fera quand même. Donc là, c'est vraiment l'idée de ce projet de recherche et c'est vrai qu'en ce moment, c'est très d'actualité.

## **Michèle TILMONT**

L'ANR, l'agence nationale de la recherche. Bien, on conclut ? Allez, je conclus, vous concluez, nous concluons ? Que dire ? Que dire sinon laisser une trace pour vous, pour les futurs responsables de ces questions d'accessibilité de la voirie et des espaces publics pour les personnes en situation de handicap qui est une question de société, c'est pour ça que c'est important d'en parler et d'y travailler.

Cette trace – je l'avais dit en ouverture – c'est d'abord essayer d'exploiter ces débats, ces interventions, essayer d'en faire une synthèse et essayer de la diffuser, ça c'est le travail normal tout à fait normal. Et puis, l'idée ensuite, c'est d'essayer de créer cette espèce de club d'échange d'expérience à partir de ce qui se passe sur le terrain. Je crois que c'est très important que nous nous retrouvions à date non pas fixe mais à date fixée pour échanger et débattre.

Donc moi je remercie en premier bien sûr l'AITF et l'USIRF et puis leurs porte-parole, Sophie Banette, Christine Leroy, Philippe Leroy qui reste très discret mais qui a été quand même la cheville ouvrière de ces journées. Également bien sûr nos intervenants qui, eux, se sont présentés sur les estrades. Donc, merci à tous. Je remercie aussi Eric Alexandre et puis toute l'équipe de la DMA, on n'est pas très nombreux, mais on a fait ce qu'on a pu. Ce n'est pas facile tous les jours. Eric Herman, je remercie c'est notre réseau scientifique et technique qui, lui, a encore du pain sur la planche pour arriver à débattre de tout ça. Alors, que retenir ?

Retenir que face à l'urgence – on l'a vu lors de la première intervention de ces deux jours – il y a une première complexité qui est la complexité juridique qui est vraiment lourde à lever et sur laquelle – on le voit – il y a eu récemment un amendement de déposé si j'ai bien compris, pour essayer de concilier les commissions communales et intercommunales. Notre conférencier Christian Damiani a été assez discret sur ce sujet parce qu'en effet c'est un peu iconoclaste. Mais enfin bon, pourquoi pas après tout. C'est vrai que le mérite de la loi de 2005, c'est d'avoir institué une concertation, donc ces commissions, ces commissions où débattent les parties prenantes où on peut entendre la voix de ceux qui sont le plus touchés par le handicap et qui ont un droit de parole immédiat et direct et premier.

Donc, la question juridique est forte, on l'a vu à travers les témoignages du 18 décembre entre des petites communes et grandes communes, de toute façon c'était la même complexité juridique à lever. Ensuite, une grande complexité technique, ça, je ne vais pas y revenir puisqu'on en débat déjà depuis deux jours ou presque. Donc là, je pense que l'évidence est forte.

On peut noter quand même une bonne volonté générale à la fois des décideurs, à la fois des techniciens, à la fois des acteurs, pour essayer de faire avancer les choses. Mais on se trouve pris – je dirais – dans une espèce de contradiction – c'est mon message personnel, je vais dire qu'il est un

peu subjectif probablement parce que je ne connais pas très bien ces questions – mais entre une volonté de tout réglementer, de tout normer, de définir des solutions, qui sont indispensables pour assurer, s'assurer, se réassurer – et quand je dis assurer, c'est au sens des assurances et des responsabilités aussi – et puis, le fait que les exigences se traduisent plutôt en termes de performances à atteindre.

Là, on sent qu'il y a une espèce de décalage entre cette volonté d'aller au bout des ambitions et puis la complexité technique qui fait qu'on va définir ce que c'est qu'un trottoir bientôt. On n'a pas encore défini ce que c'était qu'un cheminement, mais moi j'aimerais bien parce qu'on a des débats sur le sexe des anges, sur le cheminement. Est-ce que le cheminement, c'est le trottoir ? Est-ce que le Trottoir, c'est le cheminement ? Est-ce que le mobilier urbain qu'on met sur le cheminement, il est sur le trottoir ou il n'est pas sur le trottoir, etc. ?

Cette volonté de définition, que je comprends tout à fait, ne participe pas d'une espèce de facilité à rendre les exigences possibles. Je crois que, quand même, ce qui ressort de vos débats, c'est de dire il faut continuer à être exigeants et on ne peut pas passer comme ça en diagonale et *a minima*. C'est le même problème qu'en matière d'économie d'énergie quelque part. Si on rate l'accessibilité en 2015, ça sera dramatique quelque part parce qu'il faudrait y revenir. Et y revenir ça sera encore plus couteaux, etc. Donc il faut faire bien la première fois, et pour faire bien en effet, il faut avoir des repères, il faut avoir des référentiels des guides, des méthodologies. Et là-dessus, on sent bien qu'il y a une grande difficulté à se mettre d'accord sur ces préconisations. Voilà, je n'en dirais pas plus.

Ecrivez-nous, restons en contact et puis remplissez le questionnaire qu'Eric Alexandre a prévu pour vous, pour ceux qui restent et je les en félicite encore à cette heure tardive pour nous dire qu'est-ce que vous attendez des prochains débats de cette espèce de club qu'on a commencé à initier de façon, encore une fois, très spontanée et très au fil de l'eau, puisque ce sont nos amis de l'AITF et nos amis de l'USIRF qui sont vraiment venus nous chercher pour nous dire « il faut faire quelque chose, organisons quelque chose ensemble » et du reste ce matin on nous a mis aussi, au niveau de l'Etat, très à contribution sur tout ce qu'il faudrait faire pour que tout marche bien dans ce pays.

Voilà, je vous souhaite une très grande facilité de retour vers vos lieux de travail et de domicile, en vous remerciant de vos interventions très spontanées et très vivantes qui ont donné toute la qualité à ces débats et qui ne sont pas restées justement des doctrines qui me faisaient un peu peur, mais on a eu des remontées de vécu de vos difficultés qui donnent du sens au travail que nous faisons. Merci encore.

## **Index**

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

Amélie DUNAU .....	7	quidueliers.....	17
cabinet Atoma .....	73	Samuel Lantier .....	58
Emilie Vignon .....	2, 8	Sophie Desprez .....	2, 8
Gilles Trau.....	12	Yoann PAPLAR.....	69