Communauté urbaine de Bordeaux

Plan de Mise en Accessibilité de la Voirie et des espaces publics de la Communauté urbaine de Bordeaux

Mobilité et handicaps sur la voirie : du terrain humain aux dispositions urbaines

a'urba. agence d'urbanisme Bordeaux métropole Aquitaine

Hangar G2 Bassin à flot n°1 quai Armand Lalande BP 71 F-33041 Bordeaux Cedex
Tél. : 33 (0)5 56 99 86 33 Fax : 33 (0)5 56 99 89 22 e-mail contact@aurba.org

Rapport d'étude

Juillet 2009 provisoire étape définitif

Objet de l'étude
Ce rapport s'inscrit dans une démarche, pilotée par la Direction Opérationnelle de la Voirie, DOVCP, visant à identifier les difficultés rencontrées par les usagers dans la pratique des espaces publics.
Cette contribution vient alimenter la phase « diagnostic » du futur Plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics qui devra être remis à l'Etat fin 2009, conformément à la loi du 11 février 2005.

Sous la direction de
Nicolas Drouin, chef de projet

Equipe Projet
Agnès Charousset
Marie-Christine Bernard-Hohm

avec la participation de Joëlle Martineau

Sommaire

Mémoire synthétique

1 | Introduction à l'anthropologie du handicap

2 | Analyse du contenu, la parole des personnes du handicap

3 | Synthèse et recommandations

4 | Annexes
4.1 Rencontre avec 7 associations partenaires de la CUB
4.2 La plaquette ACTITAM (société Phitech de Nancy)
4.3 Une fiche technique WC public (association Handicité)
4.4 Extrait du journal officiel du 1er août 2008, création des zones de rencontre « zone 20 » ; double sens pour cyclistes dans les zones 30
4.5 Le Code de la rue, principes présentés au CERTU
4.6 Droits du piéton et sécurité routière

Mémoire synthétique

Handicap, mobilité et usages de la rue :

du terrain humain aux dispositions urbaines

Préambule

Mieux comprendre les gênes à la mobilité des personnes est un préalable à la définition du Plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics (PMAV). Dans ce cadre, des entretiens ont été réalisés visant à approcher une typologie des principales difficultés rencontrées dans l'espace public de l'agglomération bordelaise par les porteurs de handicaps physiques, sensoriels ou cognitifs.
Cette démarche vient compléter et enrichir des travaux menés avec les associations représentatives de manière à définir la meilleure façon de répondre aux besoins, au regard des prescriptions figurant au décret n° 2006-1658 du 21 décembre 2006.
Mais au-delà de la nécessaire adaptation du domaine public, d'autres types d'actions que pourraient engager la Communauté urbaine de Bordeaux apparaissent à l'issue de ces entretiens, notamment en termes de communication, de sensibilisation du public et d'expérimentation.

Introduction : accessibilité rime avec modernité

La « révolution » du tramway signe l'avancée de la métropole bordelaise dans le XXIième siècle. En matière de mise en accessibilité de la voirie, ses progrès sont tels qu'au niveau national, la DCSR (Direction de la Circulation et de la Sécurité Routière) aurait récemment décrété que Bordeaux était une des villes les plus accessibles de France.
Pour les populations handicapées, le bénéfice est double : non seulement l'accessibilité a fait un pas de géant avec cette offre en transport qui leur permet une nouvelle autonomie de circulation dans l'agglomération, mais leur liberté se décuple aussi grâce aux aménagements urbains concomitants au corridor du tramway, aux nouveaux bus accessibles, et aux réseaux doux de pistes cyclables et de zones piétonnières.
Les propos recueillis illustrent la distance ressentie vis à vis d'un passé urbain jugé obsolète, où l'héritage des villes était encore marqué par la barbarie sociale (les mutilés du travail devenaient des mendiants) et où l'urbanisme excluait la moindre pathologie (les interminables escaliers du métro parisien). Autre signe de modernité, l'accessibilité va de pair avec la fin de l'énergie non renouvelable, la revalorisation

de l'énergie humaine (cf. lobbying du cyclisme urbain) et les alternatives au tout automobile, la redensification des centres-villes et la proximité des équipements. Soit tout un travail de sensibilisation et de pédagogie en perspective afin de balayer les idées reçues sur le concept même du handicap, mais aussi l'opportunité d'optimiser les aménagements métropolitains, de s'inscrire dans une dynamique nationale d'expérimentation technique et de progresser sur l'accompagnement social dans la cité.

Méthode des entretiens
Récits de vie et témoignages ont été recueillis auprès d'un panel de 9 particuliers porteurs de handicaps et de 7 associations. Parmi elles, 4 se consacrent au public touché par une déficience sensorielle ou motrice et 3 au mieux-être des usagers de la rue, piétons, cyclistes et voyageurs en transports publics (voir en annexe 1). Cette variété de points de vues a permis de dégager des enjeux individuels et collectifs, spécifiques et généralistes.
En effet, les non-voyants circulant sur la voirie à pied s'associent spontanément à la cause des piétons, alors que la problématique des handicapés moteurs se déplaçant en fauteuil est associée au monde des deux, voire des quatre roues. De la convergence de ces univers distincts, le PMAV de la CUB pourra tirer ses axes de priorités.
Pour un complément d'informations se rapporter au panel et à la méthodologie, (chapitre 1, corps du document ci-après).

1) Les principes à intégrer en amont du PMAV

En théorie, au regard du décret n°2006-1658 du 21 décembre 2006 (loi 2005-102) et aux expertises techniques déjà existantes dont celles de l'ARVHA[1] et du Moniteur[2], 12 points majeurs d'aménagements et d'équipements s'imposeront aux organismes compétents en matière de conception et de gestion du domaine public de voirie. Les cheminements usuels devront ainsi offrir la plus grande autonomie possible aux usagers de la CUB.
L'intégralité de ces points n'ont évidemment pas été abordés dans l'analyse qualitative extraite de la parole des usagers (voir le chapitre 2). Cette parole a permis en revanche de mieux comprendre combien les besoins varient selon la typologie des handicaps selon qu'ils soient évolutifs ou définitifs, sensoriels, moteur, ou cognitifs.
D'emblée, l'aménageur sera confronté à des options d'aménagement divergentes. Laquelle retenir comme axe prioritaire ? La bordure de trottoir catalyse ces contradictions, bienfait pour les non-voyants, elle est la bête noire des tétraplégiques en fauteuil roulant. Aussi, afin de ne pas privilégier un porteur de handicap au détriment d'un autre, faudra-t-il intégrer la globalité des attentes et leur relation systémique.

Pour y parvenir, le regard du professionnel de la voirie devra changer de focale. Loin de considérer le handicap comme exception à l'usage standard, il devra intégrer que c'est bien l'espace public et ses fréquentes aberrations ergonomiques qui créent de toute pièce la situation de handicap chez une personne fragile, en la rendant encore plus vulnérable. En ce sens, il ne parlera plus de dépendance physique individuelle mais bien d'interdépendance fonctionnelle de l'espace collectif.

1 Association pour la Recherche sur la Ville et l'Habitat. Organisme de formation à Paris, attaché au secrétariat d'Etat aux personnes handicapées.

2 Handicap et construction Louis Pierre Grosbois. 8° édition. Le Moniteur. 2008

• **La poursuite des travaux d'aménagements communautaires : l'accessibilité conjointe de la voirie et des transports**

Pour conserver la bonne avance métropolitaine, il convient de s'attacher désormais à la trame viaire du tissu central ancien, aux rabattements des transports et aux périphéries les moins équipées. L'objectif à terme est de tracer des secteurs prioritaires d'intervention afin d'y appliquer les dispositions spécifiques déclinées ci-après.
En attendant, une première phase consistera à vérifier tous les aménagements de voirie existants et de procéder à des travaux de :
- résorption des discontinuités cyclables (pistes pratiquées par les fauteuils roulants électriques) ;
- réfection des revêtements de trottoirs vétustes ou accidentés ;
- aménagement symétrique des bateaux de part et d'autres des voiries.

De même, au niveau des transports, il sera indispensable de :
- s'appuyer sur le réseau du tram et le réseau bus structurant afin de déterminer des itinéraires prioritaires accessibles vers les principaux équipements des quartiers desservis ;
- mieux accompagner la personne désorientée dans les ruptures de charge et soigner le rabattement par les bus ;
- poursuivre la mise en accessibilité des arrêts de bus et la mise en service de lignes de bus accessibles dans l'ensemble des quartiers de la CUB ;
- veiller à ne pas dépasser la zone d'atteinte des personnes n'ayant plus la mobilité du tronc, notamment pour la billétique et le compostage (profondeur de préhension > 40 cm, hauteur d'atteinte : 80 cm du sol) ;
- veiller à la cohérence des aménagements avec les autres organismes de gestion du transport public (CG, Région).

• **Dispositions spécifiques en faveur des non-voyants**

Garder le principe d'une continuité des trottoirs et de leurs délimitations
Aussi précieux que la continuité créée par les murs des maisons, ou murs et clôtures et la cadence des voiries traversantes qui scandent le parcours, les bordures de trottoirs s'affirment comme l'élément clé de l'espace public puisque reconnues par le mouvement de la canne, elles recréent une géométrie et permettent de structurer l'environnement.

Créer des repères signifiant la hiérarchie du réseau de voirie
Puisque les voies traversantes font office d'unités de comptage, ne pourrait-on pas, afin de lever toute ambiguïté, s'interroger sur un moyen simple de les signaler pour les distinguer des impasses qui donnent sur la voirie ?

Faire parler la rue par tous les moyens
Il reste à imaginer des bandes podotactiles qui soient universelles d'usage et éviter l'utilisation du métal qui glisse et les pentes qui déséquilibrent les non voyants. On veillera également à améliorer la lisibilité tactile du sol par l'usage de différentes formes et matériaux contrastés de revêtement à l'attention des non voyants et de teintes redoublant la vigilance des mal-voyants.

Compenser l'absence d'intelligibilité spatiale en stimulant d'autres sens
Le défaut de lumière qui réduit à néant la compréhension de l'espace devrait être compensé par d'autres sources sensorielles d'information, le son, le toucher... la signalétique pourra utiliser le braille mais toujours en complément d'informations

acoustiques à l'attention de ceux qui ne peuvent le lire (voir la grammaire signalétique ci-après).

Miser sur les aides techniques pour développer l'accessibilité de la cité
Accompagner les voyageurs mal ou non voyants par une information vocale non seulement dans le tram, mais aussi aux autres points cruciaux de la ville (traversées de feux, accès aux services publics de la ville, orientation dans l'espace urbain et aux points de ruptures de charges des transports) semble être un impératif, techniquement possible à réaliser aujourd'hui (voir l'expérience de la ville de Nancy avec l'Actitam en annexe 2).

Développer une offre en aide humaine pour inciter à sortir de chez soi
Parallèlement à l'offre en transport adapté pour les déplacements réguliers ayant comme motifs étude et activité, une aide humaine personnalisée à la mobilité serait une des solutions complémentaires et finalement moins onéreuses que le systématique recours au transport à la demande, lourd et incertain à gérer pour les déplacements tous motifs (loisirs, achats, visites...).

- **Dispositions en faveur des handicapés moteur**

Anticiper l'impact juridique de l'usage aléatoire de la chaussée par les fauteuil roulants électriques (FRE)
Une sensibilisation doit avoir lieu vers les conducteurs, les professionnels de la voirie et l'autorité publique, en général, pour intégrer la tolérance que réserve le Code de la route aux personnes roulant en fauteuil roulant électrique, à utiliser la chaussée, en cas de non adaptation des trottoirs. De fait, un recours juridique en cas d'accident de la personne handicapée est prévue par la loi n°2005-102.

Sécuriser au maximum les traversées de voiries
Outre des bandes d'éveil de vigilance et une déclivité en douceur, le principe de précaution adopté en Europe du Nord consiste à prévoir une bande de sécurité large de 5 mètres avant les passages protégés permettant le freinage en toute sécurité des automobilistes, il pourrait être appliqué a minima dans les artères centrales de la CUB. Ce dispositif s'avère complémentaire et compatible avec le principe des « sas vélos » aux carrefours.

Développer un itinéraire secondaire pour les FRE et scooters électriques
La sécurisation matérialisée d'un itinéraire tranquille permettrait aux handicapés moteur équipés de véhicules électriques de circuler en toute liberté via le réseau secondaire de voirie interquartiers à l'échelle de la CUB.
En s'inspirant des usages spontanés observés, comme par exemple des parcours alternants pistes cyclables et parkings de surface, on pourrait imaginer les premières amorces d'un réseau de mobilité tranquille à créer.

Former les professionnels à l'accueil des PMR motorisés dans les transports
Les conducteurs de bus et de tram doivent impérativement être formés psychologiquement aux attentes et difficultés de ces usagers pas comme les autres, ainsi que techniquement au fonctionnement de leurs véhicules adaptés.

Lutter contre toute source de discrimination en matière d'offre en transports
Il faudrait rapidement permettre aux personnes handicapées d'avoir accès aux loisirs, visites ou travaux nocturnes grâce à une extension des horaires proposés en bus adapté. Par ailleurs, aux heures de pointe dans le tram, il y a conflit d'usage entre

différents véhicules à roues (notamment avec les poussettes d'enfant toujours plus grandes).

Organiser une gouvernance technique adaptée aux études de conception et travaux d'adaptation des espaces publics du début jusqu'à la fin des travaux

Comme le suggère la majorité des enquêtés, afin d'obtenir des résultats tangibles et être sûrs de ne rien oublier dans la chaîne de l'accessibilité, il faudrait composer dès l'amont une équipe pluridisciplinaire d'experts du handicap, d'usagers handicapés et de techniciens de la voirie.

Assurer un confort d'usage pour tous dans les centres-villes commerçants

La vitalité du centre-ville est grevée par son déficit d'accessibilité et d'ergonomie. Les aménageurs pourraient s'inspirer des qualités spatiales des centres commerciaux périphériques afin d'en retirer des règles élémentaires de confort et renforcer le développement commercial des cœurs urbains.

Veiller à ne pas produire des aménagements stigmatisants

Dans l'espace public, comme dans les ERP, prêter attention aux fausses bonnes solutions qui stigmatisent les personnes vulnérables plus qu'elles ne les aident et les privent du plaisir de sortir, en finir avec la logique de ghetto au profit de celle d'usage universel (parcours dédiés aux handicapés, portes dérobées, personnes « parquées » dans un espace spécifique, etc).

Garantir la continuité des déplacements extra métropolitains renforçant la vocation d'accueil de la CUB

En matière de complémentarité des transports collectifs, et notamment d'articulation future du chemin de fer de ceinture avec le tram, il faudra remédier à l'adaptation de la chaîne de déplacements (matériel roulant et pôles d'échanges).

Anticiper les risques sur voirie à l'attention des déficients auditifs et cognitifs

La nécessité de signaler le « risque invisible » ou « inattendu » peut être retenue comme une priorité complémentaire à celle de lisibilité et d'accessibilité de l'espace public.

2) Un cahier des charges pour faire valoir une métropole moins handicapogène

- **Le lancement d'un réseau urbain labellisé « 4 L »**

Ce label de qualité s'appliquera quand la voirie respectera les quatre principes fondamentaux de confort d'usage, soit un réseau :

- **large**, réservant plus d'espace pour la locomotion. Les emprises de trottoirs seront suffisantes (au-delà de la norme des 1,40 m) pour se croiser et éviteront que FRE ou personnes avec cannes n'aient d'autre choix que de circuler sur la chaussée ;
- **lent**, prévoyant des « zones d'usage de la lenteur ». Elles permettront de prendre son temps pour avancer, s'orienter, se reposer, etc. Les trottoirs seront pensés pour tous les types d'usagers (enfants et vieilles personnes inclus), avec haltes, bancs, points d'appel, abris contre les intempéries. Ils pourront s'insérer dans des zones de convivialité ou « zones de rencontres » limitées à 20 km/heure, plébiscitées par les associations de piétons au niveau national et inscrites désormais dans le Code de la route (J.O. n° 0178) ;
- **lisible**, aménageant les cheminements selon les différentes fonctions et orientations. Les trottoirs et chaussées seraient dotés de signalétiques claires, sonores et lumineuses. On y privilégiera les pictogrammes au lettrage, des systèmes

réfléchissants permettront de voir en arrière en cas d'angles morts (indispensables pour les infirmités motrices mais aussi auditives) ;

- **lisse**, préservant des chutes et blocages de roues. Les revêtements seront certes faits de matériaux contrastés, créant un véritable langage topographique, mais sans pour autant créer de déséquilibres fonctionnels surtout pour les usagers de cannes ou de déambulateurs. Par exemple on évitera la bande de pavés bordant une zone piétonne (pour guider les non voyants) qui vibrent avec la canne et brouillent les informations. Les descentes sur les dépressions charretières seront progressives et toute dénivellation ou anomalie de terrain sera annoncée suffisamment à l'avance.

- **La mise au point d'une « grammaire signalétique »**

La plus grande source de confusion et donc d'insécurité pour les personnes rencontrées provient du manque d'homogénéité des aménagements sur les territoires. A l'avenir, les dispositions une fois testées et adoptées devront être systématisées sur toute la CUB. On peut citer ici un certain nombre de directives :

- généraliser l'usage des bandes d'éveil de vigilance (BEV) pour les traversées protégées de rues. Installées de manière continue sur toute la largeur du passage piéton, elles pourront être suivies d'un espace de 50 cm entre bande d'éveil et le nez de la bordure du trottoir : ce « pas de freinage » permettant un arrêt en toute sécurité des non voyants ;
- utiliser, en général, des revêtements lisses, durs et non glissants. Ce peut-être une variété de pavés plats, avec inclusion de quartz ou de graphites, ou du caoutchouc comme à Bruges (Belgique), ou des carreaux de céramiques comme à Barcelone ;
- disjoindre les bandes de guidage (exemple par des stries) et celles d'alerte (exemple par des plots plats) ;
- ne pas multiplier l'information au sol comme à Athènes, ce qui crée une confusion. Le bon exemple souvent cité est la Cité des Sciences à la Villette ;
- déployer ces bandes de guidage au sol en continu afin de signaler les zones non empruntables et permettre de conserver sa trajectoire dans les carrefours. Utiles notamment dans les grands espaces (cours, jardins, places publiques). Les revêtements seront détectables au pied sans déstabiliser pour autant (« picots », « bandes rugueuses). Elles reconstitueront par une géométrie d'à plats contrastés les entrées et sorties d'établissements publics ou d'immeubles (différencier les bateaux d'entrées d'immeubles avec ceux des rues traversantes) ;
- prévoir des avancées de trottoir sur la chaussée pour toute traversée dangereuse, lesquelles permettront aussi aux automobilistes de « voir » le non voyant dans les zones de mauvaise visibilité (angles morts) ;
- signaler les changements de trajectoires (en cas de travaux sur voirie) par un « module audio », et une matérialisation continue des nouvelles bordures de cheminements ;
- préférer des mobiliers urbains et des panneaux montés sur deux pieds, ils seront repérables par la canne, et conçus à hauteur de taille, éviteront les collusions physiques douloureuses (cf. normes AFNOR) ;
- faire un usage raisonné de rampes et de « vallonnements » en cas de quartiers accidentés et de dénivellations trop importantes nécessitant de fréquents recours aux escaliers, le tout sera conçu avec un garde-fou marquant la fin du plan incliné ;
- prévoir une main courante servant de point d'appui à l'usager des rampes et des marches, des informations en braille pourront même être gravées à l'intérieur des mains courantes (pour la minorité qui sait le lire) ;

- planter des arbustes aux qualités odoriférantes qui serviront de repères olfactifs et aideront les promeneurs à anticiper et reconnaître les tracés usuels (voir le jardin de senteurs de Mulhouse) ;
- penser aussi aux écrans végétaux (voir à Lyon) qui pourront servir de linéaire tactile et compléter l'aménagement paysager des places, parcs ou jardins, tout en protégeant les piétons vulnérables du bruit de la rue et du vent froid ;
- équiper les feux routiers avec une animation sonore du type de celle utilisée à Berlin, le son discret du « bois musical » participant à la préservation d'une atmosphère tranquille de la rue (pollution sonore moins agressive et obsédante qu'un message parlé ou une musique trop insistante) ;
- coupler les signalétiques en braille avec des bornes d'information sonore, les personnes âgées, mal voyantes ou désorientées ne le lisant pas ;
- ponctuer de dalles de cheminement à rugosités différentes les lieux de halte et d'information ou d'appel d'urgence, les placer perpendiculairement à la voirie.

• Innover et s'inscrire dans un réseau national d'expérimentation.

L'adoption par la CUB de la télécommande acoustique du type « Actitam » (déjà utilisée par la ville de Nancy, voir annexe 2), lui permettrait de s'inscrire dans un réseau de villes innovantes. Le but est d'offrir à tous les non voyants, ou mal voyants (personnes âgée notamment) la possibilité d'obtenir un descriptif des lieux publics (entrée, accueil, étage, heures ouverture) grâce à un terminal vocal, relié au réseau informatique des principales institutions et acteurs urbains de la métropole. Un partenariat avec le secteur privé peut aussi être envisagé (cinémas, médecins, commerces, universités, etc).
Des balises relais d'information pourraient être systématiquement installées dans les lieux de ruptures de charges des transports publics.
Notons que la gestion de l'information vocale retraçant itinéraires, direction, horaires et autres informations utiles (changements, imprévus) est une piste de progrès déjà amorcée au sein des organismes de transports collectifs. Ce nouveau service pourrait se généraliser sur la CUB, et notamment sur les territoires les plus périphériques en bout de lignes de bus. Les normes techniques utilisées par Actitam pourraient s'harmoniser aussi avec les systèmes de télécommande testées sur la CUB pour déclencher à distance les feux tricolores.

• Libérer les trottoirs et réguler les incivilités de façon vertueuse
Condition sine qua non d'une rue accessible à tous les handicaps : qu'elle soit libre de tout obstacle. A cet effet, il seront bon de convaincre l'opinion du bien fondé de la sanction des contrevenants se garant sur les trottoirs, ou refusant de rentrer leurs poubelles, ruinant par avance tout effort de mise en accessibilité par l'aménageur public.
Par ailleurs, plus de présence humaine dans la rue, via l'emploi de médiateurs publics, pourrait jouer un rôle crucial en termes de sécurisation et d'aide éventuelle à la personne vulnérable. Ces nouveaux acteurs de la rue seraient chargés de sensibiliser le public sur les enjeux de l'accessibilité, et pourraient verbaliser ensuite, en cas de récidives systématiques. Les recettes des procès-verbaux pourraient alimenter un fonds d'amélioration de la voirie pour l'accueil du handicap.

• Investir dans un mobilier de confort et d'agrément
Afin de permettre à tous les citoyens sans exception de pouvoir se déplacer en toute sérénité, il serait urgent de déployer un effort d'équipement en toilettes accessibles

et adaptées aux handicaps. La ville de Bordeaux, destination touristique appréciée des seniors, en est vraiment trop dépourvue. Les témoins rencontrés confirment cette tendance à la rétention forcée lors de leurs sorties (!). Afin de ne pas investir en vain, une fiche technique a été rédigée pour le guide Handicité créé par l'association parisienne « Mobile en ville ». L'association locale GIHP est aussi dépositaire d'un savoir pointu en la matière, et offre un appui technique aux grands aménageurs nationaux. Enfin, beaucoup de bancs publics conçus trop bas et sans accoudoirs pourraient être dénoncés comme discriminants vis à vis des populations fragiles, lesquelles doivent marcher quotidiennement mais tout en redoutant une station debout trop longue. Un modèle de bancs surélevés, plus plats et moins profonds, avec accoudoirs (qui permettent de se relever) pourrait jalonner tous les 50 à 100 mètres des itinéraires reliant commerces et lieux de rencontres.

Conclusion : transformer une politique de la norme en une politique de projet pour la métropole bordelaise

Les quelques orientations fondamentales issues des entretiens peuvent se décliner dans différents types d'action :
- aménagement de la voirie,
- communication,
- initiation et expérimentation,
- accompagnement humain.

A l'instar de Stockholm qui s'affiche comme voulant être en 2010 la capitale « la plus accessible du monde », et investit à cet effet dans des avancées concernant l'organisation du « confort de vie » pour tous et l'égalité d'accès aux transports, à l'éducation et au marché du travail, la mise en accessibilité de la cité se révèle aujourd'hui comme un projet à part entière.

Avec le tramway, l'agglomération de Bordeaux a su se saisir de cette piste de progrès et l'élaboration du plan de mise en valeur de la voirie et des espaces publics crée une nouvelle émulation dont la métropole doit s'emparer pour développer son rayonnement touristique et son attractivité résidentielle.

1 | Introduction à l'anthropologie du handicap

1 | Introduction à l'anthropologie du handicap

L'apport d'une méthode qualitative à un défi technique et quantitatif

Rappel du contexte législatif :

Le décret d'application du 21 décembre 2006 (loi 2005-102) qui stipule l'élaboration d'un plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics, ne mentionne pas d'obligation de résultat clairement arrêtée :

Fin 2009, un PMAV devra prévoir de rendre accessible l'ensemble des circulations piétonnes et des aires de stationnement automobile sur le territoire de la CUB.

D'ici 3 ans, les organismes responsables de la politique de transport doivent offrir la possibilité aux usagers de déposer plainte en cas d'obstacle à la libre circulation.

Sans lisibilité financière, cette loi par ailleurs très exigeante, donne l'opportunité à la filière technique de travailler en direct avec les habitants et usagers de la cité porteurs de handicaps, via les commissions d'accessibilité mises en places par la loi. Cette étude préfigure l'effort de gouvernance qu'il serait judicieux d'initier auprès du public vulnérable que veut protéger la loi.

1.1 | Prévenir les gênes légères et les obstacles lourds pour une meilleure mobilité des usagers de la rue en métropole bordelaise

L'enquête accessibilité met l'humain au cœur du questionnement technique.
Dans cette étude, un espace de parole est offert aux porteurs de handicaps et aux usagers qui souhaitent témoigner de leurs difficultés à se déplacer dans la CUB.
L'analyse des discours vise, entre autres, à développer l'empathie des professionnels de la voirie et de l'aménagement urbain avec l'expérience vécue, au quotidien et dans la rue, d'un panel représentatif du vaste et hétérogène ensemble de citoyens marqués par une limitation d'activité en raison de contraintes d'accessibilité.
Il s'agit aussi de sensibiliser les décideurs politiques aux principales incompatibilités entre une norme urbaine standard et théorique, réservée à un profil humain, jeune, mobile et autonome, et un usage empirique de la ville excluant de nombreuses particularités physiques, sensorielles et cognitives de la population.

Le fil rouge de l'étude consiste à mesurer le degré d'obstacles créé par la ville elle-même à la libre circulation de ses usagers et ce faisant, comment elle devient source de handicaps : encombrement de l'espace, absence de repères, confusion signalétique, matériaux ou mensurations inadaptés, dispositifs peu sécurisants, etc.
En premier usage, la somme de ces travaux anthropologiques pourra être utilisée comme principe de précaution pour anticiper les litiges prévisibles auxquels la collectivité pourrait être rapidement confrontée à partir du moment où elle pourra être tenue responsable d'une discrimination envers un usager lésé de la ville.
En deuxième usage, l'ensemble des contraintes pourra stimuler la créativité des producteurs d'urbain, qu'ils soient architectes, urbanistes, ingénieurs ou politiciens.

1.2 | Dynamique de l'entretien en face à face

Ont été recueillis :
- le témoignage singulier de 9 particuliers atteints de handicaps différenciés ;
- l'avis collectif de 7 groupes de pression et d'associatifs militant sur le terrain.

Les revendications, certes recueillies, n'ont pourtant pas été encouragées, on leur a préféré l'expression plus riche d'un récit de vie global.
Dans les témoignages, le déplacement est abordé comme le pivot d'un système d'équilibre entre vie privée et vie publique ; mobilité physique (corporelle, spatiale) et autonomie en matière de citoyenneté sont ainsi fortement corrélées.

Récit de vie
Un rapide retour sur son passé personnel, familial et professionnel, a été demandé à l'enquêté ainsi que sur ses origines géographiques et son parcours résidentiel.
La dimension biographique permet de se faire une idée de l'expérience déjà vécue par la personne, sa faculté d'adaptation, ses progrès ou au contraire la régression de ses aptitudes, selon un processus qu'elle peut alors préciser.

Récit de ville
Pour mieux décrire les limites de son autonomie dans la ville, le sujet peut évoquer un emploi du temps type et les principales pratiques socio-économiques que lui permet l'espace public. Qu'espérer d'une future mise en accessibilité de son quartier ?
Une évaluation de ses performances physiques et cognitives, incluant perte ou gain en matière de mobilité lui est demandée en fonction de plusieurs mises en situations dans la ville, le sujet peut alors décrire :
- les différents parcours empruntés et ses cheminements de prédilection, avec arrêts, usages des TC ou de la VP, pratiques des parkings, habitudes de consommation, fréquentation régulière et occasionnelle de lieux publics ou commerciaux, et importance des réseaux personnels (familiaux, professionnels, associatifs, etc) ;
- le degré de fluidité offert par son environnement immédiat et les actions d'accompagnement qui pourraient l'optimiser (abri contre intempéries, offre en points de haltes, présence végétation, qualité de l'environnement sonore, repère visuel, etc). Des anecdotes sur l'usage des parkings publics sont aussi demandées à l'enquêté qu'il soit automobiliste ou passager.

Enfin, est forcément évoquée la continuité de la chaîne de déplacements entre les différents cheminements du quartier et l'accès au logement. L'aspect habitat n'est toutefois pas creusé, l'étude PMAV n'intégrant pas la dimension logement.

1.3 | Point méthodologique

Réalisation de 15 entretiens « longue durée » (une à deux heures en face à face)
La première période d'immersion « verticale » dans le monde intime du handicap, avec des rencontres singulières à domicile a été très riche d'enseignements et a nécessité une phase de distance critique. La seconde étape a consisté à compléter les rencontres par une rencontre des différentes associations. Enfin, il a fallu interpréter les témoignages au regard du contexte de la commande de la Communauté urbaine de Bordeaux, ce qui a donné lieu à l'analyse de contenu (chapitre 2) suivie de la synthèse et recommandation (chapitre 3).

1.3.1 | Le recrutement d'un double panel

Les sources du recrutement
- la liste d'une quinzaine d'associations a été transmise par la CUB afin de pouvoir obtenir leur témoignage, la recommandation étant de contacter en priorité celles qui participent usuellement aux groupes de travail ;
- des listes d'adhérents concoctées par les associations ont permis d'obtenir des adresses de volontaires acceptant de s'exprimer sur le vécu de leur handicap.

Typologie des associations à partir de leurs attitudes face à l'enquête

Les « **partantes** » ont répondu avec enthousiasme et ouvert grand leurs portes et dossiers. Elles ont transmis une liste d'adhérents en respectant les consignes : obtenir en préalable l'accord de la personne à enquêter, veiller à une certaine diversité du panel (handicaps, âges et quartiers résidentiels), ce sont :
- le GIAA (groupement des intellectuels aveugles ou amblyopes) ;
- le GIHP Aquitaine (groupement pour l'insertion des personnes handicapées physiques).

Les « **prudentes** » ont plus ou moins ouvert leur porte et ont plus ou moins fait ensuite « écran » entre l'enquêteur et les adhérents :
- le CISSA (collectif inter associatif sur la santé en Aquitaine) a accordé un oui de principe, mais sans suite. C'est finalement une salariée handicapée d'une association affiliée (ARAMISE) qui a proposé son témoignage de vie ;
- la Maison des sourds 33, a accepté une seule rencontre, après relance ;
- la FNATH (fédération nationale des accidentés de la vie) a su parler avec conviction de ses activités, tout en déclarant que les personnes handicapées ne veulent pas parler d'elles.

Les « **réticentes** » n'ont pas donné suite à la demande de contact ou n'ont pas compris la démarche (contact peu engageant au téléphone), ce sont :
- l'UNADEV (union nationale des aveugles et déficients visuels) ;
- le CRDH 32, transport à mobilité réduite ;

- le CODERPA 33 (comité départementale des retraités).

Les « **coopératives** » sont les associations d'usagers valides, qui ont compris les intérêts communs qui les unissent au monde du handicap :
- VELOCITE
- Collectif CIRCULONS !
- Les Droits du Piétons en Gironde

1.3.2 | Des discours à croiser entre les associations représentatives des PH et les particuliers handicapés évoquant en direct leurs usages de la cité

Les associations : une puissance d'expertise insuffisamment exploitée offrant à la fois :
- des points de convergence à faire ressortir et à articuler sur l'évaluation des besoins par un possible travail en réseau ;
- des passifs hérités de conflits d'intérêts et d'oppositions de légitimité entre personnes, lesquels risquent d'annuler les efforts conjoints de concertation.

- Les usagers : une source pragmatique et sensible de connaissance pour mieux comprendre l'obstacle et sa résolution, une force de projet à associer.
Un biais dans le panel doit être souligné : l'échantillon de personnes rencontrées présente un fort capital cognitif et culturel. Ces personnes se montrent très impliquées dans le lobbying associatif et offrent un témoignage très signifiant.

Les critères d'ages, de sexes, de secteurs résidentiels, de nature et de degrés d'invalidité ont été croisés pour mieux estimer les différentes pratiques de déplacements et leurs limites. Les récits de vie se sont inextricablement mêlés aux récits de ville. L'aménagement de la voirie et de l'espace public revêt une place majeure dans les processus de progrès vers l'autonomie et l'activité citoyenne, ou au contraire, de régression et de repli chez soi où l'on menace de sombrer dans les « oubliettes » de la collectivité.

La rue, par la mobilité qu'elle offre à l'individu, s'affirme comme le pivot de la non discrimination à l'encontre des porteurs de handicaps.

1 | Introduction à l'anthropologie du handicap

Petit rappel sémiologique :

HID : « handicap, incapacité, déficience » une terminologie renfermant des nuances infinies de gênes de vie

Valide/invalide : une opposition qui n'a pas de sens si l'on introduit la notion temporelle d'évolutivité humaine et de parcours de vie aléatoire. Une question de degré et de circonstances qu'il faut intégrer pour mieux anticiper les changements.

La difficulté d'évaluer le déficit cognitif
Le déficit cognitif peut s'inspirer d'anciens travaux sur le vieillissement réalisés au sein de l'agence auprès de personnes atteintes de la maladie d'Alzheimer, mais aussi du monde l'enfance en matière de sécurité routière. Ainsi, l'enfant de moins de 8 ans, du fait de sa taille, aurait un angle de vision réduit à 70° (au lieu de 180°) et mettrait 8 fois plus de temps pour savoir si une voiture se déplace ou si elle est à l'arrêt. Le cognitif est de fait très souvent lié au sensoriel.

Récapitulatif des caractéristiques du panel rencontrées

2 personnes atteintes de myopathie (dégénérescences musculaire, de la voix, de l'énergie vitale, faiblesse apparente) ;
2 personnes atteintes à la naissance d'infirmités motrices cérébrales : IMC (tétraplégie, expression orale plus ou moins affectée) ;
2 personnes atteintes d'un rétrécissement génétique du champ visuel (50 ans de perte progressive de la vue) ;
1 accident de naissance, rétine brûlée (liée à la mise en couveuse) et
1 accident en cours de vie, nerf optique calcifié (cécité brutale et complète).

(voir le tableau en page suivante)

Tableau du panel

N° inter et type de HID	Age/sexe	Lieux origine et résidence	Mode déplacement	Etude/activité	Attentes
1) I. Myopathe	46 ans/F	Orléans - Mérignac résidence HLM Domofrance.	FRE + Transport adapté + bus 16 + tram.	DEA lettres modernes + psycho. Travail domicile + formatrice bénévole.	L'innovation dans la ville : bouger les transport et les mentalités !
2) F. IMC tétraplégie	30 ans	Haute-Savoie. HLM Bègles.	FRE + transport adapté + tram.	AES (maîtrise). Formateur. Auteur d'un ouvrage, bénévole.	Rester mobile et retravailler, même gratuitement !
3) SD. Non-voyant évolutif	65 ans	Mérignac, échoppe.	Bus + transport adapté.	Ex secrétaire comptable. Mère de famille. Bénévole.	Continuer à pouvoir bouger à sa guise et militer.
4) Ch. IMC	39 ans	Néac - Pessac HLM.	Tram + transport adapté.	Secrétaire, active assoc. pour maladie handicapante.	La fin des trottoirs ! Des quais de tram plus larges.
5) P. IMC tétraplégie	25 ans /H	Bassin Arcachon - Talence résidence privée.	FRE + tram + train + bus adapté.	BEP imprimerie (pas fini). Bénévole.	Circuler de nuit, travailler dans l'animation (radio).
6) Pa. Myopathe	48 ans H	Saintes/Talence Thouars, HLM.	FRE + tram + voiture parents ou amis.	A travaillé 3 mois, à 28 ans, se consacre à sa santé + bénévolat.	Aménager largeur trottoirs, largeur et bateaux, bus adapté (40) pour l'hiver.
7) A. Non-voyant (évolutif)	86 ans	Paris/Bordeaux app. Caudéran	Pieds, bus + voiture avec auxiliaire ou sa femme.	Industriel (peinture). Puis bénévolat à Caudéran.	Trottoirs sûrs, barrière à hauteur de taille, jardins et parcs entretenus, branches dégagées.
8) L. Non-voyant (naissance)	25 ans H	Mérignac – St-Augustin. Accession appart.	Pied + canne + tram + transport adapté.	Scolarité milieu valide + bac à INJ à Paris + LEA langues.	Travailler dans une radio + avoir un chien-guide.
9) B. Non-voyant (accident)	50 ans	Bordeaux	Pied + transport adapté.	Mère de famille + bénévolat.	Equiper la ville de façon sonore.

1.4 | Les messages forts issus du terrain

1.4.1 | Accessibilité rime avec modernité et vision futuriste de la ville

La « vision d'Isabelle » (inter 1) montre que le tramway est une double révolution pour les populations handicapées, ce qui signe l'avancée de la métropole bordelaise dans le XXIième siècle. Point fort du ressenti actuel : l'obsolescence des villes héritées d'une époque barbare où les mutilés du travail devenaient des mendiants et où l'urbanisme excluait la moindre pathologie (cf. les interminables escaliers du métro parisien). L'accessibilité va de pair avec la fin de l'énergie non renouvelable, la nécessité d'une alternative au tout automobile, l'impératif de développement durable, la redensification des centres-villes et la proximité des équipements. Soit tout un travail de sensibilisation et de pédagogie en perspective afin de changer enfin le regard sur le concept même de handicap.

Le référent nordique, une piste de progrès

Stockholm veut être en 2010 la capitale la plus accessible du monde, c'est-à-dire la plus avancée en ce qui concerne l'organisation du confort de vie pour tous et en matière d'égalité d'accès aux transports, d'éducation ou au marché du travail.

Et Bordeaux, où en est-elle? En matière de la mise en accessibilité de la voirie, elle a fait un saut de géant avec le tramway et ses aménagements urbains concomitants, idem avec ses bus accessibles et ses pistes cyclables. Les progrès sont tels qu'au niveau national, la DCSR (Direction de la Circulation et de la Sécurité Routière) ont récemment décrété que Bordeaux était une des villes les plus accessibles de France !

« Un handicapé à Bordeaux, ça doit pas sortir la nuit ! » s'insurge un jeune handicapé moteur révolté (inter 5) !

Cette bonne réputation de l'agglomération ne sera vraie que lorque son réseau de bus aura été entièrement adapté et roulera la nuit, mais aussi quand les cheminements de rabattement sur le tram seront accessibles, et enfin quand à l'instar de Nancy, une aide technique sonore aura été installée dans la ville, les ERP et dans les stations de tramway pour permettre aux non-voyants de prendre leur correspondance. Encore faudrait-il que chaque trottoir ait une dépression charretière des deux côtés de la voie.

Les limites à l'accessibilité ont souvent une autre origine que technique, la plus importante des actions à impulser consiste à prévoir une plus grande présence humaine dans les rues tant pour les rendre plus hospitalières que sécurisées.

Veiller à libérer les trottoirs des voitures s'avère ainsi la cause la plus citée de la non accessibilité des quartiers centraux mais aussi péri-centraux, en dehors des trottoirs « biscornus » du coeur historique de Bordeaux.

Facteur majeur de la mobilité, la bonne articulation du véhicule particulier ou du fauteuil roulant avec les transports en commun ; elle doit être favorisée non seulement pour les personnes handicapées mais aussi pour leurs aidants. D'où par exemple, l'importance pour la bonne mobilité des professionnels de l'aide à domicile, de pouvoir bénéficier d'une offre continue en stationnement, notamment dans les parcs-relais qui doivent être ouverts et surveillés la nuit.

1.4.2 | Accompagner le handicap dans sa globalité : le maître mot de l'accessibilité

Dépasser les mesures strictement réglementaires et techniques

La grande leçon issue du terrain est que « l'usage prône sur la règle », la loi de 2005 doit être considérée comme une réglementation « plancher » et non « plafond ». Pour relever le défi de l'accessibilité, on ne pourra se contenter d'adaptations techniques consenties au cas par cas ni de la modélisation de quelques référents chiffrés officiels destinés aux techniciens de voirie.

Le projet doit comprendre deux volets, à la croisée de la complexité humaine et technique :

- poursuivre l'effort d'accompagnement humain global fondée sur la formation personnalisée à l'autonomie à domicile et dans l'espace public ;
- et porter une ambition politique forte s'appuyant sur une gouvernance technique et sociale.

Les collectivités locales devront plus que jamais s'atteler à créer de la qualité urbaine fondée sur la double exigence de confort et de sécurité.

Pour ce faire, elles ont tout intérêt à éviter d'adopter un peu trop vite du prêt-à poser estampillée « handicap ». En effet, toute règle d'accessibilité prise au pied de la lettre trouve ses limites : la bordure de trottoir en offre un bon exemple - obstacle pour les uns, elle devient repère spatial par excellence pour les autres.

De façon générale, il s'agit d'offrir dans la ville des alternatives innovantes au maintien de la personne en institution, où la surprotection médicale empêche d'évoluer vers l'autonomie, en développant à la fois une offre en logements centraux adaptables et un environnement urbain accessible.

L'espace public joue ainsi un rôle capital dans la chance qu'aura un individu touché par un handicap à surmonter ses dépendances et à s'insérer parmi les siens.

Pour être sûr de pouvoir offrir au plus grand nombre, la liberté de circuler librement dans la cité, les mentalités devront continuer à évoluer, aidées en cela par les acteurs locaux qui devront :

- faire appliquer sur la voirie publique le principe de prudence du plus fort vis à vis du plus faible ;
- mettre en place une charte de « qualité d'usage universelle[3] » ;
- de pratiquer la gouvernance avec les associations d'usagers handicapés, force de contre-proposition évitant de s'échouer sur les écueils des solutions toutes faites, ou des décisions privilégiant l'esthétique au détriment de l'éthique.

3 Ou de HQU : « haute qualité d'usage », terme cher à l'architecte Régis Herbin directeur du CRIDEV (centre de recherche pour l'intégration des différences dans les espaces de vie) rattaché au CSTB (centre scientifique et technique du bâtiment).

1 | Introduction à l'anthropologie du handicap

Trancher dans le vif pour la mise en accessibilité des trottoirs
La tendance bordelaise obsolète à l'incivilité urbaine est à renverser. L'héritage culturel de la ville d'hier dédiée au tout automobile va de pair avec l'impuissance des pouvoirs publics face au stationnement illicite. Ce dernier rend vain tout effort d'adaptation technique des espaces publics, hormis par les potelets et autres équipements dissuasifs et onéreux.
Réponse : sensibiliser les automobilistes à l'importance de laisser l'espace libre, déployer plus de présence humaine dans les quartiers, sanctionner les abus par verbalisation quand nécessaire.

Diffuser la notion de « convenance » plutôt que celle d'adaptation
Toute adaptation « voyante » de l'espace public renvoie à la stigmatisation de l'usager handicapé et au rejet de ce dernier par l'usager valide. Les espaces rendus accessibles doivent être conçus dès l'amont de façon banalisée, et doivent répondre à une notion de « convenance » (Régis Herbin). Ils doivent être pensés pour tous les usages à l'origine du projet. Premier contre-exemple : le nouveau parvis de la gare Saint-Jean. Nécessitait-il vraiment la présence des marches ? Sans l'association des usagers pour valider la praticabilité des aménagements, les risques d'échec sont majorés, autre contre-exemple : les bandes podotactiles posées en biais à Mérignac Arlac... Ou encore les commerces de la ville-centre bordelaise dépourvus de rampe d'accès dans des rues pourtant piétonnières et accessibles.
Réponse : former les architectes, urbanistes et techniciens de la CUB et associer un panel d'experts du quotidien rassemblant usagers, valides ou non.

Assouplir les normes techniques existantes en cas de dysfonctionnement
Articuler les effets de différents handicaps est un défi pour le technicien. L'exemple de la traversée des rails du tramway où les BEV (bandes d'éveil de vigilance) actuelles ne sont pas assez perceptibles au pied montre qu'on peut encore faire avancer la règle.
*Réponse : penser polyhandicaps et multiplicité des déficiences sensorielle*s

Penser au principe d'autonomie dans la chaîne complète des déplacements
Chaque chaînon de la mobilité, même apparemment insignifiant a son importance, largeur de trottoir pour attendre le bus, conducteurs peu coopératifs.
Réponse : sensibiliser conducteurs et personnel des transports publics

Lever la contrainte d'usage liée aux transports adaptés
L'offre en transport adapté à la demande nécessite parfois jusqu'à 15 jours de réservation pour obtenir une course en Mobibus, toute spontanéité de déplacement s'en trouve freinée.
Réponse : multiplier les alternatives d'offre adaptée en transport ; petits véhicule banalisés. Subventionner la fonction particulière de chauffeur pour qu'elle entre dans les prérogatives quotidiennes des auxiliaires de vie.

Recherche du confort pour les piétons comme pour les deux roues
Intérêt partagé par les valides et invalides pour la démarche du Code de la rue et le renouvellement en parallèle du Code de la route.
Réponse : Dans La révision du statut des FRE est à considérer sur la voirie.

1.4.3 | Des chantiers opérationnels de nature différente pour le PMAV

Durant l'année 2009, des pistes de travail de nature distincte et complémentaire pourront être creusées, allant d'actions de communication en direction des élus, des professionnels et du public, aux travaux d'aménagement de la voirie, en passant pas la programmation de nouveau mobilier urbain et l'expérimentation de solutions techniques innovantes, déjà en cours dans le réseau de villes européennes.

Préconisations techniques se calquant sur les situations de la vie quotidienne
L'équipe projet associant les usagers porteurs de handicaps et les associations dévolues au mieux-être de ces derniers, pourra s'inspirer du slogan « Accéder 7 exister[4] » de l'APF (association des paralysés de France). Soit relever tout ce qui fait que la vie quotidienne devient un parcours du combattant dans 7 situations typiques de la vie de tout un chacun : trouver un logement adapté à ses besoins, (cela commence par les abords accessibles), prendre le bus, aller chez le médecin, retirer un colis à la poste, assister à une pièce de théâtre ou simplement acheter une baguette !

Actions de mise en accessibilité des cheminements usuels
- les mobiliers urbains (les bancs, les abris, les panneaux, les rampes)
- la fluidité et la diversité des revêtements,
- la présence systématique de bateaux,
- les bordures des cheminements en matériau contrasté,
- la résolution des incivilités par la présence humaine (stationnement illicite sur trottoirs et sur parkings réservés),
- l'entretien des sols (racines, trous) et des jardins (branches à hauteur de tête, sur voirie).

Actions d'optimisation du confort et de l'attractivité de la métropole
- un axe « déplacement confort piéton » intégrant la prévention des « aléas climatiques » (pluie, vent et froid) dans l'espace public, (abris, haies coupe-vent, etc) ;
- un axe « commodités et agrément » à reconsidérer sur l'ensemble de l'agglomération, prévoyant l'implantation des haltes sanitaires (wc adaptés) et de repos (bancs pour tous) ;
- un axe « mobilité pour tous » sur le modèle du Vélib, mettant à disposition dans les quartiers résidentiels et commerçants un parc de scooters électriques pour les citadins assimilés à des PMR, lesquels peuvent être tout simplement des piétons encombrés de paquets ;

4 Actions initiées à l'occasion de la semaine de l'accessibilité (7 au 12 octobre 2008)

- un axe « médiation de proximité » s'attachant à développer l'assistance aux plus fragiles dans l'espace public et les transports ;
- un axe « expérimentation » anticipant la réutilisation progressive de l'énergie humaine dans l'offre en déplacements intra-urbains, comme les « cyclo pousse » (pédalier équipée d'un petit moteur électrique) ;
- un axe innovation privilégiant l'essor des technologies de télécommunications pour équiper la ville d'aides techniques à l'information, au guidage, ou à l'atteinte qui serviront pour tous, comme le fait la télécommande de télévision, conçue jadis pour les personnes handicapées.

D'une politique de la norme à une politique de projet

En conclusion, il s'agit bien de prévenir le handicap en veillant à ne pas créer plus de vulnérabilité par un aménagement et un environnement excluant les plus fragiles d'entre nous. Soulignons que ces pistes d'action pour une ville plus accessible constituent non seulement un réservoir de progrès en matière d'équité sociale, d'offre en mobilité et d'accessibilité pour le plus grand nombre de citoyens, mais représentent aussi des germes d'innovation, d'attractivité touristique voire de créativité économique non négligeables.

2 | Analyse de contenu
La parole des personnes handicapées

2 | Analyse de contenu
La parole des personnes handicapées

Handicap et mobilité, le rôle clé mais implicite de la voirie

Avertissement
L'analyse qui suit s'attache au discours spontané recueilli au cours d'entretiens qualitatifs relevant du récit de vie. Elle cherche à identifier les informations utiles qui étofferont la compréhension en profondeur des pratiques de mobilité et d'usages de la rue par un petit panel de « porteurs de handicaps ». De fait, axée essentiellement sur l'accessibilité des espaces publics, la commande du maître d'ouvrage n'intègre a priori ni les besoins en logement ni ceux en matière de transport collectif. Théoriquement, la description devrait donc se resserrer sur le strict espace public géré par les services techniques de la Voirie de la Communauté urbaine de Bordeaux.

Le lecteur comprendra qu'en terme de vécu, il semble impossible d'isoler artificiellement un tel champ d'usage, lequel irait de la fin d'un domaine privé (espaces extérieurs des immeubles collectifs par exemple) jusqu'aux aménagement du corridor d'influence du tramway, qui, lui, relève de la compétence d'un autre service de la CUB, celui des Transports.

Pour respecter la cohérence des témoignages, le parti pris est de s'intéresser au territoire élargi et familier des usagers, celui qui est communément désignés par « la rue », et qui inclut les abords du logement aussi bien que la route, les parkings de surface, les parvis, les places et les arrêts des transports collectifs.

Autre principe d'écriture, avoir recours dans la mesure du possible aux modalités de langage de chacun, en respectant sa logique de réflexion, son vocabulaire spécifique, ce qui permet de rester fidèle aux nuances du tableau que chaque perception singulière renvoie d'une réalité vécue : pouvoir se déplacer en toute autonomie. Pour mieux comprendre qui est l'auteur de telles ou telles paroles, le lecteur pourra, à chaque citation, se référer au tableau du panel des personnes rencontrées, numérotées par inter de 1 à 9 (voir le chapitre 1 sur la méthodologie) et aux fiches-contact des associations reproduites et analysées en annexe 1.

2.1 | La rue, une contrainte perçue comme mineure par rapport à l'attractivité du tramway et au poids majeur des gênes de vie

Il n'a pas été aisé de demander aux personnes enquêtées de focaliser leurs discours sur le cheminement proprement dit, c'est-à-dire d'appréhender cet instant où, fermant la porte de leur logement, elles se retrouvent seules face à un extérieur parfois ressenti comme chaotique, avec la nécessité absolue de se prendre en charge et d'exercer une vigilance soutenue sous peine de chutes, blessures, désorientation dans l'espace... voire accident plus grave.

Se transporter ou être transporté ?
Dans l'imaginaire des personnes handicapées, la problématique « voirie » est associée au domaine public, dont elles ont implicitement l'habitude d'être les laissées

pour compte, ce qui entraîne une vision plutôt passive de la question. Alors que le domaine privé peut être adapté, aménagé, pensé pour eux, une certaine fatalité est attachée à ce dehors, espace standard a priori pensé pour les valides. C'est pourquoi, c'est surtout le fait **d'être** transporté qui est décrit en premier lieu et non celui d'assurer activement son déplacement. Spontanément sont évoqués plusieurs types de prises en charge : par le réseau de transport spécialisé à la demande, en voiture adaptée (personnelle) conduite par l'aidant familier ou l'auxiliaire de vie ; par le réseau de transport en commun quand il est adapté, c'est-à-dire par les bus à palette rétractable et bien sûr par le tramway.

Retour à l'énergie humaine, un sujet d'avenir

La mise en circulation du tramway représente une « double révolution » pour la liberté d'aller et venir des handicapés moteur, en fauteuil manuel, ou mieux équipés de FRE (fauteuil roulant électrique). Il a permis à certains de sortir seuls, non seulement grâce à l'accessibilité de plain pied de ses rames et de ses quais, mais aussi grâce aux aménagements concomitants des corridors urbains du tramway où ils peuvent rouler tout à leur aise. En ce sens, l'homme (la femme) en fauteuil roulant électrique crée avec le tramway un exemple singulier **d'intermodalité motrice réussie !**

La véritable portée de l'étude consiste à cerner comment la configuration de la rue permet ou non l'utilisation de son corps comme moyen de déplacement. C'est ce que cette jeune femme, souffrant de myopathie a identifié comme un enjeu d'avenir, selon elle, les villes de l'après-crise devront encourager et accueillir :

« Des solutions de déplacements multi-énergétiques notamment celles basées sur le muscle humain. » (Inter 1).

Des parcours accessibles, vecteurs de modernité urbaine et de liberté

Les progrès apportés par l'aménagement du tramway et ses corridors d'influence colorent donc très positivement l'image de l'agglomération bordelaise et ses performances en matière d'accessibilité. C'est une avancée indiscutable à prendre en compte et à poursuivre mais qui ne doit pas masquer l'inéquité territoriale de l'offre en transport public sur l'agglomération. En effet, à handicap égal, ceux qui vivent à proximité du tramway sont infiniment plus autonomes que les autres, ce qui suppose le réel privilège de pouvoir loger dans un périmètre immobilier plus coûteux. C'est le cas de P. 25 ans, (inter 5) dont le témoignage fait comprendre quel bouleversement le tram a pu représenter dans sa vie de jeune homme infirme moteur cérébral jusqu'ici assisté et replié chez ses parents :

« Ecoute ! J'ai emménagé (dans mon logement autonome) le 30 juin, le 2 juillet j'étais déjà dehors ! J'ai découvert qu'il y avait le tramway juste à côté (...) j'ai connu les premières virées avec les copains à l'âge de 20 ans ! » (inter 5)

Transport adapté et voirie aménagée de façon vertueuse révèlent l'invisibilité qui frappait les populations handicapés sur l'espace public avant qu'on ne leur permette de sortir. Le test est très simple, il suffit de compter le nombre de fauteuils roulants présents dans les secteurs urbains récemment refaits et de comparer avec les autres quartiers anciens. Pour I. (inter 1), seul le « Bordeaux des touristes » est complètement accessible, c'est-à-dire, l'ensemble des secteurs réaménagés depuis moins de 10 ans, dans le cadre du projet urbain de la Ville autour de son nouveau tramway.

2 | Analyse de contenu
La parole des personnes handicapées

Les coeurs de ville desservis par le tramway : Talence, Pessac, et dans une moindre mesure Mérignac, bénéficient aussi d'une bonne image d'accessibilité renouvelée.

L'épreuve et l'attente de la rue

Le point commun à tous les sujets enquêtés, à ce premier niveau d'analyse, est qu'en dépit d'une pratique régulière de **locomotion**[5], aucun ne pense tout de suite à dénoncer l'inaccessibilité récurrente des trottoirs, lesquels sont au mieux systématiquement encombrés de voitures, au pire inexistants (voir photos en infra). Tout se passe chez eux comme si l'impératif d'organiser très rigoureusement les gestes élémentaires de leurs vies quotidiennes, du lever au coucher, et l'immensité de leurs attentes, sociales et affectives, faisaient passer au second plan, les difficultés d'accès qui les attendaient au coin de la rue.

Cependant, une fois invités à revenir sur des épisodes précis de leurs cheminements, les témoins expriment avec clarté les différentes étapes du **processus d'autonomisation** qu'ils doivent développer pour tout simplement avoir la possibilité de sortir de chez eux. Certains m'ayant même proposé lors de l'enquête de venir les chercher au bus ou de les accompagner sur le terrain, en acceptant d'y être photographiés.

On notera que l'échelle des territoires parcourus par leurs propres moyens, varie selon les handicaps, la nature de leurs compensations techniques et l'intensité de la pénibilité ressentie :

- en fauteuil roulant électrique, autonomie de 4 à 6 km,
- en fauteuil roulant manuel, de 1 à 4 km,
- à pied pour un non voyant, 1 km équivaut en terme de tension et fatigabilité à 4 km pour un piéton valide.

Au fur et à mesure du recueil d'information, de menus détails biographiques donnent un bon éclairage sur les indispensables ajustements et anticipations auxquels doivent se plier ces personnes dans leur pratiques quotidiennes de la ville.

Il est frappant de voir combien dans cette dynamique qui consiste à s'extraire de la sphère privée du dedans (qu'elles maîtrisent et qui les protège), pour se lancer dans le dehors, est à la fois très attendu et redouté.

Hormis, un vieux monsieur aveugle qui se contente d'une petite promenade dans son quartier, ce panel montre des citadins prêts à affronter quantité d'obstacles connus ou inconnus, pour pouvoir accéder à grande échelle à la « pratique de la rue », avec ce que cela contient de promesses d'interactions sociales, de changement de rythmes et de paysages, de divertissements et de rencontres.

La rue catalyse leur énergie, c'est là où se trouve « **la vraie vie** » (inter 5). Celle où l'on n'est plus assisté, mais où l'on se retrouve face à soi-même au milieu de gens ordinaires dans un espace banalisé.

5 Locomotion : fonction des êtres vivants (...) par laquelle ils assument activement le déplacement de leur organisme tout entier (Petit Larousse Illustré1996)

Pourtant la rue a un double visage, elle peut aussi devenir un environnement qui handicape. Trottoirs hérissés d'obstacles matériels (poteaux, potelets, barrières, bornes, etc), revêtements traîtres où l'on glisse, rampes sans garde-fous d'où l'on peut basculer dans le vide, événements imprévisibles obstruant le passage (travaux, stationnements illicites, poubelles). Qui plus, elle est parfois agitée de mouvements hostiles, cohue aux heures de pointe, aléas climatiques, etc...

Les récits montrent ainsi comment on peut s'y retrouver à la merci d'incivilités de toutes sortes de la part d'autres usagers beaucoup plus rapides (automobilistes, cyclistes, rollers, etc), mais aussi combien la météo elle-même peut devenir une menace. Une personne tétraplégique, IMC ou myopathe, circulant en fauteuil roulant électrique par intempéries, aura ses membres engourdis par le froid et incapables de la mener plus loin.

Des situations de détresse inimaginable peuvent en résulter, comme revenir d'une promenade, trempé par une grosse averse et rester mouillé chez soi tout l'après-midi jusqu'au soir, en attendant que l'auxiliaire de vie vienne vous changer de vêtements (inter 6). Sans compter les situations fréquentes d'humiliations, de stigmatisations et de temps passé à attendre avant de pouvoir traverser un grand axe, assis dans son fauteuil sur le bord de la route ou à ne pas parvenir à garer sa voiture en raison de l'occupation systématique des places normalement réservées.

De l'autonomie à domicile à l'apprentissage de la vie collective

On l'aura compris, sortir sur la voie publique, lorsqu'on est affecté d'une déficience visuelle ou motrice sévère nécessite une dose de détermination et de persévérance dont les valides n'ont pas idée. Et le courage déployé dans cette lutte est à la hauteur de l'enjeu d'intégration que représente la fréquentation d'un lieu conçu pour tous, sans exception. Plus que jamais, on comprend à travers cette étude, la forte portée symbolique d'un espace public qui ne soit pas porteur de discrimination.

Le naturel et l'apparente facilité que les personnes rencontrées manifestent dans leur mobilité forcent l'admiration des valides, mais avant d'acquérir cette aisance, rappelons qu'elles ont suivi un long apprentissage. Lequel se concrétise par un passage au sein de l'Institut d'éducation motrice (IEM) – dont la présence dans la métropole bordelaise a d'ailleurs motivé la trajectoire résidentielle de beaucoup de jeunes handicapés.

Outre la formation progressive au déplacement autonome, la plupart de ces personnes, ont aussi appris à vivre seules, dans un domicile banalisé. Accompagnées, formées et conseillées par différents professionnels tels que ergothérapeutes, kinésithérapeutes ou instructeurs en locomotion, elles bénéficient du soutien actif du monde bénévole et associatif qui forme autour d'eux un réseau indispensable de « techniciens du handicap ».

Sans ce « **patchwork** » d'aidants complémentaires[6] », elles ne sauraient voir exaucés leur voeux de liberté, consistant à sortir seules et à se déplacer à leur guise au gré de l'accessibilité que leur offre la Cité.

6 L'expression est de Fabien Cosse, dans son ouvrage « Essai transformé » publié aux éditions DFR, Bordeaux, Mars 2006. Prix Handinnov 2005. Témoignage sensible et pratique à lire absolument.

Patience et bricolage
Dans un contexte permanent d'efforts et de tension vers l'autonomie, la qualité de déplacement que leur réserve l'état de la rue n'apparaît donc que comme un obstacle de plus à dépasser dans la longue liste d'épreuves que leur réserve une simple journée. C'est peut-être pour cette raison qu'il n'y a chez les enquêtés aucune approche dramatique du problèmes d'accessibilité, chacun ayant, depuis longtemps, soit opté pour une logique de « débrouille » salvatrice, soit quelque peu abandonné la partie.

En bref, ce n'est que lorsqu'on les replace dans le contexte de leur association (puisque ce panel a été constitué à partir de contacts transmis par les associations) que se construit de façon plus évidente la dialectique revendicative.
Ces témoins faisant preuve d'une formidable capacité d'organisation de vie et d'un pragmatisme à toute épreuve dès qu'il s'agit d'agrandir le champ de leur autonomie, leurs capacités à surmonter l'obstacle, à le contourner voir à le détourner, pourront inspirer des solutions d'aménagement opérationnel de la voirie dans la phase d'application du PMAV.

2.2 | Typologie des usages de la voirie en fonction de la gestion individuelle de son handicap

Chaque handicap a sa particularité qui nécessiterait, idéalement, une adaptation sur mesure. Les caractéristiques de ce panel ont permis surtout de se familiariser avec des problèmes de déficience visuelle et d'infirmité motrice, qui constituent deux approches distinctes de l'espace public et des déplacements ; une petite place à part est réservée au monde de la surdité, via la rencontre d'une seule association
Les affections sensorielles, cérébrales et motrices se manifestent de façon multiple et donnent lieu à une typologie de besoins souvent contradictoires voire à des solutions qui s'opposent. Le meilleur exemple étant « la bordure de trottoir » qui est très attendue par le non-voyant parce qu'elle lui sert de point de repère dans l'espace, mais dont on espère la disparition prochaine chez les sujets en fauteuil roulant, lesquels rêvent de « rabaisser tous les trottoirs comme en Espagne ».

L'analyse se doit d'être longue et minutieuse afin de pouvoir ensuite être synthétisée, sans trahir la richesse du terrain, sous forme de pistes opérationnelles. Dans le chapitre trois, ce qui ressort ici des discours individuels sera ainsi confronté aux priorités d'actions formulées par les associations, qu'elles soient dévolues aux porteurs de handicaps ou aux usagers valides de la rue.

2.2.1 | Surmonter sa déficience visuelle et s'orienter dans l'espace

« Garder le fil d'Ariane » dans la chaîne du cheminement
Pour un non-voyant, « **l'espace, c'est le néant** », rappelle B. présidente de l'association GIAA (Groupement des intellectuels aveugles et amblyopes), qui a évoqué son

parcours de mère de famille devenue aveugle en cours de vie alors qu'elle avait encore trois jeunes enfants à charge.

Dans la conception globale de l'environnement du non-voyant, il importe de pouvoir recréer des repères géométriques permettant de garder la mémoire de son déplacement dans l'espace :
« Il faut pouvoir recréer un point d'horizon avec un contact car notre espace est sans horizon ». « Pour traverser un carrefour,... et arriver pile poil là où vous voulez, il faut par exemple démarrer le talon bien collé sur le trottoir et suivre la trajectoire la plus droite possible... c'est pas évident... »

Causes et nature de la cécité sont nombreuses, cette diversité se retrouve dans le panel des quatre principaux témoins non voyants : perte accidentelle de la vue à la naissance (bébé prématuré mis en couveuse, inter 2) ou à l'âge adulte (B. de GIAA). La perte définitive de la vue peut-être immédiate ou très lente, selon un processus dégénératif qui mettra plus de 20 ans à évoluer, les maladies dégénératives sont liées à l'âge (DMLA que l'on espère aujourd'hui guérir) ou aux chromosomes : rétinite pigmentaire évolutive qui affecte d'abord la vision latérale pour finir par celle centrale, irréversible (inter 3 et 7).

D'après B (GIAA) mais aussi SD, devenue aveugle elle-aussi en cours de vie (inter 3), l'avantage de ceux qui « ont vu » est de pouvoir « visualiser » les aménagements et continuer à fonctionner dans « le visuel » pour juger les situations, les dimensions, les distances. C'est un avantage mais en revanche, l'épreuve qui frappe celui qui sait qu'il va se retrouver peu à peu dans le noir, est beaucoup plus cruelle, d'après SD :
« La première des choses à faire comme dans n'importe quel deuil humain, est de gérer sa peur... il faut se préparer, d'une année à l'autre, à savoir que ce que l'on verra aujourd'hui, on ne le verra plus demain, sinon c'est très dur » (inter 3).

Lorsqu'on devient aveugle en fin de vie, n'ayant plus la même énergie ni les mêmes ressources pour faire face aux difficultés, il est encore plus difficile de s'orienter et de se mouvoir seul. Certains s'isolent et se replient sur eux-mêmes, ils ne sortent plus qu'accompagnés. C'est le cas de A, 86 ans, devenu récemment complètement aveugle et qui marche dans son appartement avec les bras tendus devant lui, très hésitant comme un somnambule (inter 7) :
« Avant je me dirigeais avec une canne blanche, maintenant je ne peux plus, si l'on me met dans la rue tout seul dans un coin, je suis perdu... la ville m'est devenue indifférente. » explique cet ancien industriel parisien à la retraite.

Militant du Droit du piéton, il continue pourtant à faire des promenades quotidiennes dans Caudéran en compagnie de son épouse de 82 ans :
« Les trottoirs sont affreux et les obstacles nombreux, c'est truffé de potelets »... Si je marche avec mon épouse, elle me dit : « Baisse la tête ! » parce que les riverains ne coupent plus leurs branches qui dépassent parfois d'un mètre... Ainsi la personne qui me guide dans la rue a un travail considérable, elle doit regarder par terre, à droite et à gauche, mais aussi en l'air ! »

2 | Analyse de contenu
La parole des personnes handicapées

Illustration 1 : des incivilités de riverains, (poubelles obstruant le passage)

Illustration 2 : Bordeaux-Caudéran, des trottoirs affreux... des branches sur voirie

La fin de la lumière

Seules quelques lueurs, brillances ou contrastes sont perceptibles dans les différents stades d'avancée des maladies dégénératives.

Au départ, les personnes atteintes de rétinite ont besoin de beaucoup de luminosité puis avec l'évolution de la maladie, plus c'est clair, plus c'est agressif, elles devront mettre des verres spécifiques, rouges ou orangés. Puis, une fois la cécité atteinte, des lunettes noires les remplaceront.

C'est ce défaut de lumière qui devra être compensé par d'autres sources sensorielles, le son, le toucher...

L'humour, la foi en sa force intérieure et le goût pour la communication sont les autres facteurs de résilience : « Tous les matins, quand je me lève, je ne peux pas allumer la lumière, je dois donc l'allumer à l'intérieur et vivre avec la lumière intégrée » (B de GIAA). A la nuit tombée, l'impression de perdition est encore plus forte pour ceux qui perdent la vue petit à petit : *« Et puis c'est le soir, il y a cette peur du noir, de l'inconnu, c'est terrible ! »* confie SD (inter 3).

Un usage restreint de la rue, des points noirs à fuir

« La première chose à retenir quand vous devenez aveugle, c'est que plus jamais vous ne vous promènerez, vous irez seulement d'un point à un autre » constate B (Giaa) non sans une immense nostalgie. Selon elle, le danger (de la rue) reste partout, sauf si l'on vient vous chercher à domicile, ce qui est son cas.

Cela fait que beaucoup d'aveugles ont renoncé à sortir de chez eux, s'ils n'ont pas un auxiliaire de vie. Contrairement aux handicapés moteur, les aménagements urbains liés aux tram ne sont pas attractifs pour les non-voyants: *« Rue Vital-Carles, le tram vous frôle, il y a tellement de voyageurs qui attendent sur le trottoir, moi je ne m'y aventurai jamais seule ! Sauf si j'habite ce quartier depuis longtemps... » « Le summum des summum, les trottoirs de la préfecture de Mériadeck : trottoirs en biais, remontées, descentes : pourquoi ne pas « vallonner » au lieu de mettre des marches partout ? »*

Le coeur commerçant de Bordeaux est aussi décrit comme un repoussoir pour les non voyants : *« Une place dont j'ai horreur, c'est Saint-Christoly, avec ces marches en sifflet pour accéder à l'Athénée Municipal, devant la fontaine... C'est horrible même pour des bien voyants !! Et la rue Sainte-Catherine qui glisse dès qu'il pleut, alors ils cassent le sol, ils refont ; mais pourquoi ne pas faire directement bien ? Par exemple, à Mérignac, ils ont refait les trottoirs récemment et ils ont oublié tous les bateaux !! »* (SD inter 3). La fréquence des travaux de voirie, le fait qu'ils ne soient pas pensés rationnellement pour permettre de pouvoir continuer de circuler au moins sur un côté, est dénoncé également.

Repérer son champ de contraintes et de libertés

Renchérissant sur le nécessaire enracinement dans son lieu de vie, l'histoire de SD montre combien la bonne insertion dans un quartier permet de surmonter la peur de sortir. A 47 ans, suite à deux accidents de voiture coup sur coup, elle se découvre atteinte d'une rétinite pigmentaire évolutive, la même maladie que A (inter 7), sauf qu'elle est touchée 20 ans plus tôt que lui, ce qui va lui donner le temps de réorganiser sa vie.

Aujourd'hui à 65 ans, elle est devenue aveugle, mais gère ses dépendances de façon exemplaire ! Famille, amis, ménage, cuisine, voyage, activité associative (association Retina qui traite de cette maladie), elle n'a pas hésité à divorcer pour être plus libre et mener une vie qui a l'air absolument normale dans un quartier tranquille de Mérignac, où elle loue depuis trois ans une maison de plain pied avec jardinet. Elle a eu le temps, dit-elle, de prendre ses repères dans le quartier puisque, en arrivant, elle y voyait encore. *« Si c'est toujours le même chemin que l'on prend et qu'on prend le bus au même endroit au bout de la rue, là on y va pour ainsi dire les yeux fermés ! »* .Elle prend donc régulièrement le bus n° 50 pour aller au centre-ville de Mérignac, faire ses courses chez les commerçants du quartier, entretenir sa beauté et son allure impeccable, à l'instar de B. de Giaa, et comme elle, ne perd pas une occasion de plaisanter : *« Ah, ce qu'il faut avoir sur soi au début, c'est les petits granulés d'Arnica, parce que des chutes, on en fait beaucoup et des poteaux, on s'en prend aussi au début ! Les barrières, c'est bien, c'est un peu haut, pour les messieurs, ce sont des destructeurs de procréation !! (rires) ! C'est mieux que les plots ronds au sol, ça c'était infernal, on tombait carrément et les genoux prenaient, ils en restent près de la poste de Mérignac, il faut les détruire ! ».*

« Les piétons, une race en voie de disparition »

Les incivilités des automobilistes tout autant que l'archaïsme des trottoirs de Caudéran font fulminer A (inter 7) qui dénonce aussi les plots ronds et recommande les potelets et barrières à hauteur de hanche. Mais son indignation la plus vive concerne les cyclistes et les automobilistes. Pour A, le respect du Code de la Route vient avant celui du « Code de la Rue », et ce premier vient d'être enfreint puisque : *« Monsieur le Maire a permis aux cyclistes d'emprunter les sens interdits dans les rues piétonnes », ce qu'il juge « délirant ».* Il dénonce le lobbying des cyclistes et leur force de frappe qui influence les décisions politiques : *« Ils sont 2 000 adhérents à l'association Vélocité, tandis qu'au Droit du Piéton (...) ils ne sont que 35 adhérents dont 12 participent aux réunions »* rappelle t-il.

2 | Analyse de contenu
La parole des personnes handicapées

Il est intéressant de constater que les non-voyants circulant à pied, s'associent spontanément aux piétons, alors que la problématique des handicapés moteurs se déplaçant en fauteuil est associée au monde des deux roues. C'est de la convergence de ces univers distincts que le PMAV pourra tirer ses axes de priorités.

« Des incivilités nettement bordelaises »

A (inter 7) est également révolté par l'invasion systématique des trottoirs par les voitures dès qu'il n'y a pas de potelets dissuasifs, pour lui, cela signe la faillite du système de sanctions publiques. Il s'insurge aussi contre la tendance des urbanistes *« à ne pas avoir les pieds sur terre »* !! *« On a construit des villes qui n'étaient pas faites pour ce nombre de voitures »* et selon lui, on continue puisqu'à *« Caudéran qui a été construit sans grand plan »*, les urbanistes, en contradiction avec le PLU, veulent élever un « immeuble de 15 mètres de hauteur ! ». Et même si l'on conçoit des parkings, en fonction du nombre de logements: « Il va y avoir un problème dramatique de voitures, parce que, vous le savez très bien, les automobilistes, une fois qu'ils sortent leur voiture de leur garage, ne les rentrent plus ». Finalement, aveugle ou non, la vision de A reste celle, classique, d'une lutte de terrain pour la prise de conscience citoyenne et la résolution civile de conflits de voisinage inévitablement liés au stationnement abusif, aux poubelles que l'on ne rentre pas et des déjections canines qui ornent les trottoirs. Et c'est tout son passé de militant de quartier qui ressort dans son discours d'ancien membre de l'association de riverains CAUDERAN.

Face à une ville envahie par le stationnement automobile, les autres déficients visuels, sont plus philosophes ou réagissent avec humour.

« Je suis obligée de me faire la rue de Bègles à l'Egyptienne ! » plaisante B en évoquant son parcours quotidien pour aller à l'association, où elle doit se faufiler entre les murs et les 4x4 garées sur le trottoir.

Quant à SD, elle n'hésite pas à faire justice elle-même, ce qui la fait rire : « Les voitures sur le trottoir ? Elles prennent régulièrement un coup de canne, et s'il y a le conducteur dedans, je dis alors « oh, excusez-moi ! »

Même s'il faut selon SD « savoir garder le sourire », la systématique occupation de l'espace piéton par les voitures finit par être désespérante quand les trottoirs lisses et larges feraient le bonheur d'un non-voyant.

Illustration 3 : des trottoirs lisses et accessibles, mais seulement en théorie, Mérignac

Chien-guide et technique de la canne

L. 27 ans, (inter 8), aveugle de naissance, est propriétaire d'un grand deux pièces lumineux à Saint-Augustin, quartier résidentiel tranquille de Bordeaux, à quelques minutes d'une station de tramway.

Laissons-le se présenter : *« Mon histoire, elle est simple : prématuré, je suis né à 1, 2 kg, le poids d'un rôti ! J'ai eu trop d'oxygène dans les poumons et la lampe de la couveuse a achevé de me brûler les yeux, cela fait 27 ans ».*

Contrairement à B (association GIAA) qui pense que la demande en chien est en fait très peu importante et que ce n'est qu'un coup de marketing, le rêve de L. replace le chien-guide dans le mythe de l'amitié indéfectible entre homme et animal : *« J'aurai aimé un chien guide, mais je ne circule pas assez régulièrement pour en avoir un, c'est quand même très difficile pour moi parce que je mémorise très mal les trajets, je me représente mal dans l'espace... Avec un chien, c'est nous qui devons l'éduquer... Il faut savoir où l'on va, le guider, et surtout refaire le chemin... au retour... c'est encore plus dur de refaire le parcours à l'envers.. ».*

Donc, L, s'il avait un travail, aurait un chien ! Même si au bout de 10 ans, *« le chien est à la retraite »* parce qu'il n'est plus aussi performant. C'est un vrai regret puisque même dans son enfance, sa mère n'a pas voulu qu'il ait un chien :

« La patronne n'en voulait pas parce elle était maniaque de son carrelage ».

Loin d'être une contrainte, puisqu'il faudrait l'amener partout avec soi, un chien serait vraiment pour lui un ami et un guide sûr : *« Moi si j'étais plus autonome, j'en prendrais un !! Et même au niveau affectif, parce qu'être célibataire, toute la journée chez soi, c'est vrai, c'est un peu long quoi ! Et puis, il n'y aurait pas toute cette tension sur le trajet pour éviter les obstacles ».*

Illustration 4 : Bordeaux, Saint-Augustin, un trottoir accessible, lisse, large mais non libre

Contrairement aux témoins précédents, les obstacles pour lui ne sont pas directement associés aux infractions des automobilistes, aucun discours ne dénonçant cet état de fait. Ce n'est qu'une fois dehors, pour expérimenter ensemble son parcours jusqu'au tramway que la photographie (voir illustration 4) épinglera les obstacles en question : des voitures entièrement garées sur le trottoir et au milieu desquelles il se retrouve à louvoyer entre trottoir et chaussée.

2 | Analyse de contenu
La parole des personnes handicapées

Entre tablette de braille et dictaphone
Avec son cursus, L. explique pourquoi il se sent peu autonome. S'il a suivi une scolarité normale à Mérignac, il dit ne pas avoir beaucoup bougé de son quartier ni de sa maison familiale. Après sa seconde, on le sépare subitement de sa tutrice préférée. Largement découragé, L choisit la rupture définitive avec ses habitudes et part à Paris, où il se retrouve dans un système *« en vase clos »* à l'Institut des Jeunes Aveugles de Paris (INJ). Il y prépare et obtient son bac à *« l'arrache »*. Il ne sort pratiquement plus tant qu'il n'a pas intégré ce qu'il nomme *« les systèmes de la vieille école » : « tablette »* (braille) et maquette en plaque aimantée où il est censé dessiner ses trajets. Aujourd'hui, il leur préfère largement le dictaphone et l'expérience directe de terrain.

Le prix de l'autonomie : accepter la canne en dépit de la stigmatisation
Enfant et adolescent, L ne sort qu'accompagné, parce que l'usage de la canne fait ressortir pour lui un handicap qu'il dit *« n'avoir jamais accepté »* ...Ce n'est qu'une fois étudiant à Bordeaux qu'il apprend via le GIHP à se déplacer:
« C'est toute une technique, la canne, ça marche en décalé, quand vous faites un pas avec le pied gauche, la main droite balaie devant avec la canne ».
Certes il a pris l'habitude de vivre seul déjà depuis quelques années puisqu'il louait auparavant un appartement dans le coeur commerçant de son quartier, mais il semble encore hésitant dans ses déplacements qui pour l'essentiel, se font à pied vers le centre de Saint-Augustin (la rue où il vit y mène tout droit) et en tramway vers Mérignac centre où vit son père.
En réalité, il semble que cela reste toujours une épreuve que de se lancer dans la rue remplie de voitures et d'obstacles. On sent à son récit combien difficile reste le décryptage de l'espace urbain :
« Pour traverser la route, il y a pas mal de circulation, je compte 5 pas à droite pour trouver le passage protégé... »
L'ingéniosité qu'il décrit pour repérer les voies à traverser en sécurité recoupe le témoignage de SD qui ne procède pas autrement :
«Je fait trois traversées de rue et selon ma tactique, je vais rentrer un peu dans les petites rues pour les traverser en sécurité et éviter de me retrouver sur la rue principale. Je dois mettre ¼ d'heure pour aller au tram » (qui est à 5 minutes pour un voyant). De même, la concentration qu'exige un constant besoin de se repérer fait intervenir une perception très subtile des pleins et des vides :
« Dans la rue, je me repère au sens des masses, c'est-à-dire à la rupture d'air que crée une masse autour d'elle. Mais il faut rester attentif, au début, je tournais dès que je sentais qu'il y avait une ouverture à gauche ; la difficulté, quand il y a plein d'entrées d'immeubles, c'est qu'il ne faut pas entrer dedans ! »

Puisque les voies traversantes font office d'unités de comptage, ne pourrait-on pas, afin de lever toute ambiguïté, s'interroger sur un moyen simple de les signaler pour les distinguer des impasses qui donnent sur la voirie ?

Bordures de trottoirs : les alliées des non-voyants,
La dernière traversée que L doit effectuer est celle pour aller sur les quais du tramway, *« il y a une pente très progressive mais si on va vite, on ne sent pas les bandes d'éveil de vigilance, il y en a une qu'on ne peut pas rater (entourée de potelets), mais la seconde, on la sent pas. C'est dangereux parce qu'il n'y a aucune séparation entre rails et route... moi ce qui m'aurait arrangé, c'est une marche ».*
C'est dire combien pour un non-voyant, l'élément principal de sécurité en terme d'information spatiale reste la bordure de trottoir matérialisée. Ici, elle est spontanément attendue pour bien séparer la chaussée des rails du tramway.
(voir l'illustration 5)

Illustration 5 : Deux bandes d'éveil de vigilance dans une pente douce, la seconde passe inaperçu et on se retrouve sur les rails sans le réaliser.

Aussi précieux que la continuité créée par les murs des maisons et la cadence des voiries traversantes qui scandent le parcours, les trottoirs s'affirment donc comme l'élément clé de l'espace public puisque reconnus par le mouvement de la canne, ils recréent une géométrie et permettent de structurer l'environnement.

SD elle-aussi explique que lorsqu'elle va prendre son bus, elle apprécie quand le stationnement bilatéral n'est pas de « son » côté, ce qui lui permet d'avoir grâce au trottoir dégagé un repère facile qui lui permet de contrôler sa trajectoire, parcours qu'elle effectue de préférence en marchant sur la route :
« Moi, c'est vrai que j'aime marcher sur la chaussée, et taper le trottoir, on a toujours son trottoir préféré... »
Même remarque pour L qui lui aussi emprunte souvent la chaussée et qui n'y voit là qu'une fatalité dont il ne s'offusque pas :
« Les obstacles à Mérignac ? Il n'y a pas de trottoirs... je marche souvent le long de la route ... ».
Chacun des non-voyants a cependant bien conscience qu'installer des marches ou des trottoirs délimitant l'espace va à l'encontre de l'intérêt des autres porteurs de handicaps.
B. de GIIA pense que les attentes des deux types de handicaps, visuels et moteurs se rencontrent en matière d'aménagements si l'on adopte des précautions en matière de rebord, elle a évoqué le vallonnement qu'il faudrait adopter dans les rues en pente, elle est partisane également des rampes mais aménagées pour les non-voyants,

c'est à dire avec limites perceptibles par tous : *« Les plans inclinés facilitent aussi les déplacements des non-voyants, sauf qu'il faut les munir d'un léger rebord de 2 ou 3 cm pour nous indiquer quand ils finissent, la canne doit rencontrer l'obstacle, sinon on tombe dans le vide !! »*

Hypervigilance et usage de la lenteur

La compensation de la vue se fait, on l'a vu, par le développement des autres sens et notamment une hypersensitivité. Ce qui frappe le plus chez les non-voyants, est leur vigilance qui se doit d'être sans faille sous peine de dangers. SD évoque l'air de rien de ce qui a bien failli être un drame :

« Une fois, j'ai carrément traversé l'avenue de Verdun (grand axe qui mène à Mérignac centre) pensant que j'étais dans une petite rue, il devait ne pas y avoir de voitures, parce que je n'ai rien entendu !! Heureusement ! .

Et là, je me suis fait très peur... Non, ce n'est pas un problème de signalétique, c'est de ma faute, c'était un manque d'attention de ma part. Pourtant j'avais encore un peu d'acuité, j'aurais dû voir. Mais je devais penser à autre chose et on n'a pas le droit de penser à autre chose ! »

N'ayant rien perdu de son exigence vis à vis d'elle-même, S.D semble presque s'excuser de ne pas arriver mieux à surmonter ses difficultés sur la voirie, sa tentative d'explication de ses hésitations montrent combien le décryptage des aménagements spécifiques reste équivoque quand on est dans le noir, ce qui va aider le mal-voyant peut desservir le non-voyant : *« Nous les handicapés, sommes particulièrement exigeants. Sur les dépressions charretières devant les feux, on sait qu'on descend, ils nous ont mis ces bandes podotactiles, c'est pas terrible, ça glisse. Pour un mal-voyant, les bandes de petits ronds métalliques signalent la traversée de la rue ou l'autobus, parce que ça brille, mais pour un aveugle, ça gêne. Même si on va peut-être mieux comprendre pour une première fois où l'on est, le fait est que pour nous, non-voyants, on n'aime pas les descentes et on est toujours surpris de la descente, parfois on trébuche ».*

La descente en soi reste périlleuse pour les non-voyants et c'est un problème à résoudre confirme B. : *« Par exemple, pour un escalier, il faut penser que le cheminement nous guide pour avoir la rampe à droite, et qu'elle serve de point d'appui. Une base visuelle au sol changera tout le paramétrage des lieux. »*

Il reste donc à imaginer des bandes podotactiles qui soient universelles d'usage et d'éviter l'utilisation du métal qui glisse et déséquilibre les non-voyants.

La confusion est vite arrivée en matière de repères sur la voirie : *« Et puis, si on ne fait pas trop attention on ne sait pas si on est devant le feu ou un arrêt de bus aménagé où il n'y a qu'une descente de trottoir. Il faut toujours que le cerveau travaille et soit attentif. Si cela descend, c'est qu'on est devant une sortie de garage, ou une dépression charretière, devant le passage clouté, il y a donc la bande podotactile que l'on peut reconnaître si l'on prend la peine de balayer la canne... »* (inter 3)

On veillera donc également à améliorer les distinctions de lisibilité entre les différents types d'aménagement au sol pour susciter la vigilance du non-voyant.

Ruptures de charges tram/bus, une orientation impossible

Les non-voyants, on l'a déjà évoqué, ne se sentent que peu concernés par le tram qui ne les rassure pas vraiment : quais trop bondés, bousculades, et surtout impossibilité de savoir lors de changements de rame si l'on est sur le bon quai.

Le déplacement en tram ne vient donc qu'en appoint et se limite à des trajets directs comportant quelques arrêts seulement.

Pour A. un non-voyant ne peut se déplacer tout seul, le tram est donc une exception, d'autant que son mal dégénératif atteint aussi l'ouïe : *« J'ai pris le tramway, pour nos 60 ans de mariage... nos enfants nous ont emmené en expédition jusqu'à la gare, pour voir l'hôtel où nous avions passé la première nuit, avec ma femme... Là, le tramway ensemble, pas de problème, on est passé par les Quinconces... Le tramway parle ! Mais moi, je ne comprends pas ce qu'il dit... j'ai un problème auditif, je démêle mal les sons.... presbytie auditive... »*

SD, elle, dit le prendre par souci d'expérimentation pour inciter ensuite les adhérents de son association à sortir de chez eux. Pour sortir le soir, cela peut être une solution si on le prend à plusieurs :

« Je ne prends pas le tram, je n'ai pas l'utilité de le faire... il faudrait que j'aille jusqu'à Mérignac centre pour aller à Bordeaux. C'est pratique en fait, mais bon, avec des collègues oui, mais toute seule, non, je ne le fais pas. L'autre soir, nous l'avons pris avec des amies pour aller voir une pièce avec audio-description, c'était d'ailleurs pas terrible ».

A, SD ou B. sont donc des voyageurs très occasionnels qui ont connu une ville sans tram, mais pour L, plus jeune, le tram fait partie d'un quotidien urbain intégré et il le prend sans être accompagné, ce n'est cependant pas une sinécure :

« Le tram, je le prends souvent en fraude, parce que je n'arrive pas à trouver la machine à composter... j'ai une carte de bus sur moi... en cas de contrôle...

Pour trouver le bouton qui ouvre la porte, ça n'est pas évident non plus, et puis pour savoir où descendre car les chauffeurs ne mettent pas toujours les annonces sonores... et je ne connais pas par coeur le nombre d'arrêts... »

Durant toutes ses dernières années d'étude à Bordeaux III, L. a pris soit le bus dans lequel il s'endormait souvent et se retrouvait au terminus, soit le transport adapté ce qui lui convenait le mieux. En effet, en tram, le changement à la Victoire lui posait un vrai problème de sécurité (où traverser en toute tranquillité, loin de la cohue ?) et d'orientation (dans quelle direction aller?). Bien sûr, il aurait pu demander son chemin à chaque fois à un étudiant, mais cette systématique obligation sonne pour lui comme le glas de son autonomie.

Comment orienter les voyageurs non-voyants tout au long de leurs parcours, sinon en substituant les informations visuelles fournies aux voyageurs valides par un autre type de communication sonore, c'est l'une des adaptations urgentes qu'il faudrait apporter à l'environnement technique du bus et du tramway. Dans d'autres villes, des solutions techniques existent qui sont aujourd'hui préconisées par les associations bordelaises (voir annexe 2).

Accompagner les voyageurs mal ou non-voyants par une information vocale non seulement dans le tram, mais aux autres points cruciaux de la ville (traversées de feux, accès aux services publics de la ville, orientation dans l'espace urbain et aux points de ruptures de charges des transports) semble être un impératif possible à réaliser aujourd'hui.

2 | Analyse de contenu
La parole des personnes handicapées

Les transports adaptés à la demande, la limite du service subventionné

C'est le mode privilégié de déplacements des personnes non-voyantes, plus encore que pour les personnes handicapées moteur, car, contrairement à ces dernières, elles n'ont pas besoin d'un grand véhicule. Il n'y a donc ni temps passé à hisser le fauteuil roulant ni visibilité extérieure de la prise en charge, les non-voyants utilisent ce service en voitures banalisées un peu à la manière d'un taxi.

Cependant, *« en extra »*, c'est-à-dire hors les trajets réguliers, domicile-travail, la compagnie de transports subventionnée par le Conseil Général de Gironde est d'usage peu souple et nécessite de prévoir plusieurs jours à l'avance son déplacement, de plus, il est assez onéreux et non remboursé. L. nous explique quelles étaient ses conditions pour aller à l'université :

« J'ai une aide au déplacement, 5 allers-retours par semaine sont financés par le Conseil général. J'avais donc droit à un aller-retour par jour à la fac, mais ça veut dire que j'étais obligé de rester parfois 4 heures de suite sur place entre deux cours parce que j'avais à peine 14 heures de cours par semaine. Comme ma mère travaillait, elle n'était pas flexible au niveau des horaires, alors je prenais une petite société « Autonomia », si je voulais revenir chez moi, je payais de ma poche, 10 à 20 € par semaine. »

Avec Transadapt autrefois, affirme-t-il, tous les transports étaient pris en charge. Le marché n'était pas encore privatisé. Aujourd'hui, une partie, reprise par la CONNEX, est devenue *« Mobibus »*, et l'autre partie, achetée par une entreprise, est devenue *« Petits Bus »* :

« Mais avec eux, c'est cher : 20 € de prise en charge, + 1 € le kilomètre. Avec Mobibus, c'est 2,5 € le kilomètre, ils sont 30 chauffeurs, mais il faut prévenir plusieurs jours à l'avance. Il faut vraiment être organisé. Je cherche une société de transport plus flexible... »

L'accompagnement motorisé comme prestation de service personnalisée

Les réticences vis à vis du service de transport adapté public est que non seulement cette organisation est pesante mais plus encore, elle est stigmatisante. SD. et A., peu autonome dans sa mobilité, font donc appel à une aidante professionnelle qui non seulement les emmène en voiture mais aussi les accompagne sur le quai de la gare, chez le médecin ou dans un magasin. Tous deux paient alors la prestation avec des chèques emploi-service, ce qui semble être un meilleur calcul :

Ecoutons ce qu'en pense SD :

« Les transports adaptés, non, je ne les prends pas ! Mais va falloir que ça change, je dois les tester pour les autres de l'association. D'abord, c'est jamais à l'heure ! Ce que je leur reproche aussi, c'est de ne pas avoir un parc automobile différencié. Ce sont de gros engins, il faut enjamber, c'est surtout pour les handicapés moteurs, ça fait un peu... transport à bestiaux ! C'est dur !! (rires). Je ne demande pas des limousines, mais... Il y a bien des transports adaptés plus petits comme Ulysse, bon, on sait que c'est du transport adapté, c'est des Kangoos, mais c'est évident que c'est beaucoup plus cher... ».

« Maintenant, il y a les prestataires de service, c'est plus cher, mais ils ont une action d'accompagnement, dont ça revient moins cher, par exemple j'ai une dame qui m'accompagne sur le quai de gare, je la paie par chèque emploi service. Elle prend 15 € de l'heure et elle m'accompagne ».

« Sinon, je prends toujours la même compagnie de taxi-télé, eux m'accompagnent aussi sur le quai, ils sont pas obligés de le faire, mais pour l'aller retour (depuis Mérignac), j'en ai pour 50 €. Alors qu'avec cette dame, ce sera grand maximum 25 €. »

A. lui, s'arrange avec son aide à domicile, qui l'emmène en voiture, lui et sa femme de 82 ans pour différentes destinations :
« Mon épouse ne va pas à Bordeaux en voiture, elle fait ses courses à Champion pas loin d'ici. Elle ne peut m'accompagner en bus, au centre-ville, elle n'a pas la force si je fais un faux pas de retenir cette grande carcasse. J'ai par ailleurs, ce que j'appelle une nounou, une auxiliaire de vie, qui vient trois fois par semaine pour m'aider dans mes activités associatives. Donc, aujourd'hui, c'est elle qui nous a amenés (acheter une machine à laver). C'est de « gré à gré », je la règle avec des chèques d'emplois services, que les impôts nous remboursent. »

Une aide humaine à la mobilité serait donc une des solutions complémentaires et finalement moins onéreuses que le systématique recours au transport adapté.

Ces témoignages montrent ainsi la nécessité d'une prise en charge personnalisée pour se déplacer dans l'agglomération. La parole des non-voyants reflète la même appréhension de partir loin et seul et montre combien leur mobilité autonome est circonscrite à des déplacements inter quartiers.

En revanche, la mise en accessibilité de la voirie à une échelle plus large concerne un public qui peut se déplacer sans trop de pénibilité et pouvant articuler leur mobilité en intermodalité avec les transports publics, c'est le cas des handicapés moteur équipés de fauteuil roulant électrique.

2.2.2 | Le handicap de mobilité, un statut hybride entre piéton et véhicule roulant

Une mobilité mise au service de l'altruisme et du défi de l'autonomie
Le panel rencontré regroupe trois IMC (infirmité moteur cérébral de naissance) et deux myopathes (maladie dégénérative). La tranche d'âge à laquelle ils appartiennent est beaucoup plus jeune que la précédente, entre 25 et 48 ans, et les déplacements entièrement autonomes bien plus développés que dans le panel des non-voyants.
Tous sont impliqués dans le bénévolat et de ce fait, se déplacent beaucoup dans le périmètre élargi de l'agglomération, de communes à communes. Trois d'entre eux ont autrefois reçu l'aide du GIHP et oeuvrent désormais pour l'association dont le siège est à Mérignac mais participent aussi à des réunions partout dans la CUB voire dans le département : I myopathe, 46 ans vit seule à Bordeaux-Caudéran (inter 1), F, IMC, 30 ans, vit seul à Bègles (inter 2), P, IMC, 25 ans vit seul à Talence (inter 5), Pa, myopathe, 46 ans vit seul, à Talence (inter 6), travaille pour le GIHP mais aussi le Secours populaire à Cenon où il se déplace en transport adapté une à deux fois par semaine pour faire la comptabilité de l'association.

Ch. IMC (inter 4) vit seule avec son chien, aux confins de Pessac, à 39 ans, elle conserve une certaine mobilité des membres supérieurs. Elle est secrétaire auprès de l'association ARAMISE spécialisée dans une maladie dégénérative sévère, l'atrophie multi-systématisée, frappant les plus de 60 ans et les menant à l'immobilité totale.

Des parcours résidentiels convergeant vers la métropole bordelaise, des cursus de gagnants

Aucun des cinq enquêtés n'a de famille à Bordeaux, l'origine géographique la plus proche est celle de P. (inter 5) sur le Bassin d'Arcachon. Leur motivation est claire : contrairement aux plus petites villes, la métropole représente une promesse de liberté, par l'offre en services, structures et mobilités adaptés qu'elle représente. C'est le cas par exemple de Pa, 46 ans (inter 6) qui, pour rien au monde ne reviendrait à Saintes, où *« rien n'est accessible et où ma mère ne me laisserait pas sortir seul »*.

L'origine résidentielle s'avère parfois plus lointaine, comme I. (inter 1) qui vient d'Orléans (inter 1) ou F (inter 2), natif de Haute-Savoie (trop froid pour sa constitution), qui a étudié près de Nantes, puis à Toulouse pour passer le bac, et enfin qui a rejoint Bordeaux, qu'il dit être l'une des rares villes sur le territoire national à être équipée d'un centre d'étude universitaire adapté.

La force de leur détermination les a donc amenés à quitter le cocon familial pour suivre un cursus universitaire à Bordeaux, avec à la clé, le réel espoir d'y travailler ou tout au moins de s'insérer dans le monde social.

Le niveau d'étude de cet échantillon est remarquable, comparé au niveau national où 80 % des personnes touchées par un handicap ont un niveau inférieur au Baccalauréat[7]. Ces témoins, eux, ont obtenu un DEA de lettres et un diplôme en psychologie et en graphologie pour I., une maîtrise en administration et gestion territoriale pour F., un diplôme de comptabilité pour Pa, une qualification de secrétaire bilingue pour Ch. Autant de savoirs qu'ils mettent à disposition des associations.

Pourtant la seule à travailler en échange d'un salaire est Ch. qui a obtenu son travail à temps partiel grâce à une agence spécialisée : Cap Emploi.

F a vécu à 27 ans une expérience de deux ans en tant que formateur au niveau national, ce qui l'a enthousiasmé au point que *« cela a levé chez lui, le deuil de son handicap »*. Il explique comment des arrangements se font souvent en matière de rémunération des employés handicapés pour que les factures viennent en retrait des cotisations Agefiph (que les entreprises paient quand elles n'ont pas le quota de 6 % de personnes handicapées dans leur masse salariale). Sans emploi aujourd'hui, il cherche à apporter son expertise juridique et technique sur le handicap au sein d'une équipe professionnelle... à titre gratuit ! Une telle proposition trouvera peut-être un écho auprès des collectivités chargées de la mise en accessibilité de la voirie.

Quant à P., même s'il dit avoir échoué dans ses études (BEP d'imprimerie pour lequel on l'a jugé finalement trop handicapé), il possède une connaissance de l'informatique et une passion pour le monde des transports ferrés qui fait de lui un interlocuteur incontournable sur la mise en accessibilité des lignes de transports, il participait d'ailleurs récemment à des réunions d'experts sur le Bassin d'Arcachon.

7 Information donnée par Fabien Cosse dans son ouvrage déjà cité en note 1

Le choix de habitat collectif et la soif de convivialité publique

Autre point commun, ces personnes handicapées moteur habitent toutes dans des immeubles collectifs, appartements avec ascenseurs ou de plain pied, dont la plupart (4 sur 5) sont des HLM (3 Domofrance, 1 Coligny) et se situent dans des quartiers périphériques ou péricentraux de l'agglomération. Les récits des interactions avec le voisinage, comme F par exemple qui donne des cours de maths aux enfants de son immeuble, ou Pa qui se fait ouvrir la porte d'entrée systématiquement par sa voisine et qui a de bonnes relations avec les jeunes du quartier, montrent combien le voisinage crée pour eux une première source d'ouverture vers les autres.

Il serait intéressant à l'occasion d'une autre étude d'analyser plus en profondeur leur fonctionnement à domicile et de s'inspirer de leur processus personnel d'adaptation pour optimiser l'offre en logements adaptables sur la CUB.

Les faits ne cessent de le confirmer, l'accessibilité de la voirie n'est donc pas au coeur de leurs préoccupations premières, mais elle conditionne de façon indéniable l'opportunité que ces usagers singuliers de la rue auront à se créer des liens à l'extérieur de leur « coquille résidentielle ». La rue représente à ce titre un trait d'union primordial entre un environnement privé avec ses rites et son personnel d'accompagnement, et un environnement extérieur où ils pourront actualiser leur utilité sociale et rechercher la dose de convivialité nécessaire pour survivre moralement. Cependant, l'analyse critique que ces sujets auront à propos de la voirie et de l'offre en mobilité, s'inscrit dans une attitude paradoxale opposant une certaine pudeur quant à leurs propres exigences et une expertise militante quand ils opèrent au nom des autres.

Autonome à domicile et hors de chez soi

Il n'existe pas, a priori, d'éducation spécialisée et distincte quant à l'usage de la voirie, mais cela fait partie d'un programme complet d'éducation à l'autonomie, qui est l'action des Instituts d'Education Motrice, celui de Talence a accueilli l'ensemble du panel.

F. est de loin le plus handicapé des personnes rencontrées, tétraplégique, quand il roule dehors et qu'il appuie sur le bouton d'accélération de son fauteuil électrique, son buste tombe souvent sur le côté et il ne peut le redresser tout seul, ce qui ne l'empêche pas de continuer à rouler, le corps complètement basculé. De même, son élocution est assez difficile, mais ses phrases sont d'une clarté syntaxique parfaite : *« La vocation des IEM est de rendre les jeunes le plus autonomes possibles »* nous renseigne-t-il, *« Ils ont donc créé un système d'apprentissage à la vie autonome dans son propre logement. Ils ont des appartements où des jeunes peuvent faire des essais avec un accompagnement médical à côté. Puis, après l'essai, ils ont quelques appartements HLM qu'ils louent aux organismes lesquels sous-louent pendant un an ou deux aux jeunes. Après, on peut atterrir dans son propre logement autonome. »*

Pas un mot sur la formation au déplacement dans l'espace public, mais on sait par d'autres sources que les instructeurs en locomotion sont là pour les accoutumer aux parcours dans la rue, dans le tram et les initier à s'orienter et à éviter le danger.

Après sa formation à la vie autonome pendant deux ans et 9 mois d'attente, F. trouve l'appartement idéal à Bègles, parfaitement accessible par ses dimensions (portes de 93 cm de large pour son FRE), porte automatisée, de plain pied et lumineux. Sa deuxième satisfaction porte sur la proximité des *« commodités »*, c'est-à-dire des

commerces à portée de fauteuil roulant électrique et dit-il *« je suis à dix minutes de la mairie de Bègles »* pour laquelle il travaille désormais bénévolement.
Encore une fois, ce n'est pas tellement l'état de la voirie autour qui lui importe, mais la bonne dimension de son logement qui permet de recevoir des amis, comme lui, en fauteuil roulant ... et peut-être, implicitement d'y vivre un jour avec quelqu'un.
Contrairement aux non-voyants, la vie à domicile d'un jeune IMC comme F., réserve de plus grands obstacles à surmonter que le déplacement sur la voirie. Dépendant très étroitement d'auxiliaires de vie pour le lever, le coucher, la toilette, l'habillement et les repas, ce n'est qu'une fois bien préparé et installé dans son FRE, que F. redevient autonome, dans le sens où il gère sa dépendance et peut se débrouiller, jusqu'aux heures des repas. En ce sens, durant de longues plages de temps, F. se retrouve seul à gérer son emploi du temps en journée. Et dans cette rue, synonyme de liberté et de rencontre, il sort sans trop d'encombres grâce à sa porte automatisée qu'il ouvre par une télécommande, laquelle est coincée avec son téléphone portable, sur le bras de son fauteuil d'où il actionne sa mobilité.

La rue au mépris du danger
Une fois dehors, F. roule sans problème jusqu'à la sortie de sa résidence dont le revêtement souple est lisse et continu. Le problème se corse très vite dès la première rue, dont les trottoirs sont si peu larges qu'ils ne peuvent l'accueillir avec son fauteuil roulant. Ne montrant aucune hésitation devant les obstacles que lui réservent trottoirs et panneaux mal placés, F. les évite sans commentaires, complètement habitué et roule, tel un véhicule motorisé, sur la chaussée. Cette dernière, sinueuse, n'offre aucune visibilité et expose F. au danger, ce dont il ne semble avoir cure.
Lors de l'entretien, après une relance insistante sur ses problèmes de cheminement, il finit par évoquer ses fortes implications dans l'action associative :
« Il faut rencontrer René Vernet de l'association, le Droit au piéton ! Je vous parle de ça, parce que Monsieur Borloo a lancé une grande réflexion nationale pour revoir de fond en comble le Code de la Rue. Et l'association a été mandatée par M. Borloo pour faire la refonte de ce code de la rue, donc, à titre bénévole et amicale, René m'a proposé de réfléchir comment faire pour que les personnes en FRE ou en fauteuil manuel ait un statut plus clair pour rouler sur la chaussée et qu'il y ait une assurance qui nous protège en cas d'accident. Il faut alors évidemment prouver qu'on ne peut pas rouler sur le trottoir ! Le sujet c'est comment circuler à Bordeaux en toute sécurité... »

Illustration 6 : trottoirs étroits, visibilité réduite, arrêt de bus inaccessible : la rue au mépris du danger

Si on interpelle F sur les risques qu'il prend à circuler ainsi au milieu de la rue, il répond *« Je ne risque rien dans ce quartier, tout le monde me connaît ! »*
En réalité l'appropriation de la chaussée est un droit que la loi sur l'accessibilité lui reconnaît et sans procéder ainsi, F aurait certes réussi à devenir autonome à domicile, mais aurait été condamné à y rester confiné.

Le recours contre les aménageurs de la voirie : un risque à anticiper ?
F est bien informé sur cette question du fait de son cursus en Droit et de son activité de formation spécialisée au sein des institutions. S'exprimant sur le défaut d'accessibilité urbaine de la CUB, *« symbole par excellence du rejet du handicap »*, il montre un autre visage, celui du militant actif. Il dénonce les trottoirs trop étroits mais aussi les aménagements fantaisistes des bateaux... qui ont été prévus d'un côté du passage protégé, mais pas de l'autre.
Cette anomalie est aussi dénoncée par P et Pa (inter 5 et 6). Autre obstacle : les passages protégés et les bateaux qui ne sont pas face à face, également remarqué par Ch (inter 4) : *« ils sont décalés parfois jusqu'à deux mètres, c'est délicat, soit vous vous mettez en face du passage clouté et vous allez déborder sur la route, soit vous restez au niveau du bateau et on ne vous laisse pas passer, que vous soyez ou non en fauteuil roulant. »*

Dans son livre *« **Essai transformé** »* (déjà cité), F. interpelle le lecteur (page 25) :
« A ce moment-là, à quoi sert le passage clouté ? Doit-on rester sur la route ?...Imaginons que je sois en train de prendre le « bateau » et qu'une voiture me renverse ! Au regard du code de la route, je serais en tort car je ne circulais pas sur le trottoir. Je ne pourrais alors que tenter de porter plainte contre ceux qui ont fait les bateaux... ».

Plus loin (page 29), il revient au statut du FRE (fauteuil roulant électrique) : les personnes roulant en FRE sont-elles considérées comme des piétons, des vélos ou des voitures ? Le code de la route assimile les chaises roulantes aux piétons, or les cyclistes sont aussi assimilés à des piétons, nous pouvons donc aller sur les trottoirs et bandes cyclables. Sur la chaussée aussi, puisque le code dit que *« les infirmes en chaise roulante peuvent aussi circuler sur la chaussée »* ... ce qui en fait un véhicule identique à une voiture... Et rajoute-t-il avec humour : *« ce véhicule à moteur qualifié de piéton doit être assuré en responsabilité civile ».*

Illustration 7 : Attendre ses amis à un arrêt de bus non adapté, une liberté qui peut coûter cher. En cas d'accident, le citoyen handicapé peut se retourner légalement contre les aménageurs de la voirie.

Il faudrait sensibiliser personnes handicapées, aménageurs, et public en général, sur cette tolérance que réserve le Code de la route pour les personnes roulant en FRE à utiliser la chaussée, en cas de non adaptation des trottoirs.

La multi-modalité des déplacements, une constante dans la compensation du handicap moteur

L'articulation des différents moyens de déplacements caractérise la vie quotidienne des personnes touchées par un handicap de mobilité. Selon les circonstances météo, durée du trajet, nature du RV et bien sûr disposition physique et qualité d'usage de l'environnement, elles font le choix de l'une ou de l'autre aide technique.

Les moyens « mécaniques » de corriger les effets de son handicap (canne, déambulateur, fauteuil roulant) sont plutôt utilisés à l'intérieur du domicile, préférés pour leur maniabilité, leur légèreté et du fait de la largeur des portes qui est souvent inférieure à 90 cm, largeur minimale pour un FRE à laquelle on doit rajouter quelques centimètres pour faire passer les mains.

Dehors, ces divers moyens de locomotion vont créer différentes interactions avec l'aménagement de la voirie. Avec des cannes anglaises ou un déambulateur, une personne semi-mobile peut, en cas de « crachin », glisser sur les pavés trop lisses et basculer à terre, ainsi la rue Sainte-Catherine, dénonçée par les non-voyants, l'est aussi par les personnes à mobilité réduite, sauf si elles circulent en FRE ou en scooter électrique, auquel cas la stabilité étant alors beaucoup plus grande, le revêtement de la rue est jugé adapté.

La plus ou moins grande vulnérabilité d'une personne handicapée évoluant dans l'espace public est déterminée par le type d'environnement urbain dans laquelle elle se trouve et par la compensation technique de son handicap que lui autorise l'aménagement de la voirie. En ce sens, on ne parlera plus de dépendance physique individuelle mais bien d'interdépendance fonctionnelle liée à l'adaptation ou non de l'espace collectif.

Optimisation de la mobilité et pratique renouvelée de la ville-centre

La multimodalité des déplacements est encore plus flagrante dans le cadre d'une maladie évolutive comme la myopathie.

I (inter 1) a connu d'abord la voiture automatique avec direction assistée et adaptée pour accueillir le fauteuil roulant. Elle hissait le fauteuil dans la voiture et se sentait alors très autonome. Avec la fatigue due l'évolution de la maladie, elle arrête de conduire de son propre chef en 1998, vend sa voiture et achète un FRE. Depuis 10 ans, elle reste mobile et expérimente tous types de modes de déplacements dont les transports collectifs qu'elle voit s'améliorer au fil des ans :

« J'ai un fauteuil électrique que j'utilise toujours pour mes sorties à l'extérieur, et à l'intérieur je garde mon fauteuil manuel, parce que c'est plus petit, plus maniable, à hauteur des tables et en même temps, je me pousse avec les pieds, et je garde certains muscles qui fondent autrement très très vite si je ne les stimule pas. »

Le passage de la voiture au fauteuil électrique change toute sa perception de son environnement proche et lointain mais surtout lui permet une pratique renouvelée de la centralité urbaine :

2 | Analyse de contenu
La parole des personnes handicapées

« Cela a été extraordinaire ! Parce que si ma voiture me permettait de faire beaucoup de kilomètres sans me fatiguer, elle ne me permettait pas d'aller dans la ville... associée avec le fauteuil manuel, je ne pouvais plus l'utiliser que pour faire quelques mètres. Le jour où j'ai pris le fauteuil électrique, je n'étais plus autonome pour faire les trajets lointains, comme par exemple aller en centre-ville, donc j'ai pris les transports en commun : à partir de ce moment là, j'étais donc devenue dépendante des transports en commun ! »

Le rituel de sortie

I. a du mal à sortir de son immeuble en étage où elle doit emprunter couloirs, et ascenseur, mais elle peut descendre jusqu'aux parkings où elle se retrouve de plain pied avec le trottoir. Elle délaisse en effet le chemin dit adapté qui dessert la résidence, ce dernier étant trop vétuste et surtout trop long. Le rôle majeur des auxiliaires de vie est de la préparer à sortir et de lui permettre de se sentir complètement autonome une fois dehors :

« Le samedi quand je prends le bus ; il faut m'habiller, installer mon oreillette de téléphone, un microcasque pour parler si je vais en réunion, mon sac à main sur mon genou, cela prend dix bonne minutes, puis changement de fauteuil, la sangle autour de ma taille pour prendre le bus, heureusement que je l'ai, autrement je tomberais... Et puis enfin m'aider à fermer l'appartement...

La sangle est indispensable, souvent je pars sans la serrer, mais après à l'arrêt de bus, je trouve quelqu'un sur le trottoir et je lui demande de me la serrer. Si on demande de manière agréable et tonique, les gens sont aimables... »

L'aubaine d'une ligne de bus accessible près de chez soi

Depuis 2003, I. prend en effet toute seule le bus de ville (la ligne 16 qui passe à côté de chez elle est adaptée) :

« Avant cette époque, j'étais encore aidée pour prendre le bus, il s'agenouillait et ce qui m'aidait à monter, mais ll n'y avait pas la palette accessible, il se penchait pour permettre par exemple aux mamans avec des poussettes de le prendre. Moi, il fallait qu'il y ait quelqu'un qui m'aide pour monter la marche, je ne le prenais donc qu'occasionnellement, aidée par mon neveu notamment. Puis il y a eu la palette et l'emplacement réservé pour les fauteuils, c'est donc devenu vraiment adapté. Les bus s'adaptent à la demande. Quand le chauffeur me voit, car il faut que je me montre, et dire « coucou, je suis là », il va se garer le plus près du trottoir et actionne une palette qui se pose sur le trottoir. C'est à la demande, il y a bien un bouton mais c'est le chauffeur qui manipule l'entrée et la sortie du véhicule ».

Une scrupuleuse organisation de ses déplacements

Quand elle veut être sûre d'arriver à l'heure, I. utilise les transports à domicile en s'inscrivant à l'avance sur une liste d'attente. Si la réponse tarde, elle fait appel à une compagnie privée plus onéreuse : *« Ils avertissent parfois la veille pour le lendemain ... cette fois, j'ai déjà demandé à une compagnie privée qui va me prendre 9 € au lieu de 2,32 € avec Mobibus. « Alipes » m'amène à la MDPH (maison départemental des personnes handicapées) pour passer en commission des droits à l'autonomie (CDA), c'est très important... J'espère que la commission va valider le nombre d'heures d'aide à domicile, je devrai passer de 2 heures et demi à 10 heures par jour... Après*

cela, j'ai une auxiliaire de vie qui vient me chercher à la MDPH à midi moins le quart, avec cette tierce personne, nous allons prendre le tramway, à un arrêt que je n'ai jamais pris.... J'explore beaucoup le tramway... notamment la ligne C, Terre-neuve-Bègles. Là, de Ravezies, je vais descendre porte de Bourgogne, puis faire demi-tour, je prends la ligne A pour aller à Mériadeck, je commence à faire mes petites connexions...»
La traversée de la voie ? Je suis avec quelqu'un cette fois, mais la plupart du temps je suis toute seule (elle réfléchit) : voyons de B à C, c'est pas évident, il y a les trois lignes, il y en a deux où c'est vraiment bien, c'est quand il suffit de sortir du tram et d'aller juste en face pour entrer dans le tram. Là je crois qu'il faut traverser les rails pour le A, dans ce cas-là, il faut remonter vers le Pont de Pierre et traverser les voies, il faut explorer. Il faut avoir du temps, c'est comme pour les valides.»

Une précieuse liberté : aller rouler en centre-ville.
Les inter 5 et 6 se déroulent dans deux quartiers de Talence, et mettent en présence deux hommes d'âges et de handicaps différents, P. IMC a 25 ans, Pa myopathe, 46 ans, mais tous deux racontent leur expédition en FRE un peu de la même façon, sensation de liberté, d'itinéraires pensés ou bricolés spontanément pour aller rouler le plus loin possible, seul ou en compagnie, en circuit sécurisé ou en testant un peu le danger.
Une des raisons pour emprunter directement son FRE est le prix et la saturation de l'offre en transport adapté, Pa témoigne de ces facteurs dissuasifs :
« Pour mes réunions au Secours populaire ou au Gihp, j'y vais avec Mobibus, il faut prévoir à l'avance, ne pas être trop exigeant au niveau des horaires et accepter ce qu'ils proposent.. Ils sont à saturation, le week-end c'est plus la peine... c'est pas le même tarif !! Il faudrait être riche et handicapé !!
Les sociétés privées, pour aller d'ici à la gare St Jean, c'est 18 euros, il faut justifier de la dépense pour l'allocation compensatrice ».

Pour P. depuis Talence, certaines destinations, comme la gare, sont mieux desservies par le bus mais la relation avec les chauffeurs reste difficile et ses anecdotes racontent que beaucoup n'ont pas vraiment été formés à sortir la palette rétractable ou non pas une très grande envie d'en faire l'effort.
« Il y a plusieurs itinéraires possibles, le tram bien sûr, mais il faut changer aux Quinconces, et c'est long, ça fait une heure de tram ! Et puis, il y a les travaux à la gare en ce moment et, pour moi, c'est la croix et la bannière, c'est un peu une mission suicide, mais je le fais quand même, je suis du genre têtu ! En réalité, le plus simple pour moi c'est de prendre le 9, il est adapté et c'est moins long. Seulement, les chauffeurs, parfois tu leur fais signe que tu veux monter, et ils font mine de ne pas te voir et ils s'arrêtent pas ! ».

Les conducteurs de bus et de tram doivent impérativement être formés psychologiquement aux attentes et difficultés de ces usagers pas comme les autres, ainsi que techniquement au fonctionnement de leurs véhicules adaptés.

« Prendre ses quatre roues à son cou »
Pour ne pas utiliser les compagnies de transport adapté, qui sont estimées « hors de prix », ou pour répondre dans l'urgence à une panne de tram, la tentation est grande

de « prendre ses quatre roues » comme un valide prendrait « ses jambes à son cou »... Dans le cas de parcours improvisés, voies du tram, parkings ou bandes cyclables, offrent un choix d'itinéraires variés pour rouler, et sont spontanément utilisés.
« Je suis réfractaire à Mobibus : 5 euros aller/retour c'est très cher !! Tu l'utilises une fois ok, mais tout le temps !!! A l'époque, je ne sortais pas, parce que je n'avais que ça... Une fois, à Mérignac, j'ai loupé le bus de 9 heures (pour rentrer à Talence), eh bien, qu'est-ce que j'ai fait ?? J'ai pris l'itinéraire du bus « à pieds », après j'ai récupéré l'autre bus sur les boulevards, je ne me suis même pas posé la question. Je suis arrivé ici à 10 h ½. Si je dois aller chercher les gens à la gare, moi je viens ! Une fois, j'ai voulu aller chercher un copain qui ne savait pas où j'habitais... j'ai voulu prendre le tram aux Quinconces : pas de tram ! Qu'est-ce que j'ai fait ? Eh bien, j'ai pris mes quatre roues et suis allé à pieds jusqu'à la gare, j'ai mis une demi-heure ! Qu'une demi-heure !! ça roule à 10 km/heure le fauteuil électrique ! »
Tout comme F, P est jeune et intrépide face au danger, il aime prendre des risques et a même eu un accident de circulation qui aurait pu lui être fatal, mais qu'il dit avoir pris avec légèreté : *« Je roule la plupart du temps sur le trottoir, mais ça dépend où, quand tu n'as pas de tram derrière aux fesses, le plus pratique c'est de rouler sur la voie du tram ! Un jour, un flic m'arrête : vous n'avez pas le droit de rouler sur la voie du tram ! Je lui répond : écoutez, je connais les intervalles entre les trams, je sais que je peux rouler en sécurité... Nous, on sait regarder, mais on n'est pas des experts... . Pour aller sur les boulevards, je vais sur la bande cyclable, mon père, il flippe à chaque fois. Une fois, j'étais à Bordeaux, et en me pressant, j'ai eu un accident sur le cours Victor Hugo, j'ai fait un de ces vols planés sur trois mètres ! En fait, j'ai traversé la première portion de route, des gens devant moi marchaient, j'ai suivi, j'ai pas vu que le bonhomme était rouge, une voiture m'a percutée à 50 km/h et m'a projeté dans mon fauteuil ; la seule chose de pété dans mon fauteuil, c'était mon phare ! Moi j'ai rien eu, sur le moment, j'ai éclaté de rire, après j'ai eu un peu mal aux pieds pendant quelques jours... ».*

Le principe de précaution adopté en Europe du Nord consistant à prévoir d'une bande de sécurité large de 5 mètres avant les passages protégés pourrait être appliqué dans la CUB, surtout dans les artères centrales à grande circulation (voir annexe 6).

Pas de sortie le soir pour les noctambules handicapés !
L'une des grandes destinations est le cœur de Bordeaux, apprécié, surtout à la belle saison et aussi en soirée, mais encore faut-il pouvoir s'y rendre.
En dehors des secteurs desservis par le tramway, les transports à la demande ou les bus adaptés ne fonctionnent plus le soir, ce qui fait enrager P :
« C'est comme les bus à palette, après 21 heures tu ne peux plus bouger, tu te démerdes ! Ils ne sont plus accessibles ! Ils ne passent plus, ils considèrent qu'après 21 h, les handicapés ne sortent plus, comme les vieux en maison de retraite !! Il y a bien le bus du soir ! Mais pas sur toutes les lignes, une seule est accessible ! ».

Il faudrait rapidement permettre aux personnes handicapées d'avoir accès aux loisirs, visites ou travaux nocturnes grâce à une extension de l'offre en bus adaptés.

2 | Analyse de contenu
La parole des personnes handicapées

La complémentarité FRE/tram, une piste vers la totale autonomie des déplacements
Pour organiser ses déplacements, Pa conjugue ses roues et le tram, la façon dont il parle de ses parcours, fait entrevoir les efforts qu'il reste pour étendre le réseau de voirie praticable, notamment entre certaines polarités de la ville :
« A Bordeaux, j'y vais, mais l'été et en tramway, c'est l'époque où je me balade dehors. L'hiver, j'ai froid et je ne peux plus conduire mon fauteuil électrique, mes doigts sont tétanisés. Je suis extrêmement frileux, je suis comme une marmotte...L'hiver j'aime pas sortir, sinon je prends le tram, mais je n'ai pas de ligne de bus accessible pour y aller, le 40 ne l'est pas encore. J'y vais donc en fauteuil (Talence Thouars à Peixotto) et je mets environ 20 à 25 minutes.
Le plus loin où je suis allé, c'est le hangar à Bacalan, tout au bout, en tram.
De là je suis remonté à la Mairie de Bordeaux, en fauteuil, pour revenir en tram. »

Son itinéraire détaillé permet de comprendre quelles sont les plages de voirie où il peut librement circuler, par exemple, sur la piste cyclable le long des quais, et combien ailleurs, cela reste un parcours du combattant :
« Pour aller à la station de tram Peixotto, je ne prends pas toujours les trottoirs.
Je pars de chez moi, j'attrape le parking du Leclerc de Talence, parce que c'est par là que c'est le plus accessible. Pour le rejoindre, je coupe par le lotissement qui est au bout, là je suis sur la route et après, je prends la piste cyclable toute neuve, qui a été faite il y a un an, je vais jusqu'au Leclerc, je prends les trottoirs après je reprends la route, Rue Léon Blum, je serre à droite ou à gauche, c'est selon, je me suis équipé de ces fameux gilets fluorescents que j'accroche à mon dossier, pour ne pas me faire bousculer par une voiture.
Quand je prends la route, j'essaie de prendre les routes sans trop de circulation, rue Fontaine, c'est une toute petite rue où une voiture tous les ¾ d'heures, et là je prends la rue F. Sévène où là c'est trop dangereux pour rester sur la route, après je rejoins le Casino par les trottoirs et ensuite, il n'y a plus aucun problème, c'est l'aménagement du tramway ».

Les pistes cyclables et une partie des parkings de surface constituent le départ d'un réseau de mobilité tranquille à créer dans les quartiers résidentiels.

La CUB, hors secteur tram, véritable Paris-Dakar
L'itinéraire par l'aménagement du corridor du tramway est, il l'a vérifié pour lui et l'association, entièrement accessible, en revanche la plupart des autres itinéraires empruntés réservent bien des surprises :
« Je me suis amusé à refaire en fauteuil tout le parcours du tramway depuis la rue du Mirail, en prenant cours de l'Argonne puis avenue de la Libération, puis rattraper jusqu'à Peixoto, le kiné m'a laissé partir la mort dans l'âme. Je voulais l'expérimenter pour le GIHP, ça a été l'occasion de tout faire tout seul ! Bilan : par rapport à d'autres endroits, le long du tram, il n'y a pas de souci ! Puis j'ai expérimenté pour aller voir une amie Barrière de Toulouse, et là, c'est assez dangereux quand même ! »
Pa évoque son avantage à avoir été conducteur, anticipant là où d'autres handicapés de naissance ne le feront sans doute pas.
« Je suis obligé de traverser la rue Frédéric Sévène, j'attrape le chemin de Suzon, et je me retrouve sur une rue qui n'a pas de trottoir, et là je suis obligé d'aller sur la

route qui est en sens unique... Ce qui me sert, c'est qu'adolescent j'ai fait beaucoup de mobylette, et puis j'ai mon permis de conduire, donc tout ça m'aide pour repérer les endroits dangereux... Je rattrape ensuite la route de Toulouse, ce qui est pire que de faire le Paris-Dakar : trottoirs défoncés, bateaux pas adaptés, c'est-à-dire trop raides et avec dénivelé trop important, pavés non réguliers à des endroits. J'y vais quand même ! Je mets 40 minutes, je regarde la météo avant ! Autrement, je ne suis pas un grand baroudeur. »

La sécurisation matérialisée d'un réseau choisi d'itinéraires tranquilles permettrait de circuler en toute liberté via le réseau secondaire de voirie interquartiers à l'échelle de la CUB.

Tram vide, tram plein, des variations dans les conditions d'accessibilité

L'infirmité motrice cérébrale qui touche CH (inter 4) est moins sévère que celle de P et F.

« C'est un handicap de naissance, je suis née à six mois. Il y a eu un manque d'oxygénation du cerveau et cela a créé des lésions au niveau des membres inférieurs. Donc je peux marcher mais uniquement si on me soutient, car je n'ai pas d'équilibre. Si on me lâche, je tombe, il me faut donc un point d'appui et un endroit très plat, sans obstacle. »

Ayant l'usage de ses bras, elle peut se servir de plusieurs aides au déplacement :

« Le déambulateur, oui, je peux m'en servir sur de courtes distances et sur des terrains lisses et plats, mon handicap me permet de marcher, mais pas longtemps. Je ne peux pas m'en servir en ville, je ne peux pas rester longtemps debout, et puis, il suffirait d'un caillou, ce sont quand même de très petites roues, c'est vite fait, très vite fait de perdre l'équilibre ».

Après ses études à la faculté de Talence (aux locaux jugés accessibles), où elle logeait dans un meublé de « Campus 47 », réservés aux étudiants de Lot et Garonne, Ch. 39 ans s'est installée en 1994, dans une opération Domofrance en lisière de forêt, aux confins de Pessac (Cap de Bosc), loin de sa campagne natale, elle ressent le besoin de nature, même si elle aime passer une journée à Bordeaux. Elle peut surtout y promener le petit chien qui partage sa vie.

Pratiquant également la multimodalité, elle fait un usage cependant modéré du tramway qu'elle prend généralement à la station Bougnard pour rejoindre Bordeaux-Centre :

« Je trouve qu'il y a un défaut : les quais du tram sont dangereux car ils sont trop étroits pour les gens en fauteuils, ils ne sont pas assez larges quand il y a trop de monde, surtout quand il y a des gens en fauteuil, des mamans avec poussettes... Alors pour aller au restaurant entre midi et deux, c'est sympa, mais pour rentrer le soir, à 17 heures, je trouve ça compliqué ! Il faut faire attention à tout le monde, aux poussettes ».

Dans le tramway, le conflit d'usage entre différents véhicules à roues est donc à signaler aux heures de pointe. Il est vrai que les poussettes d'enfants sont de plus en plus grandes.

2 | Analyse de contenu
La parole des personnes handicapées

Un scooter électrique, idéal à l'échelle du quartier et aux yeux des enfants
Ch. circule dehors en scooter électrique rouge vif qui a plutôt l'air d'un jouet, surtout quand y monte aussi son chien : *« C'est possible à conduire parce que j'ai une bonne mobilité au niveau des bras, et puis un scooter passe mieux au niveau des passants, des enfants, ça fait pas fauteuil... ».*
Au prix de 2 670 €, le scooter est une solution retenue par un public très varié dans d'autres pays[8], il est étonnant qu'en France, on n'en voit encore si peu.
« Le scooter, oui, il y a des personnes âgées qui le prenne pour aller faire leurs courses, des traumatisés crâniens aussi parce qu'ils ne peuvent marcher longtemps, et puis aux USA, les personnes obèses l'utilisent aussi pour se déplacer. Parce qu'il a la capacité de porter une personne de 200 kg, aux Etats-unis, il y en a énormément ! »
Ch dit pouvoir faire 25 km avec son scooter, mais préfère « graviter » autour de chez elle dans un rayon de 5 ou 6 km. Elle a un réseau d'amis aux alentours, et fait aussi quelques courses de proximité. Au-delà de 5 ou 6 km, elle prend le Mobibus. On retrouve dans son témoignage sur les déplacements tout ce qui a été décrit précédemment. Si ce n'est qu'elle insiste sur des transports adaptés qui manquent de « spontanéité » parce qu'il faut le réserver des jours à l'avance quand il s'agit de loisirs ou de visites à faire imprévues. En revanche, le transport à la demande ne pose aucun problème quand il est régulier, et lié aux déplacements professionnels, soit 3 à 4 jours par semaine. Dans ce cas, nul besoin de prévenir, on vient la chercher à domicile, elle paie chaque mois son abonnement qui sera remboursé par son employeur, même si elle fait appel à une société privée (Ulysse).

Absence de continuité dans les carrefours pistes cyclables/chaussée et autres désagréments
Ch juge son quartier de Pessac accessible, en dépit des trottoirs occupés par les voitures, bloquant en particulier les bateaux. Ce qu'elle apprécie avant tout, est de pouvoir aller seule jusqu'au petit centre commercial et emprunter les pistes cyclables avec son scooter. Le problème c'est qu'en sortant des pistes cyclables, il y a toujours des portions où il n'y a plus de pistes : *« Un panneau vous annonce par exemple aux abords d'un carrefour « cessation de piste cyclable », cela veut dire que pendant 10 ou 20 mètres, vous ne savez plus où vous placer... Souvent, il vous reste alors les trottoirs, mais qui dit trottoirs dit bateaux ou plutôt pas forcément bateaux ».*

La résorption des discontinuités cyclables ainsi que l'aménagement symétrique des bateaux font partie des travaux d'urgence à terminer sur la CUB.

Même si Ch est consciente qu'un aménagement sans trottoir serait illisible pour les non-voyants, elle ne comprend pas pourquoi on ne rend pas l'espace public accessible comme ailleurs en Europe : *« Il faudrait faire en France comme en Espagne, c'est rabaisser les trottoirs, comme la partie piétonnière du tramway, cours de l'Intendance, par exemple, cette partie-là, j'adore ! » « Après, c'est vrai, chaque personne est unique, c'est le problème. En Espagne, tout est plat, il y a juste un petit trottoir de 2 cm. A Bordeaux, j'aime aussi toute la partie sur le quai, le long du fleuve et vers le miroir d'eau, là c'est bien accessible ! »*

8 Dans un nouveau quartier résidentiel de la ville de Breda (Hollande) , les bas d'immeubles sont équipés d'un local à vélo pour les résidants valides et de engins électriques pour les semi-autonomes.

Pour argumenter, elle évoque les autres usagers de la rue intéressés par la disparition des trottoirs : mamans avec double poussette pour jumeaux comme bientôt sa sœur, personnes âgées atteintes de cette maladie dégénérative fulgurante dont son association s'occupe et qui leur fait perdre en deux ans toute autonomie et se retrouver subitement en fauteuil roulant.

Illustration 8 : Sortie de résidence, Ch. manoeuvre son scooter stable, sur un revêtement, souple, lisse, et sans obstacles

Illustration 9 : Autonomie mise à mal par incivilité créatrice de handicap (Pessac)

Illustration. 10 : Passage peu protégé : ressaut du trottoir > 2 cm, pas de bande de freinage

Comme le suggère la majorité des enquêtés, pour obtenir des résultats tangibles et être sûrs de ne rien oublier, il faudrait que l'équipe accessibilité composée d'experts du handicap, d'usagers handicapés et de techniciens de la voirie, puissent aller sur le terrain du début jusqu'à la fin des travaux de voirie.

Aménagements absents, compliqués ou stigmatisants : un frein à la consommation de la ville-centre et à l'accès aux loisirs des personnes handicapées

Commerces et équipements culturels du centre-ville de Bordeaux ou des coeurs des communes secondaires ne sont pas attractifs pour ces témoins en fauteuil roulant. C'est la raison pour laquelle leurs pratiques de consommation et de loisirs se déroulent de préférence dans les centres commerciaux ou les multiplexes périphériques qui sont complètement accessibles, non seulement par les parkings extérieurs en voiture (à condition d'y être conduits par des amis ou des aidants)

mais aussi par les aménagements intérieurs, où sol lisse, horizontalité sans défaut et bons éclairages sont les garants d'un« shopping » en toute détente. Quitte à se déplacer à la carte dans l'agglomération avec le transport adapté comme n'importe quel consommateur valide le fait avec son automobile.
Ch. qui fréquente pourtant avec plaisir le Cours de l'Intendance explique sa réticence à consommer dans le centre de Bordeaux : *« Moi je ne vais jamais rue Sainte Catherine, parce qu'aucun magasin n'est accessible de plain pied, il faudrait songer à mettre une rampe, en bois ou en métal, je n'en demande pas trop ! De fait, je ne vais jamais y faire mes courses, je préfère aller dans une grande surface où je sais que là je suis tranquille, qu'il ne va pas pleuvoir, soit à Bègles, rives d'Arcins, j'aime bien la luminosité, soit à Mérignac Soleil... A Pessac, je fais mes courses à Intermarché, près de Cestas. »*

La vitalité du centre-ville est grevée par son déficit d'accessibilité et d'ergonomie. Les aménageurs pourraient s'inspirer des qualités spatiales des centres commerciaux périphériques afin d'en retirer des règles élémentaires de confort et renforcer le développement commercial des coeurs urbains.

Cinémas et théâtres des villes-centres souffrent des mêmes obstacles.
« A Pessac centre, la programmation du Jean Eustache est pourtant « top » : j'y vais parfois avec des amis. Mais les horaires changent trop souvent, avec Mobibus c'est compliqué pour organiser les sorties ! Alors je vais à Villenave d'Ornon au multiplexe ».
Selon Ch toujours : *« le Grand Théâtre de Bordeaux, malgré son monte-charge, n'est pas vraiment accessible, c'est compliqué ! »*
I. (inter 1) explique que l'équipement culturel emblématique de la métropole bordelaise illustrerait la fausse bonne idée de mise en accessibilité. *« Le Grand Théâtre, la dernière fois, j'y suis allée en 2004, voir le Barbier de Séville. Il y a soit-disant des places accessibles, mais ils n'ont pas créé une place, ils ont enlevé un fauteuil dans les gradins, dans la pente. Ce qui veut dire que ceux qui sont valides ont une assise horizontale par rapport au sol, mais que moi, mon fauteuil roulant était légèrement penché... sur le moment, je ne me suis pas rendue compte, mais après pendant une semaine, j'ai eu un mal au dos terrible, j'ai eu deux fois plus de séances de kiné, c'est ce que j'appelle une fausse accessibilité, où l'on ne rectifie pas le sol ».*
Pour Ch, le Pin Galant à Mérignac comporte un élément de stigmatisation : *« Il y a des marches pour l'accès principal, alors ils nous font passer par une petite porte dérobée, et puis, ils ne veulent pas nous mettre devant sur les estrades, alors* ***ils nous parquent*** *sur les côtés, près des enceintes .*
En revanche, « le théâtre Fémina à Bordeaux est bien fait, ils ont enlevé quelques places pour mettre des fauteuils à plat... »

Dans l'espace public, comme dans les ERP, il serait impératif de prêter attention aux fausses bonnes solutions qui stigmatisent les personnes vulnérables plus qu'elles ne les aident et les privent du plaisir de sortir.

2 | Analyse de contenu
La parole des personnes handicapés

Accueil et accessibilité dans les transports régionaux, des efforts à coordonner
La mobilité des personnes rencontrées ne se limite pas à métropole bordelaise, tout comme beaucoup de résidants de la CUB, P, Pa, Ch et F partent régulièrement dans la région d'origine de leurs familles. Ils passent donc les week-ends sur le Bassin d'Archachon, en Charentes, dans le Lot et Garonne ou le Libournais. Avec l'aide d'Internet, des transport adaptés et du système d'accueil SNCF, ils organisent leurs départs depuis chez eux :
« Mobibus m'amène à la gare, après je vais à l'accueil pour qu'on me prenne en charge pour me mettre dans le wagon, je les préviens à l'avance par Internet, avec le ***système Acces +****. Je leur indique le train que je prends, et là ils préviennent tous les services concernés pour qu'on me prenne en charge. Dans le wagon de première, il y a une banquette en moins, ils nous mettent en fauteuil, mais moi je me débrouille autrement, je vais sur la plate-forme, mon fauteuil a des freins, il ne bouge pas. Pour nous installer, ils ont une remorque élévatrice... »*
Ses parents le récupèrent à la gare, ils ont un véhicule adapté, une Kangoo, adaptée, achetée pour remplacer la voiture de Pa quand il a dû arrêter de conduire: *« Parce qu'avant, ils me portaient pour me mettre dans ma voiture ! J'avais une voiture automatique, mais je ne pouvais y faire le transfert tout seul, donc j'étais comme un pilote : on me harnachait dans le cockpit, et je décollais ».* (rires)
Mais, selon P, si la gare de Bordeaux offre bien un service efficace, ce n'est pas le cas partout, et des progrès sont encore largement à faire dans les gares de la région :
« C'est comme à la SNCF... dans les petites gares hou la la ! Ils ne descendent les handicapés qu'en semaine et de 9 heures à 16 heures !! Ils les descendent du train, pour la plupart, avec un élévateur et de l'aide humaine. Et, le week-end, ils ne prennent pas de handicapés... Si je vais voir mes parents le dimanche, je ne peux pas descendre à la gare de Facture, il faut que j'aille jusqu'à Arcachon, et que mes parents viennent me chercher. C'est pour vous expliquer la mentalité française ! »
Enfin, P explique que malgré tous les nouveaux modèles de TER mis en service récemment, le seul qui soit entièrement accessible, est le « Bombardier », encore trop rare sur nos lignes.

En matière de complémentarité des transports collectifs, et notamment d'articulation future du chemin de fer de ceinture avec le tram, il faudrait remédier à l'inadaptation de la plupart des trains régionaux.

L'impossible synthèse ?
A l'issue de l'analyse des pratiques de déplacements de ces résidants en territoire métropolitain bordelais, quelles priorités voit-on se dégager ?
Incompatibles dans leurs principes, les attentes des uns et des autres ne finissent-elles pas par s'annuler ? Dans ces conditions, comment aménager l'espace public de façon à répondre à toutes les typologies d'usages et sans prendre le risque de privilégier un handicap au détriment d'un autre ?
Un dernier regard nous porte vers le handicap de la surdité, a priori peu concerné par la problématique physique de la locomotion ni celle sensorielle de la perception de l'espace. En réalité, ses attentes particulières permettront d'ancrer définitivement le thème de l'accessibilité dans celui plus universel de l'hospitalité. Celle que doit réserver toute ville équitable à ses habitants, passe par un véritable progrès à

apporter à l'usager de la rue en matière de lisibilité de l'offre en circuits adaptés et sécurisés.

De la surdité à l'illettrisme, du handicap cognitif à la désorientation et à l'insécurité

Les personnes sourdes en général ont effectivement moins de problèmes pour circuler en ville et encore moins pour s'orienter, elles font attention aux panneaux routiers (automobilistes) et d'informations (pour les piétons), regardent les écrans électroniques indiquant le passage du tramway, sont attentives aux feux de circulation, traversent dans les passages protégés et ne rencontrent pas les difficultés des autres handicaps moteurs ou sensoriels. (témoignage de FG de la Maison des Sourds 33, voir en annexe 1, association 3).

Cependant, si les trottoirs sont encombrés de matériaux qui font obstacles (poubelles, déchets, poteaux), ou si la rue est très étroite (réduisant d'autant les trottoirs), alors c'est une toute autre histoire. Les personnes descendent naturellement sur la chaussée pour continuer à cheminer mais doivent penser à regarder en arrière, car sitôt qu'elles sont sur la chaussée, il y a danger qu'elles soient fauchées par une voiture qu'elles n'auront ni vues ni entendues arriver.

Par ailleurs, les personnes sourdes sont très visuelles mais sont nombreuses à ne pas savoir lire confirme FG. Alors comment informer, voire alerter ces personnes qui ne comprennent que le langage des signes ?

C'est à partir de ces dernières questions que s'esquisse une réponse relevant plus globalement du handicap cognitif. Par exemple, comment inciter cette personne sourde à constamment « regarder en arrière », si elle se retrouve incidemment sur la chaussée, faute de trottoir pour y cheminer ?

Création de pictogrammes explicites ou installation de vidéos en langage des signes ?

Le progrès à apporter en matière de communication pourrait en s'appuyant sur les NTIC, informer le passant et l'avertir de tout événement inattendu par le biais d'un nterface graphique remplaçant l'interaction spontanée.

La nécessité de signaler le « risque invisible » ou « inattendu » peut être retenue comme une priorité complémentaire à celle de lisibilité et d'accessibilité de l'espace public.

3 | Synthèse et recommandations
Attentes des enquêtés et revendications des associations

3 | Synthèse et recommandations
Attentes des enquêtés et revendications des associations

3.1 | Un cahier des charges pour faire valoir une métropole moins « handicapogène » (voir mémoire synthétique)

Le décret du 21 décembre 2006 de l'application de la loi Handicap prévoit, en ce qui concerne le PMAV, de veiller à 12 points majeurs d'aménagements et d'équipements, permettant un cheminement usuel avec la plus grande autonomie possible, soit selon diverses sources (dont celles de l'ARVHA[9] et du Moniteur[10])

- les pentes (tolérées entre 4 et 5 % sur une longueur maximale de 10 m, entre 5 et 8 % sur une longueur maximale de 2 m, 8 à 10 % sur 50 cm)
- les paliers de repos
- les profils en travers, devers inférieurs à 2 %
- les traversées piétonnes (sécurisées, lisibles)
- les ressauts (< 2 cm)
- les équipements et mobiliers sur le cheminement (identifiables par la canne et laissant libre le passage)
- les escaliers (norme hauteur de marche : 16 cm, 14 cm recommandée)
- les stationnements réservés (intégrant des espaces de transferts)
- les signalétiques (intégrant les handicaps cognitifs et sensoriels)
- les feux de circulations (sonores)
- les postes d'appel d'urgence (accessibles)
- les emplacements et arrêts de transports collectifs (visibilité, accessibilité)

Si tous les points n'ont pas été abordés dans l'analyse de terrain, ils montrent cependant combien les attentes des usagers de la rue varient selon la typologie des handicaps vécus (évolutifs, définitifs, sensoriels, de mobilité, cognitifs..), et donnent lieu à des divergences dans les priorités et la conception des aménagements.

3.1.1 | Alerter et maintenir la vigilance des non-voyants en stimulant leur réceptivité tactile, olfactive et auditive

Pour les non-voyants : des repères sensoriels, auditifs et tactiles, permettront de recréer un espace en trois dimensions, qui leur échappe, et dont l'interprétation devra être sans équivoque. Outre la fonction fondamentale des bordures de trottoirs dessinant des trajectoires dans l'espace, la mise au point d'une « **grammaire signalétique** » pourrait être systématisée selon des règles uniformisées et appliquées sur toute la CUB. La plus grande source d'insécurité et de confusion étant les variations dans les aménagements, une norme qui, une fois contrôlée et adoptée, ne devrait plus bouger :

- systématiser l'usage des bandes d'éveil de vigilance (BEV) pour les traversées protégées de rues (42 cm de largeur officielle). Installées de manière continue sur toute la largeur du passage piéton, elles pourront être suivies d'un espace de 50 cm entre bande d'éveil et le nez de la bordure du trottoir : ce « pas de freinage » permettant un arrêt en toute sécurité des non-voyants ;
- sécuriser la dépression sur passage protégé : éviter l'usage conjoint des pentes et du métal ;

- utiliser, en général, des revêtements lisses, durs et non glissants Ce peut-être une variété de pavés plats, avec inclusion de quartz ou de graphites, ou du caoutchouc comme à Bruges (Belgique), ou des carreaux de céramiques comme à Barcelone ;
- disjoindre les bandes de guidage (exemple par des stries) et celles d'alerte (exemple par des plots plats) ;
- ne pas multiplier l'information au sol comme à Athènes, ce qui crée une confusion. Le bon exemple souvent cité est la Cité des Sciences à la Villette ;
- déployer ces bandes de guidage au sol en continu afin de signaler les zones non empruntables, de conserver sa trajectoire dans les carrefours et notamment dans les grands espaces (cours, jardins, places publiques). Ces revêtements seront détectables au pied, sans déstabiliser pour autant (« picots », « bandes rugueuses »). Elles reconstitueront par une géométrie d'à plats contrastés, les entrées et sorties d'établissements publics ou d'immeubles (différencier les bateaux d'entrées d'immeubles avec ceux des rues traversantes) ;
- prévoir des avancées de trottoir sur la chaussée pour toute traversée dangereuse, lesquelles permettront aussi aux automobilistes de « voir » le non-voyant dans les zones de mauvaise visibilité (angles morts) ;
- signaler les changements de trajectoires (en cas de travaux sur voirie) par un « module audio », et une matérialisation continue des nouvelles bordures de cheminements ;
- préférer des mobiliers urbains et des panneaux montés sur deux pieds, ils seront repérables par la canne, et conçus à hauteur de taille, ils éviteront les collusions physiques douloureuses ;
- faire un usage raisonné de rampes et de « vallonnements » en cas de quartiers accidentés et de dénivellations trop importantes nécessitant de fréquentes decentes d'escaliers, le tout sera conçu avec garde-fou indiquant la fin du plan incliné ;
- prévoir une main courante pour servir de point d'appui à l'usager, des rampes et des marches ; des informations en braille pourront même être gravées à l'intérieur des mains courantes (pour la minorité qui sait le lire) ;
- planter des arbustes aux qualités odoriférantes qui serviront de repères olfactifs et aideront les promeneurs à anticiper et reconnaître les tracés usuels (voir le jardin de senteurs de Mulhouse) ;
- penser aussi aux écrans végétaux (voir à Lyon) qui pourront servir de linéaire tactile et compléter l'aménagement paysager des places, parcs ou jardins, tout en protégeant les piétons vulnérables du bruit de la rue et du vent froid ;
- équiper les feux sonores avec une animation sonore du type de celle utilisée à Berlin, le son discret du « bois musical » participant à la préservation d'une atmosphère tranquille de la rue (pollution sonore moins agressive et obsédante qu'un message parlé ou une musique trop insistante) ;
- coupler les signalétiques en braille avec des bornes d'informations sonores, les personnes âgées, mal voyantes ou désorientées ne le lisant pas ;
- ponctuer de dalles de cheminement à rugosités différentes les lieux de halte et d'information ou d'appel d'urgence, les placer perpendiculairement à la voirie.

3.1.2 | L'aide technique à l'orientation : un complément indispensable aux aménagements de voirie et à l'aide humaine en général

(voir fiche technique en annexe)

En ce qui concerne l'orientation dans la ville, l'adoption par la CUB de la télécommande acoustique Actitam (déjà utilisée par la ville de Nancy), permettrait à tous les non-voyants, ou mal-voyants (personnes âgées notamment) d'obtenir un descriptif des lieux publics (entrée, accueil, étage, heures ouverture) grâce à un terminal vocal, relié au réseau informatique des principales institutions et acteurs urbains de la métropole. Un partenariat avec le secteur privé peut aussi être envisagé comme à Nancy (cinémas, médecins, commerces, universités, etc).

- Les transports en commun devront systématiquement devenir « parlants » et les chauffeurs ne pas s'abstenir de mettre en marche l'animation sonore.
- Des balises relais d'informations seront systématiquement installées dans les lieux de ruptures de charges des transports publics. La gestion de l'information vocale retraçant itinéraires, direction, horaires et autres informations utiles (changements, imprévus) est une piste de progrès déjà amorcée au sein des organismes de transports collectifs. Ce nouveau service devra se généraliser sur la CUB, notamment sur les territoires les plus périphériques en bout de lignes de bus.
- Les normes techniques utilisées par Actitam devront s'harmoniser avec celles des systèmes de télécommande déclenchant à distance les feux tricolores, déjà testées et bientôt adoptées sur toute la CUB. Pour ne pas accumuler trop de retard, les délais de mise en compatibilité technique devront être portés politiquement (aujourd'hui, seule la mairie de Bordeaux s'est équipée en interne de ce système).

3.1.3 | Un label de qualité pour améliorer le réseau de voirie communautaire et l'image globale de l'agglomération

Libérer les trottoirs et réguler les incivilités : une nécessaire politique de sensibilisation

Avant tout, la condition sine qua non d'une rue accessible à tous les handicaps est qu'elle soit libre de tout obstacle, cette clause relève de la puissance publique et les différentes commissions d'accessibilité pourront discuter du bien-fondé de la verbalisation systématique des contrevenants se garant sur les trottoirs, ou refusant de rentrer leurs poubelles, ruinant par avance tout effort de mise en accessibilité par l'aménageur public.

Quelle que soit l'opinion publique généralement recueillie, car on sait que ce sont les riverains de quartiers envahis d'automobiles (quartiers d'échoppes, par exemple) qui, les premiers demandent à la CUB d'installer des dispositifs anti-stationnement, les mentalités sont en train d'évoluer. On entend plus souvent désormais dire que: « truffer les trottoirs de potelets » c'est laid et ça revient cher à la collectivité.

Missionner des îlotiers de proximité pour veiller à l'accessibilité de la cité, apparaît plus civil et durable. C'est d'ailleurs l'option que la mairie de Lormont a affiché lors de sa dernière commission extra municipale d'accessibilité.

En effet, il ne s'agit pas de démultiplier les agents de police, mais de compter sur plus de **présence humaine** chargée d'abord de porter le message de l'accessibilité, et de mieux expliquer pourquoi les trottoirs doivent rester libres, puis de sanctionner ensuite, en cas de récidives systématiques (poubelles, voitures sur le trottoir). Par ailleurs, avec ces agents publics qui pourraient jouer un rôle crucial en termes de sécurisation et d'aide éventuelle à la personne vulnérable, ne ferait-t-on pas un choix politiquement viable ? Pour le transformer en système vertueux, les recettes des procès-verbaux pourraient alimenter **un fonds d'amélioration de la voirie** pour l'accueil du handicap.

Innover dans la CUB par le lancement d'un réseau urbain labellisé « 4 L »
Ce label de qualité s'appliquerait quand les quatre principes fondamentaux du confort d'usage de la voirie seraient respectés, soit l'assurance d'un réseau piétonnier :

- large, réservant plus d'espace pour la locomotion. Les emprises de trottoirs seront suffisantes pour éviter que FRE ou personnes avec cannes n'aient pas d'autres choix que de circuler sur la chaussée, et leur permettront de se croiser ;
- lent, prévoyant des « zones d'usage de la lenteur ». Il permettrait un surplus de temps pour avancer, s'orienter, se reposer, etc. Les trottoirs seraient pensés pour tous les types d'usagers (enfants et vieilles personnes également), avec haltes, points d'appel, abris contres le intempéries. Les voies cyclables seraient destinées aux usagers roulant à plus de 10 km/heure ;
- lisible, aménageant les cheminements sans superposition de fonctions. Les trottoirs et chaussées seraient dotés de signalétiques claires, sonores et lumineuses. On y privilégiera les pictogrammes au lettrage, des systèmes réfléchissants permettra de voir en arrière en cas d'angles morts (indispensables pour les infirmités motrices mais aussi auditives) ;
- lisse, préservant des chutes et blocages de roues. Les revêtements seront certes faits de matériaux contrastés, créant un véritable langage topographique, mais sans pour autant créer de déséquilibres fonctionnels surtout pour les usagers de cannes ou de déambulateurs. Par exemple, on évitera la bande de pavés bordant une zone piétonne (pour guider les non-voyants) qui vibrent avec la canne et brouillent les informations. Les descentes sur les dépressions charretières seront progressives. Toute dénivellation ou anomalie de terrain sera annoncée suffisamment à l'avance.

Veiller à rénover les aménagements « PMR » déjà présents :
Beaucoup d'aménagements basiques censés améliorer l'usage de la voirie aux « personnes à mobilité réduite » sont incomplets ou dégradés. Un repérage des divers oublis et manques sur l'ensemble de la métropole devra :

- synchroniser l'implantation des « bateaux » de part et d'autre des chaussées ;
- réduire les pentes allant jusqu'à 9 % pour les garages ;
- contrôler les devers trop importants (1 à 2 % suffisent pour évacuer l'eau de pluie) ;
- solutionner l'arrêt brutal de pistes cyclables (pratiquées par les FRE) aux carrefours routiers (en créant un raccordement vers le trottoir ?)

3 | Synthèse et recommandations
Attentes des enquêtés et revendications des associations

Vers un nouveau référentiel de traversée piétonne à l'américaine ?
Si la disparition systématique des trottoirs (comme dans maints espaces publics espagnols) est à éviter afin de respecter la compréhension de l'espace par les non-voyants, des suppressions partielles peuvent être imaginées : à Washington par exemple, l'abaissement du trottoir est toujours conçu en éventail et le passage d'un trottoir à l'autre se fait sans dénivelé (pas de ressaut).

Adopter dès que possible un aménagement en trois bandes : fonctionnelle, piétonne, et de concession
Quand l'emprise de la voirie le permet, la règle du « tiers » est idéale pour garantir une continuité sans obstacles à la bande piétonne. La bande fonctionnelle est située en bordure de chaussée et correspond au maximum à 1/3 de la largeur du trottoir permettant d'implanter les panneaux de signalisation, feux tricolore, poubelles publiques, arrêts de transports, etc. La seconde est la bande piétonne, la troisième est le reste de l'espace public accordée en concession à une activité privée en prolongement d'un commerce par exemple (terrasse de café, pause d'enseignes mobiles, rayonnage de journaux , etc...)

Sortir en ville en toute sérénité. Un effort urgent d'équipement de toilettes accessibles et adaptées aux handicaps
La ville de Bordeaux, destination touristique très appréciée des seniors, est vraiment pauvre en toilettes publiques, qui plus est en toilettes accessibles. Les témoins rencontrés sur le terrain confirme cette tendance à la rétention forcée lors de leur sortie en ville (!) : une fiche technique en annexe a été rédigée pour le guide Handi-cité créé par l'association parisienne « Mobile en ville ». L'association GIHP est aussi dépositaire d'un savoir pointu en la matière, elle travaille aujourd'hui en appui technique auprès des grands aménageurs privés.

Pour une offre en transports non discriminante, depuis les arrêts jusqu'aux horaires de passage
- poursuivre les efforts déjà entrepris par la CUB, en matière de transports publics ;
- s'appuyer sur le réseau du tram pour tracer des itinéraires piétons prioritaires accessibles vers les principaux équipements des quartiers desservis ;
- mieux accompagner la personne désorientée dans les ruptures de charge et soigner le rabattement par les bus ;
- rendre tous les arrêts de bus et les lignes de bus accessibles (en n'oubliant pas de former et sensibiliser les conducteurs !) ;
- veiller à ne pas dépasser la zone d'atteinte des personnes n'ayant plus la mobilité du tronc : au-delà de 40 cm, plus de préhension possible + hauteur des billetiques : 80 cm du sol ;
- étendre les horaires de desserte à tous les citoyens, handicapés ou non.

3.2 | Redéfinir la réglementation des usages de la rue, en s'appuyant sur les associations de défense des piétons, des cyclistes et autres adeptes du déplacement à roulettes

Le statut des personnes handicapées sur la voirie est parfois indéfini. Les non-voyants sont assimilés à des piétons vulnérables tandis que les personnes porteuses de handicaps moteurs sévères retrouvent une autonomie réelle sur la chaussée grâce à leurs équipements électriques. Fauteuils roulants ou scooters, se situent entre cyclistes et engins motorisés, les pistes cyclables étant très utilisées par les FRE et le code de la route prévoyant que les fauteuils roulants électriques puissent éventuellement circuler sur la chaussée.
Abordés ainsi sous le strict angle du déplacement, les intérêts des personnes handicapés peuvent donc efficacement être relayés par les associations de défense des usagers valides, piétons, cyclistes ou usagers de la roulette (allant du roller, à la poussette d'enfant). De ce fait, tous les segments de la population se retrouvent concernés par la mise en accessibilité de la voirie et ses exigences qui ne feront qu'abonder la démarche participative du Code de la rue, mise en place par le ministère des Transports en 2006. Au-delà du message assez simple du livret intitulé « Code de la rue » (publié par la ville de Bordeaux), c'est toute une perspective d'innovation à court terme qui devra faire évoluer les comportements civiques et les mentalités des usagers de la rue. Soit un rôle majeur dévolu aux politiques d'aménagement de la voirie, pour les acteurs politiques dont le mandat 2008-2015 est aussi fortement marqué par l'obligation de mise en accessibilité..

3.2.1 | Vers un usage de la rue confortable pour tous

L'association Vélocité est affiliée à la Fédération des Usagers de la bicyclette, qui est un lobbying d'Etat (Fubicy). Elle s'intéresse en particulier aux cyclistes urbains qui utilisent le vélo pour ses déplacements quotidiens.
L'accessibilité du réseau de voirie y est perçue différemment selon la hiérarchie de ses différentes fonctions. La vocation de la route est de recevoir un trafic lourd de transit, elle s'oppose à celle de la rue, réseau secondaire autour duquel se déroule toute une vie conviviale de quartier, avec comme image explicite, les enfants qui y jouent.

- Le réseau structurant de la CUB est fait d'artères où l'on circule à 50 ou 70 km/ heure, c'est le lieu des conflits entre cyclistes et véhicules lourds, les pistes sont séparées ou signalées en bandes sur la chaussée + avec une bande de 50 cm de protection des portières.
- Les quartiers sont, eux, irrigués par des voies de desserte, idéalement en « zone 30 », où la circulation se doit d'être apaisée, en privilégiant les véhicules légers.
- Un troisième niveau où peut y être rajoutée une « zone de rencontre » où l'on ne circulera plus qu'à 20 km/heure. (voir en annexes 4 et 5)

3 | Synthèse et recommandations
Attentes des enquêtés et revendications des associations

• Changer le code de la route et adopter un code de la rue, sur le principe de prudence du plus fort vers le plus faible

L'objectif de Vélocité et de ses partenaires associatifs, est de modifier 40 ans de « tout automobile » et de s'inspirer du code de la route publié en Belgique qui s'appuie sur le respect « du plus rapide au plus lent », l'association revendique comme acte politique d'inscrire ce principe au code de la route français. Il s'agit de poursuivre la sensibilisation du public et de changer la loi.

Vélocité travaille à ce que soit instituée « l'inversion de la règle » (c'est-à-dire du code de la route), afin que toutes les rues pour le cycliste soient utilisables à double sens, avec, comme condition préalable, de donner la priorité aux piétons.

Le code de la route devrait ainsi autoriser les vélos à circuler sur toutes les réserves piétonnes, sauf avis contraire du Maire (qui, normalement par son pouvoir de police, décide de l'ouverture d'aires piétonnes aux cyclistes).

En attendant l'abolition des sens uniques pour les cyclistes et un Code de la rue qui protège efficacement le piéton, depuis juillet 2008, la possibilité de circuler en double sens a été obtenue sur les seules zones 30 ; la suite en 2010...

• L'équation gain de temps des autos/perte de vitesse des vélos

Vélocité a comme argument que les sens uniques ont été mis en place pour fluidifier la circulation automobile et obtenir un gain en stationnement (file latérale supplémentaire), ce qui correspond à une logique du « tout auto », aujourd'hui obsolète. Pendant des années, l'augmentation de feux routiers dans les rues pour la sécurité des piétons a été proportionnel au nombre croissant de voitures et leur a permis aussi de circuler beaucoup plus vite dans les rues à sens unique.

En ce qui concerne les cyclistes, ces sens uniques et feux routiers, représentent au final un surplus de 20 à 30 % de temps dans les trajets, et les obligent à emprunter des rues très encombrées et dangereuses.

• Réguler la consommation d'énergie musculaire

Le cycliste se rapproche du piéton qui fonctionne à l'économie parce qu'il se déplace avec ses muscles. Et comme lui, il va chercher à s'économiser. Or, à chaque démarrage, il utilise plus d'énergie, c'est pourquoi, il va chercher toujours à aller au plus court.

• Systématiser les aménagements prévus par le code de la rue

Actuellement, il s'agit de reprendre la ville cyclable voies par voies et d'autoriser le tourne-à-droite au feu, ce qui a été testé à Strasbourg par la DSCR (direction de sécurité et de la circulation routière).

La démarche bordelaise du Code de la rue se veut porteuse de « bonne convivialité », elle a été partagée par des représentants de la police, des associations d'usagers et du monde du handicap qui ont rappelé la vocation de citoyenneté du code de la route.

En suivant l'expérience belge, elle espère aller vers moins de conflits avec les piétons, une accidentologie moindre, plus d'empathie entre les usagers de la rue et un meilleur vécu des espaces publics par les personnes vulnérables (exemple des personnes âgées).

La règle d'or à respecter pour les cyclistes est de ne jamais couper la trajectoire des piétons et d'actionner un klaxon au timbre doux pour ne pas les faire sursauter s'ils ne voient le vélo qu'au dernier moment. Il ne s'agit d'éviter l'agressivité qu'on parfois les cyclistes dans les rues d'Amsterdam...
Sur les quais de la Garonne par exemple, la piste cyclable loisirs ne connaît que de petits conflits entre des usagers pourtant très variés, et cela grâce à la possibilité de déplacements rapides qu'offre la deuxième piste, celle-ci devrait d'ailleurs être prolongée avec l'ouverture du Pont de Latule. Rouler le long de la façade des quais, sur les trottoirs élargis devrait également être accepté.

• Cyclistes, une tribu hétérogène
Il faut aussi s'adapter à la demande du public et varier l'offre pour les 4 700 vélos en circulation dénombrés dans la ville de Bordeaux. La piste cyclable rapide, où l'on peut rouler de 15 à 20 km/heure ne correspond pas aux attentes des personnes âgées, plus lentes sur leur vélo, ces dernières demandent des bandes aménagées sur la chaussée. Par ailleurs, la ville pourrait aussi se doter de tricycles plus stables pour les moins mobiles.
Adapter la ville au bénéfice de toute la population qui peut à tout moment être handicapée représente un objectif majeur qui va de pair avec l'objectif d'une ville-vélo plus conviviale.
Il faudrait par ailleurs adapter le stationnement et le simplifier :
- en créant 4 000 places de stationnement vélo ;
- et en garantissant aux populations handicapées la possibilité de se garer sur leur place réservée.

En résumé, le vélo permet non seulement une locomotion agréable mais aussi une possibilité de dialogue et de vie sociale qu'on a besoin de retrouver dans la vie urbaine. C'est pourquoi les commerçants des quartiers adhèrent à cette démarche du code de la rue.

3.2.2 | Les droits du piéton, une convergence d'intérêts pour les zones de rencontre, et l'usage sécurisé de la voirie

L'association « Les Droits du Piéton en Gironde », est adhérente à l'association nationale « Les Droits du Piéton » fondée en 1959 et reconnue par le Ministère des Transports. A l'instar de son homologue lyonnais, « Les droits du Piéton pour une cité humaine », elle est devenue un partenaire à part entière des institutions communautaires de la métropole bordelaise et travaille en direct avec le CERTU et de la DSCR. Depuis 2003, dans la droite applications du PDU de la métropole, elle réfléchit à la continuité des axes stratégiques tels que :
- favoriser le report modal des automobilistes vers des modes moins polluants dont la marche et le vélo ;
- garantir le confort, la sécurité et la continuité des itinéraires piétons et cyclistes dans une ville de proximité et en milieu semi-rural.

En liaison avec les autres associations, dont Vélocité, Roll'air, GIHP, et surtout la Ligue contre la violence routière, le Droit du Piéton en Gironde est donc présent sur tous les fronts, même si cela reste une très petite association (voir annexes 5 et 6).

Elle adhère aux principes portés par l'association parisienne « Rue de l'avenir »[9]. Cette dernière est à l'origine de la diffusion du concept nord-européen de « Zone de rencontre » qui existe déjà en Belgique et en Suisse et a son corollaire anglais et allemand. Se situant entre l'aire piétonne et la zone trente, on y circule à basse vitesse (20 km/h) et le piéton est partout prioritaire, obligeant les véhicules à rouler au pas, ce nouveau type d'aménagement a donc été adopté par un décret du Conseil d'Etat du 30 juillet 2008.
Avec comme ligne de conduite d'inciter les collectivités locales à aménager et sécuriser les itinéraires piétons, ces associations, plus que jamais, s'inscrivent donc comme les interlocuteurs incontournables pour comprendre les enjeux universels d'une voirie hiérarchisée, sécurisée, accessible, et lisible.

3.2.3 | Vers une synthèse des actions et une concertation accrue à venir

La convergence des intérêts portés par les différentes associations semble une voie inévitable pour réussir à intégrer de bout en bout les adaptations nécessaires à la réussite d'une chaîne complète d'accessibilité. Pour que cette dernière intègre les systématiques compensations aux différents types de handicaps, incapacités et déficiences, il sera inévitable de repasser par les usagers, seuls capables selon le GIHP de donner **la clé de l'usage**.

9 Créée en 1987, l'association « Rue de l'avenir » a publié en 2007 une brochure « Aménagements et bonnes pratiques pour une ville plus sûre et agréable à vivre ».

4 | Annexes

1. **Rencontre avec 7 associations partenaires de la CUB**
2. **La plaquette ACTITAM (société Phitech de Nancy)**
3. **Une fiche technique WC public (association Handicité)**
4. **Extrait du journal officiel du 1er août 2008 (création des zones de rencontre et double sens pour les cyclistes dans les zones 30)**
5. **Le Code de la rue, principes présentés au CERTU**
6. **Droits du piéton et sécurité routière**

4 | Annexe 1
Rencontre avec 7 associations partenaires de la CUB

Association n° 1 : le GIHP d'Aquitaine

Entretien avec Hubert George, directeur du GIHP, 436 avenue de Verdun, 33700 Mérignac - www.gihp-aquitaine.org 05 56 12 17 92 - hgeorge@gihp-aquitaine.org.

• « Techniciens du handicap »
L'association compte 31 salariés dont 20 personnes pour les services médico-sociaux, 7 personnes pour les services emplois, 3 personnes pour l'accessibilité et les loisirs. Le groupement d'insertion pour les handicapés physiques d'Aquitaine qui existe depuis trente ans, ne cherche pas particulièrement à cibler l'accessibilité, laquelle ne représente rien en soi dans le quotidien des personnes précise Hubert George :
« Ici, on préfère parler en termes d'accompagnement des personnes handicapées et nous nous situons en tant que techniciens du handicap. Une véritable formation est requise, il faut côtoyer les personnes handicapées, être en contact avec elles, et on ne parlera de spécialisation en accessibilité que sur un type distinct de handicap ».

• Les services du GIHP :
Les services médico sociaux :
- Service d'accueil temporaire -: accompagne et aide à l'autonomisation des personnes lourdement dépendantes à faire une expérience indépendante en appartement. Fonctionne avec une équipe pluridisciplinaire comprenant une psychologue, une ergothérapeute, un médecin coordinateur, une éducatrice spécialisée.
- Services d'aide à l'adaptation du domicile, notamment des personnes ayant eu un accident (en partenariat avec la Tour de Gassies).
- Service d'accompagnement à domicile : personnes aveugles ou présentant des déficiences neurocognitives. Equipe comprenant aussi instructeurs en locomotion, enseignants de braille, formateurs et éducateurs spécialisés.
- Services de rééducations et de réadaptations fonctionnelles.

Le bureau d'études et d'accessibilité au logement (Beal)
En 1992, le GIHP a créé avec le Conseil général, ce pôle ressource logement adapté, interface entre l'offre et la demande, apporte une réponse personnalisée. Fonctionne en partenariat avec la Crama, les centres de rééducation, les associations de handicap, le Pact et les bailleurs.

Le centre d'information et de conseils en Aide technique (Cicat)
Elément clé du maintien à domicile, le centre répond au besoin d'informations en matière de produits, instruments, équipements ou systèmes techniques (matériel d'aide à la vie quotidienne, sociale ou professionnelle).

Les services d'accompagnement à l'emploi :
- Aquidev (visuel), Aquidem (moteur)
L'association effectue elle-même des diagnostics sur l'accessibilité des locaux de travail et d'adaptation des postes de travail (pour le Conseil général par exemple), et compte augmenter ses compétences en la matière avec deux personnes supplémentaires.

4 | Annexe 1
Rencontre avec 7 associations partenaires de la CUB

- AOA : atelier d'orientation approfondie
Module d'accompagnement à l'orientation est une prestation destiné à un public reconnu travailleur handicapé, les principaux prescripteurs sont les « Cap Emploi » en 2007.

Les actions de formation, « Forma Gihp » :
- En informatique adapté pour adapter les postes de travail dans les entreprises ayant des salariés touchés par un handicap.
- Au plan de la santé, pour les usagers, les auxiliaires de vie, les infirmières, etc.
- Pour l'accueil réglementaire des PH dans les institutions comme pour le personnel de l'aéroport.
- Pour le CFTP, ils forment du personnel des collectivité territoriales.

L'expertise de terrain, « Crea Gihp »
Le GIHP siège dans les commissions communales d'accessibilité des villes de plus de 5000 habitants. Il réalise des audits de bâtiments, et de voirie en concertation avec les commanditaires ; en 2007, il a siégé à Carbon Blanc, Libourne, Seignosse, Martignas sur Jalle, Mérignac, Carcans Maubuisson etc), la CUB pour les abords gare Saint-Jean.

• L'intérêt croissant des communes pour se former à l'accessibilité
Le respect du règlement nécessite d'être vigilant techniquement et à ne pas créer un autre environnement handicapant. Ainsi même si Pessac a travaillé récemment avec un bénévole du handicap, la commune s'est dotée d'une pente à 10 % sans palier de repos, elle va être obligée de recommencer. Pourquoi ne pas avoir demandé une dérogation et installé une pente dépassant un peu les 5 % ?
Dans la CUB, les réunions de concertation ont donné lieu à l'adoption de trottoirs plus larges mais les chaussées se sont rétrécies et cela pose de nouveaux problèmes d'inaccessibilité. A Mérignac, en effet, ils ont ajouté 1,50 m de chaque côté des trottoirs, ce qui a donc empiété sur la route, alors les voitures ne peuvent plus se garer, elles se mettent sur le trottoir et empêchent la voisine de sortir.
En dérogeant parfois de quelques centimètres, la partie serait gagnée, ainsi pour un delta de 10 cm en moins sur les trottoirs, les stationnements latéraux seraient encore possibles.

• Former les techniciens de la CUB à penser l'usage au-delà de la règle
Cela éviterait des erreurs du type de la bande podotactile posée en biais à Arlac.
La règle donne bien le sens commun mais l'usage est souvent différent et va plus loin ! Les exemples ne manquent pas, ainsi les premiers feux routiers sonores avec les voix de synthèse beaucoup trop fortes pour les personnes âgées, ont été supprimés.
Aujourd'hui, avec le CERTU, la société ELSI (qui entretient les feux tricolores) travaille aux feux de traversée avec utilisation de la télécommande, 70 déficients visuels l'ont expérimenté sur plusieurs sites de la CUB.
Une deuxième expérimentation va avoir lieu avec le GIHP à Nantes puis Paris. Le CERTU finance le GIHP pour 15 jours d'enquête où va être enregistré et mesuré par exemple le brouhaha sonore des quartiers que les techniques de sonorisation des feux vont prendre en compte.

Il y a par exemple aussi les traversées cloutées des places de la Victoire ou du centre de Talence qui sont complexes à sécuriser.

• S'inspirer des exemples européens en matière d'insertion urbaine
La France continue de rejeter les adaptations au nom de l'esthétisme, l'Allemagne a pourtant adopté depuis 1950 des portes de 1 mètre de large sans que cela ne choque la vue. En Espagne et ailleurs, les scooters électriques sont mis à disposition des citadins fatigués ou handicapés, même dans les lieux touristiques, en France, il en est fait peu d'usage, cela continue à déranger. Les fauteuils électriques sont autorisés à aller sur la route, mais il y a une nécessité de créer des espaces sécurisés.
Concernant les transports collectifs, les bus adaptés existent bien mais ils ne comptent que 4 places, séparées de surcroît. En matière d'arrêts adaptés, ils sont encore rares, un à Eysines, un à Gradignan, et quand les bus s'abaissent, il faudrait que la personne en fauteuil se retrouve sur le trottoir et non sur la rue comme c'est souvent le cas, parce que les emprises sont insuffisantes ailleurs. Il faudrait aussi former les chauffeurs, mettre les collègues dans des fauteuils et qu'ils découvrent ainsi que tous les arrêts ne sont pas adaptés, exemple sur la ligne 52, soit-disant jugée comme telle. Pour que toutes les lignes de bus soient adaptées, il faudrait modifier les trottoirs et abaisser les rues.
H. George cite une dame très handicapée qui habite près de Glacière et qui est obligée de s'arrêter 400 mètres avant chez elle. Un des systèmes serait d'installer l'arrêt de bus dans un giratoire de façon à ce qu'il y ait suffisamment de place.
Quant aux rampes et paliers tous les 10 mètres, en quel matériau le concevoir ?
A la gare de Bordeaux, ils ont mis un parvis plat avec des marches pour y accéder, des rampes ont été mises aux extrémités. Mais pourquoi ne pas avoir fait un travail en diagonale avec un guidage des voyageurs vers les parkings, les quais, les trams, et une surface en pente avec une rampe tous les 8 mètres ?
Et le mobilier urbain ? Il n'y a aucune loi sur les pieds, un mobilier urbain devrait avoir au moins deux pieds, sinon il est dangereux, il faut penser à la canne qui balaie pour détecter.
Ce sont les personnes handicapées qui donnent la clé de l'usage !

4 | Annexe 1
Rencontre avec 7 associations partenaires de la CUB

Association 2 : GIAA « Groupement des intellectuels aveugles ou amblyopes »

Entretien avec la présidente Béatrix Alessandrini au siège de l'association 14 rue de la Réole, 33000 Bordeaux, 05 56 31 48 48 direction@giaa-aquitaine.fr
Site : wwww.giaa.org/-Aquitaine-.html

• Une bibliothèque de livres sonores de plus de 6000 ouvrages
La numérisation de documents universitaires au format MP3, expédiés sur CD ou clé USB parfois en braille (rarement) selon les desiderata de l'étudiant, des formations au logiciel de lecture, des cours d'informatique adaptés à la déficience visuelle, un soutien psychologique aux familles ou aux personnes atteintes par la non-voyance, etc… Voilà l'éventail des activités de l'association GIAA.
L'origine de l'association date de 1949, un groupe d'étudiants parisien cherchaient à se faire aider pour suivre leurs études et ont créé cette association, « nous avons gardé le mot intellectuel même si certains nous qualifient de snobs » raconte B. De fait, la principale activité de l'association tourne autour de la mise en accessibilité de l'écrit par la numérisation de documents et par l'alimentation d'une bibliothèque sonore, incluant le service de prêt (envoi gratuit) des ouvrages mis sur audio avec le nouveau logiciel Daisy permettant de mieux structurer le récit, en chapitre, avec retour en arrière, indexation, etc...
Cet énorme travail d'édition sonore est soutenu par un bénévolat très actif, environ 80 bénévoles, que l'on peut qualifier de « professionnels », notamment en matière de transcription dont la qualité est reconnue partout en France. « Des subventions publiques ou privées nous permettent la gestion de l'association mais hélas, elles deviennent de plus en plus maigres ». Il existe aujourd'hui une concurrence dans la course aux subventions que dénonce B. qui ajoute : « Nous, on est là pour servir et non pour attirer les médias ! ». En effet, certaines niches thématiques semblent aujourd'hui plus porteuses alors qu'elles ne correspondent pas forcément aux besoins. « Prenons l'exemple de toute la communication qui est faite sur les chiens-guides, sur nos 300 abonnés : deux personnes ont un chien ! Non, on n'en a pas vraiment besoin, surtout en ville, les chiens sont une contrainte (même si on est malade, il faut les sortir deux fois par jour !). Un tant soit peu courroucée, elle observe que l'école des chiens-guide de Mérignac, exclue par la Fédération des Aveugles de France n'est pas agréée, et que depuis la loi 2005, il est interdit de faire de la téléphonie ou du porte à porte chez les particuliers au nom du handicap.
Or, sans l'agrément, les personnes recevant un chien n'auront pas accès à l'allocation permettant leur entretien : 50 € mensuels.

• Faire du sur mesure, chaque handicap visuel ayant sa particularité
B. n'apprécie guère non plus que les activités et le relationnel proposés dans certaines associations soient réservés aux seuls déficients visuels ce qui selon elle, aboutit à des pratiques de ghetto. « Notre association cherche l'intégration valide/non valide. Ce n'est pas pareil ! » déclare-t-elle, « Moi, si j'ai envie de faire de l'aqua-gym, j'en fais avec n'importe qui ». Ni l'accessibilité aux équipements, ni la pratique des loisirs, ne doivent être conçues que pour les non-voyants. Elle évoque un événement multi handicap intitulé les Festives qui a rassemblé 180 adhérents qui se sont très heureusement mélangés. Partant de son expérience personnelle, elle rappelle que

les effets de la déficience visuelle sont nombreux et très différents : « Je suis aveugle en cours de vie, je reste donc visuelle, j'imagine un avion dans le ciel mais aussi au sol avec son environnement, l'aéroport, l'avion sur le tarmac, etc… ; pour d'autres mal voyants de naissance ou en cours de vie, la vue sera affectée de façon centrale, ou périphérique, ou en nid d'abeille... » ...Autant de déformations visuelles nécessitant des adaptations différenciées. Le grand avantage de la politique de notre association c'est d'être dirigée par des personnes déficientes visuelles elles-mêmes, le National ainsi que toutes les autres délégations sont dans le même cas. Très concernés, nous sommes mieux placés pour savoir quels sont nos besoins et comment les aborder pour les résoudre.

• Stimuler une sociabilité en favorisant des rencontres choisies
« Pour circuler dehors, beaucoup d'aveugles et mal-voyants sont inscrits à Mobibus et ne sortent pas seuls. C'est une population psychologiquement fragile, et qui a tendance à rester entre elle pour se protéger ». Les associations de non-voyants sont plusieurs sur la CUB et entretiennent des relations plus ou moins fortes entre elles. L'UNADEV, anciennement UASO, rue de Cursol, n'a pas du tout les mêmes activités que le GIAA et ne couvre pas les mêmes besoins de cette population déficiente visuelle. « Voir ensemble » est une association avec laquelle GIAA s'entend bien. « Au sein de l'association GIAA, explique B, il y a certes des intellos, c'est souvent un reproche que l'on nous fait, mais nous ne sommes pas élitistes, bien au contraire, nous nous devons d'être au service de tous ». Certains sont plus musiciens que lecteurs. De là à imaginer des rencontres de type café-débat, concerts, lectures même, il n'y a qu'un pas.

• Créer du réseau, non du ghetto ; de l'autonomie, non de l'assistanat
Dans la vie sociale normale, il faut s'exprimer de façon naturelle et garder le contact avec toute la société dans sa diversité, « je booste les adhérents et au besoin les enguirlande, il ne faut pas les infantiliser. L'infantilisation est une manière pour certains valides de se sentir supérieurs mais aussi peut être de surmonter la peur qu'engendre la cécité ». Pour B, la France est en retard au niveau de l'accessibilité. « Je me suis retrouvée seule, aveugle avec trois enfants à charge, c'était marche ou crève ! Aujourd'hui, je participe aux différentes commissions d'accessibilité où le mal voyant a sa place, mais, pas toujours l'aveugle ! ». Une des solutions incitant les non voyants à circuler serait d'équiper les villes de la CUB d'un système de guidage et d'orientation à partir de balises d'information interconnectées, que l'on déclenche à l'aide d'un petit boîtier de télécommande personnel, qu'elle nomme familièrement « la maniquette » (voir annexe 2). « Le système fonctionne avec un logiciel dans lequel on rentre de l'information sous format word que la personne aveugle reçoit à la demande via un terminal vocal, c'est simplissime !! ». Une fois diffusée dans le grand public et connectée au tram, la « maniquette » récolterait un succès garanti. On peut notamment imaginer qu'elle serait aussi utilisée par des personnes voyantes mais souffrant de problèmes de désorientation, déficit cognitif des personnes âgées ou des traumatisés crâniens par exemple. Actuellement, en expérimentation à la mairie de Bordeaux, la CUB ne s'en est pas encore emparée, pour raison d'harmonisation de normes techniques. Toujours, d'après B. le musée national d'assurance maladie est en train de s'équiper à Lormont.

4 | Annexe 1
Rencontre avec 7 associations partenaires de la CUB

• Garder le fil d'Ariane dans la chaîne des cheminements.
Pour B, il faut s'inspirer du Japon ou d'autres pays qui veillent par des bandes podotactiles à guider les personnes non voyantes dans l'espace public. « Il faut à tout prix donner un repère spatial et ce n'est pas très cher comme aménagement ! On n'imagine pas combien cela pourrait aider dans les déplacements ». A Nice, on a mis du graphite comme repère au sol. Je fais circuler aux partenaires institutionnels tous les exemples qui ont été mis en place dans le monde, mais l'administration française est tellement lourde et lente... ».

• Militer... de façon thématique pour avancer plus vite
Les réunions sont jugées très nombreuses et trop longues, B. pense qu'il faudrait pouvoir dissocier les handicaps pour leur faire gagner du temps et permettre de bien faire passer le message des attentes de chacun. « On commence toujours par les personnes en fauteuil roulant, c'est normal, elles sont plus nombreuses, mais elles ont des problèmes spécifiques qui ne sont pas les nôtres ». Même si certaines solutions à préconiser finissent par converger : « Les plans inclinés facilitent aussi les déplacements des non-voyants, sauf qu'il faut les munir d'un léger rebord de 2 ou 3 cm, la canne doit rencontrer l'obstacle, sinon on tombe dans le vide !! ».

• Quelques préconisations techniques en vrac
B. livre au fur et à mesure d'un deuxième échange téléphonique quelques précieuses recommandations techniques qui d'ailleurs sont reprises dans l'analyse des entretiens. « Pour un escalier, il faut penser que le cheminement nous guide et laisser la rampe à droite, qu'elle serve de point d'appui ». « Une base visuelle au sol change tout son paramétrage. Le summum des summum, les trottoirs de la préfecture de Mériadeck : trottoirs en biais, remontées, descentes : pourquoi ne pas « vallonner » au lieu de mettre des marches partout ? » « Sur ce point, les handicaps se regroupent. Marquer les entrées par un tapis au sol, indiquer les ouvertures de portes car les poignées ne sont jamais au même endroit. Idem pour les toilettes, papier, chasse d'eau, lavabos, ils ne sont jamais au même emplacement. Pourquoi ne pas normaliser ce type de détails ? » « Et puis soulignons une absence lamentable de toilettes accessibles à tous dans la ville, c'est quand même humainement regrettable ! Quant aux bancs, quand il y en a, ils ne sont pas pour les plus vieux, mais pour les rollers ! C'est d'autant plus dommage que la fatigabilité d'une personne aveugle est telle que pour elle, 1 kilomètre à pied en représente 4 km pour un valide ».

• « Je suis obligée parfois de faire la rue de Bègles à l'égyptienne à cause des voitures garées sur le trottoir ! »
« La première chose à retenir quand vous devenez aveugle, c'est que plus jamais vous ne vous promènerez, vous irez seulement d'un point à un autre. C'est ce qui m'est arrivé à moi qui voyageais beaucoup avant que je n'ai perdu la lumière. Si on vient vous chercher, tout est différent. Mais seule, le danger est partout. Mais notez aussi qu'il y a des personnes non ou mal-voyantes qui, quoi que l'on fasse, ne sortiront plus. La seule chose qui peut les y conduire, c'est l'aide humaine seule capable d'apporter le soutien moral rassurant dont elles ont besoin. Les personnes âgées très atteintes par la déficience visuelle n'ont plus le courage d'affronter seules la lourde charge qui consiste à « se jeter dans la rue ».

4 | Annexe 1
Rencontre avec 7 associations partenaires de la CUB

Association n° 3, la Maison des sourds 33

Entretien avec François Gaubert, directeur, au siège de l'association rue de la Plateforme 33000 Bordeaux, 05 56 39 25 09, françois.gaubert@neuf.fr

Sont ici restituées des notes prises à partir d'un entretien en face à face qui s'est déroulé avec l'aide d'une interprète, l'association étant un lieu d'accueil et de formation au LSF, langue des signes française.
Beaucoup de silences dans cet entretien, d'où une présence plus insistante de l'enquêteur, le sujet de l'accessibilité de la voirie ne semble guère inspirer, et est assez étranger aux préoccupations de M. Gaubert, lui-même sourd, et bénéficiant apparemment d'une bonne autonomie dans ses déplacements. Le terme de « voirie » est d'abord associé aux services de collectes des poubelles ! Finalement, d'importantes remarques ont pu émerger de l'échange à trois.

• Sécurité et accessibilité sont intimement liées.
Les personnes sourdes en général ont moins de problèmes pour circuler en ville et encore moins pour s'orienter, elles font attention aux panneaux routiers (automobilistes) et d'informations (pour les piétons), regardent les écrans électroniques indiquant le passage du tramway, sont attentives aux feux de circulation, traversent dans les passages protégés et ne rencontrent pas les difficultés des autres handicaps moteurs ou sensoriels.
Cependant, si les trottoirs sont encombrés de matériaux qui font obstacles (poubelles, déchets, poteaux), ou si la rue est très étroite (réduisant d'autant les trottoirs), alors c'est une autre histoire. Les personnes descendent naturellement sur la chaussée pour continuer à cheminer mais doivent penser à regarder en arrière, car sitôt qu'elles sont sur la chaussée, il y a danger qu'elles soient fauchées par une voiture qu'elles n'auront pas vue ni encore moins entendue arriver.
Devrait-on mettre des équipements de type rétroviseurs pour permettre de visualiser les angles morts dans les rues très étroites où il y a danger pour les piétons circulant sur la chaussée ? Monsieur Gaubert rit à cette idée car il pense qu'il en faudrait presque partout, que ce serait donc beaucoup trop cher !!!

• Les sourds sont visuels mais certains ne peuvent pas lire
Dans l'espace public, les personnes sourdes respectent bien les règles et, spontanément, ont l'habitude de bien regarder avant de traverser.
En matière d'information, M. Gaubert ne voit pas de problème particulier, la signalétique est bien faite dans la ville, tout est bien installé pour les piétons. En revanche, comment informer les sourds illettrés qui sont plutôt nombreux et qui ne comprennent que le langage des signes ?
Mettre des points-info avec écrans, diffusant via une vidéo « en langue signée » des messages de la ville avertissant les passants de travaux, de changements d'itinéraires, de manifestations ou de lieux stratégiques à visiter ???
Ici aussi M. Gaubert semble surpris et s'interroge sur la faisabilité d'une telle proposition sur l'espace public bordelais ! Puis, il admet qu'à l'entrée des mairies ou d'autres grands équipements publics, ce serait sans doute utile.

4 | Annexe 1
Rencontre avec 7 associations partenaires de la CUB

Sur la question des besoins en communication et convivialité de l'espace public, F. Gaubert ne voit pas, en première réaction, quel est le problème et ne comprend pas en quoi l'espace public et la convivialité sont ici concernés. Idem sur le thème de la mixité de fréquentation des lieux de rencontres..
La personne sourde serait-elle donc parfaitement intégrée dans la cité ??? Avec sa situation de handicap invisible, il n'est a priori pas stigmatisé comme le non-voyant et ne semble pas avoir besoin d'une quelconque amélioration dans l'accueil que lui réserve la rue, mais que surgisse un événement inattendu nécessitant une « interaction sociale », et il le devient aussitôt un handicapé.
D'où la relance : les personnes sourdes sortent-elles volontiers dans la ville ? Profitent-elles des aménités urbaines, culture, loisirs ?

• Des panneaux indiquant « risques invisibles »
Les personnes sourdes sortent beaucoup, en voiture notamment, où elles ne rencontrent généralement aucun obstacle. Sauf par exemple, s'ils arrivent des pompiers, dans ce cas, elles retrouvent le même problème qui est de penser à regarder en arrière !
« Mais parfois on oublie », souligne M. Gaubert, ce qui signifie que la vigilance quasiment innée du sourd, tout comme celle de l'aveugle, est leur seule garantie de sécurité en matière de déplacements et de cheminement.
Sans doute, pourrait-on trouver des astuces permettant de renforcer cette attention.
Au cours des commissions communales d'accessibilité (COBAS, REGION AQUITAINE, CUB) auxquelles il assiste, M. Gaubert insiste sur le danger à devoir descendre sur la chaussée, la source constante de ce danger résidant dans la négligence des usagers à laisser leurs poubelles et leurs voitures sur le trottoir. Il préconise que soit installé des panneaux routiers indiquant à la fois à l'automobiliste et au piéton qu'un « risque invisible » est présent dans la section de rue empruntée.

• Un accès à la culture encore difficile et une culture handicap encore peu connue
Pour ce qui est de la fréquentation des cinémas, de l'accès à la télévision, le sous-titrage résout le problème des sourds qui lisent, mais pas celui des sourds illettrés.
Idem pour l'accès à la culture politique, où pas mal de conférenciers pensent à se faire doubler par une personne qui sait « signer ». L'association MDS 33 aide à la communication dans la vie de tous les jours, ce type d'accompagnement devrait se développer ailleurs. La loi exige l'accessibilité totale de la commune, en 2006, ça commence à marcher, les premiers pas ont été faits, il reste évidemment beaucoup à faire. Ces progrès pourront être notamment fait dans le tourisme, dans l'organisation des transports et dans l'accueil des ERP. L'exemple récent des difficultés que Monsieur Gaubert a lui-même rencontrées à la gare Saint-Jean pour obtenir de l'information, montre qu'il existe une véritable gêne de part et d'autre des guichets, parce que les sourds ne peuvent se faire comprendre et parce que le personnel d'accueil n'est pas sensibilisé à ce type de handicap sensoriel ni encore moins à la langue des signes.
M. Gaubert, modestement, suggère que l'on pourrait embaucher une personne formée aux signes et créer ainsi un accueil spécial handicap, où une simple sonnette permettrait de se signaler, sans risquer d'attendre tout seul dans son coin durant plus d'une demi-heure.

4 | Annexe 1
Rencontre avec 7 associations partenaires de la CUB

• Des besoins en aides techniques et humaines : personnel sachant « signer » ; nouvelles technologies renforçant la participation à la cité
La WEBCAM est l'instrument de prédilection du monde des sourds, langage des signes oblige, lire, écrire et s'exprimer en direct sur l'ordinateur permet à beaucoup de sortir de l'isolement et de s'inscrire dans des réseaux citoyens.

Dans l'habitat
Vieillir, sourd, à domicile : des aides technologiques pourraient soulager la vie d'autres segments plus fragiles encore, comme les personnes vieillissantes sourdes vieillissant à domicile. Les immeubles d'habitation, outre être équipés de boucles magnétiques compatibles avec l'appareillage des malentendants, devraient être munis de visiophones pour les portiers, l'importance de la présence de cette caméra permettant aux résidants de savoir qui sonne à leur porte, n'est pourtant pas rentrée dans les moeurs des propriétaires bailleurs qui refusent de tels frais. Or, il s'agit bien encore ici de sécurité de la personne. L'ANAH est en train de se sensibiliser à cette dimension.

En institution
Pour inciter les personnes isolées à se rapprocher des autres et à venir chercher de la chaleur humaine, la loi dit qu'il faut regrouper les personnes âgées de tous handicaps. A Lille, une conférence autour des personnes vieillissantes sourdes a montré un projet de maison de retraite regroupant ainsi toutes catégories de personnes vieillissantes. On y a démontré qu'engager des personnes sachant « signer » permettrait de créer de l'emploi et d'ouvrir à ce handicap les maisons de retraite existantes.

Dans la vie active
A Bordeaux, peu d'étudiants sourds sont sélectionnés, certains cependant atteignent BAC+5. En matière de débouchés professionnels, peu d'opportunités. Les patrons acceptent mal d'embaucher des sourds, sans interprète... On craint le comportement agressif de certains sourds. Là où l'on demande un mois d'essai pour les salariés normaux, on en demande quatre pour les sourds !

Un mal qui progresse avec la société moderne[10]
« La déficience auditive est un handicap fréquent qui touche 7 % de la population française à des degrés différents, ainsi 5,2 millions de personnes déclarent présenter un déficit auditif, parmi elles 50 % ont moins de 65 ans... Quelques 200 enfants naissent sourds chaque année. Environ 30 000 à 50 000 jeunes présentent des altérations graves ou sévères du système auditif. Par ailleurs, nous savons que 7 millions de personnes vivent dans des zones de bruit excessif (abord d'aéroports ou d'autoroutes) et que près de 2 millions sont exposées dans leurs professions à des niveaux de bruit dangereux pour l'audition ».

10 F.Gaubert conseille un livre récemment édité en 2008, écrit par une architecte Soraya Kompany et préfacé par le délégué interministériel aux personnes handicapées Patrick Gohet (Editions du Puits Fleuri) « Accessibilité pour tous : la nouvelle réglementation » dont un extrait de la page 108 est ici reproduit.

4 | Annexe 1
Rencontre avec 7 associations partenaires de la CUB

Association n° 4 : La FNATH de la Gironde.

Se protéger des accidents du travail et du handicap de vie

Entretien avec Eliane Lapeyre, présidente de l'association des accidentés de la vie, 69 avenue Bel Air à Caudéran. 05 56 02 82 45, fnath33@wanadoo.fr
Restitution de notes.

• Avant les lois de 1898, les mutilés du travail devenaient des mendiants
Sans protection, ouvriers et employés blessés, devenus aveugles, paralytiques etc étaient réduits à la misère en cas d'accident de travail. Ce sont eux qui figurent sur l'emblème de l'association créée en 1921, après les grandes grèves de 1920, en même temps que les syndicats. En 1926, la loi initiale de protection des travailleurs mutilés est votée La création de groupes de défense a lieu à Bordeaux en 1932 et s'établit dans la Bourse du Travail, la majoration des rentes accordées s'étend peu à peu à tous les secteurs d'activités (industrie, commerce, agriculture) et est régulièrement réévaluée. Parallèlement, sont instituées la réadaptation et la rééducation des mutilés à charge des collectivités locales. En 1946, la couverture d'accidents liés aux trajets de travail est instituée ainsi que celle protégeant l'ouvrier ou l'artisan oeuvrant à domicile.
A cette notion d'accidents du travail, on rajoute récemment « accidents de la vie », ce qui inclut aussi les maladies qui entraînent des problèmes de handicaps et donc de vulnérabilité vis à vis des employeurs. Ainsi, pour le cas d'une personne atteinte de cancer et menacée de perdre son emploi... la Fnath a obtenu récemment, en partenariat avec les Assedic, qu'elle soit maintenue à son poste autant de temps qu'elle le pouvait.

• Assistance juridique auprès du TCI (tribunal contentieux d'invalidité)
La Fnath veille à la constitution et la défense des dossiers, elle représente le travailleur devant les juridictions compétences. Elle fait des demandes de retraite ou de pension, de protection de l'emploi ou de reclassement professionnel ; elle évalue les droits, conseil pour tout litige, etc.
La Fédération de Bordeaux se détache du niveau national qui est très centralisé, sa force se situe dans sa compétence juridique. Les problèmes juridiques des affiliés de toute la Gironde sont traités par trois salariés qui ont une formation de juristes, ils les assistent et font l'interface avec le tribunal des affaires de sécurité sociale (TASS). Ils font une permanence une fois par mois dans 23 lieux différents.
Le traitement des dossiers durent de 1 à 7 ans.

Différents partenariats facilitent la tâche de la FNATH33
- avec la Sécurité routière
- avec la CPAM (la Fnath siège à son CA)
- avec la MDPH (qui rencontre le problème de fédérer 3 organismes autrefois distincts, mais elle représente une bonne avancée par rapport à la COTOREP, beaucoup de projets)

Elle reçoit des subventions :
- du Conseil général

4 | Annexe 1
Rencontre avec 7 associations partenaires de la CUB

- de la Mairie de Bordeaux

A la Foire internationale de Bordeaux, elle est présente dans trois stands, sur l'insertion des personnes handicapées (sur les aspects travail, logement et famille)

- avec les CCAS
- avec la CUB, avec laquelle, le lien est resserré à travers le projet du Code de la Rue »auquel participe son trésorier
- Tour de Gassies

Elle est la seule association en France à plaider ses dossiers en cour d'Appel (face à la MSA ou à la SS).

Souvent, les accidents de la circulation sont traités à l'amiable, la rente est recalculée selon l'indice de perte d'autonomie. S'il y a accident corporel, la Fnath négocie le maintien professionnel.

La cotisation est de 110 € par an.

Plus la cotisation des bienfaiteurs qui est 60 % déductible des impôts

2 400 adhérents en Gironde contre 8 000 autrefois, mais la fidélisation ne marche plus.

4 | Annexe 1
Rencontre avec 7 associations partenaires de la CUB

Association n° 5 : Vélocité , association des usagers du vélo

Entretien avec Didier Féneron, rencontré dans ses locaux professionnels du Conseil général rue de Marseille à Bordeaux. 06 13 54 45 32.
Velocité a aussi ses locaux avec le « PUMA : pôle urbain de mobilité alternative » au 16 rue Ausone, 05 56 81 63 89 bordeaux@fubicy.org

• Du groupe initial d'amis à la convention financière avec la CUB
Née dans les années 80 d'une association de défenseurs usagers du vélo, la transformation de l'association a été corrélée à la mise en place du tramway et ses premiers travaux de faisabilité en 1995.
Moins revendicative et prônant plus de concertation, Vélocité a contribué à l'aménagement des pistes cyclables et du prêt vélo de la ville de Bordeaux.
Elle travaille avec le CERTU sur des recherches nationales.
Le climat a changé, l'association est désormais écoutée et associée à la prise de décision. Du fait de sa convention avec la CUB, elle assiste à des réunions bi-mensuelles pour des études et recueillent l'avis des usagers.
Elle a lancé les « Itinéraires malins », pour éviter les pôles générateurs de trafic, et créé de 30 à 50 « cyclofiches » faisant remonter les demandes d'aménagements.

Un sujet spécifique récurrent : l'aménagement de double sens pour les cyclistes.
Selon une accessibilité de la voirie à deux niveaux :
- le réseau structurant de la CUB ; où l'on circule à 50 ou 70 km/heure, là où se retrouvent les conflits entre cyclables et véhicules lourds, les pistes sont séparées ou signalées en bandes sur la chaussée + avec une bande de 50 cm de protection des portières ;
- les quartiers tranquilles, « les rues zones 30 », bien faites, la circulation y est apaisée.

On oppose donc la vocation de la route qui est un tuyau de transit, et la rue derrière laquelle se déroule toute une vie de quartiers, où les enfants jouent.
On y rajoute une « zone de rencontre » où l'on ne circulerait plus qu'à 20 km/heure.
Vélocité est affilié à la fédération des usagers de la bicyclette, qui est un lobbying d'Etat. On y distingue le Tour de France, le cyclotourisme et le cyclisme urbain qui l'utilise pour ses déplacements quotidiens.

• S'inscrire dans un principe de prudence du plus fort vers le plus faible
Il s'agit de modifier 40 ans de « tout auto ». L'association s'inspire du « Code de la Rue » publié en Belgique qui s'appuie aussi sur le principe de prudence « du plus rapide au plus lent ». C'est un acte politique que de l'inscrire au code de la route.
Vélocité travaille à ce que soit institué ce qu'on nomme l'inversion de la règle : toutes les rues pour les cyclistes sont à **double sens** et la priorité doit être donnée d'abord aux piétons.
L'inversion de la règle serait donc d'instituer dans le code de la route une autorisation de circuler en vélo dans toutes les rues à sens interdits, sauf avis contraire du Maire (qui par son pouvoir de police décide de l'ouverture à double sens d'une rue à sens unique).

4 | Annexe 1
Rencontre avec 7 associations partenaires de la CUB

Il s'agit donc de s'aligner sur les règles suivies en Belgique pour ouverture des zones piétonnes et abolition sens unique pour les cyclistes..
Le problème, c'est qu'en France, nous n'avons qu'un code de la route et non pas un code de la rue qui pourtant protégerait plus le piéton.
Depuis juillet, la possibilité de circuler en double sens n'a été obtenue que dans les seules zones 30, en 2010, il y aura mise en conformité. Et il est enfin inscrit le respect du plus fort vers le plus faible (mais comment le faire appliquer ?)

• L'équation gain de temps des autos/perte de vitesse des vélos
Vélocité pousse donc les institutions à la reconnaissance de l'utilité du double-sens pour les cyclistes.
Les sens uniques ont été mis pour fluidifier la circulation automobile et obtenir un gain en stationnement (file latérale supplémentaire), ce qui correspond à une logique du tout auto. Il y eu accroissement de feux routiers pour la sécurité des piétons car il y a de plus en plus de voitures et elles y circulaient beaucoup plus vite.
Pour les cyclistes en revanche, ces sens uniques plus feux routiers, représentent 20 à 30 % de temps en plus dans les trajets et les obligent à emprunter des rues très encombrées.

• Réguler la consommation d'énergie musculaire
Le cycliste se rapproche du piéton qui se déplace avec ses muscles. Il va s'économiser : à chaque démarrage, il utilise plus d'énergie, de la même façon, il va chercher toujours à aller au plus court. Pour les piétons, on retrouve le même comportement humain de fonctionner à l'économie.

• Systématiser les aménagements prévus par le code de la rue
Actuellement, il s'agit de reprendre la ville cyclable voie par voie.
D'autoriser le tourne-à-droite au feu, ce qui a été testé à Strasbourg par la DSCR (direction de sécurité et de la circulation routière).
La démarche bordelaise du code de la rue est porteuse de « bonne convivialité », elle a été portée par des représentants de la police, des associations d'usagers et du monde du handicap qui ont rappelé la vocation de citoyenneté du code de la route.
En suivant l'expérience belge, on irait vers moins de conflits avec les piétons, une accidentologie moindre, plus de ressenti psychologique entre usagers et un meilleur vécu de la rue par des personnes vulnérables comme les personnes âgées.
Le problème du cycliste qui n'est pas bruyant et qui fait « sursauter » les passants dans les réserves piétonnes a été évoqué : la règle est donc de ne jamais couper la trajectoire et actionner une petite sonnette. Pas d'agressivité comme à Amsterdam...
Sur les quais, sur la piste cyclable loisirs par exemple, il n'y a que de petits conflits, la piste rapide devrait être prolongée avec l'ouverture du Pont de Latule.
Rouler le long de la façade des quais, sur les trottoirs élargis devrait être accepté...

• Cyclistes, une tribu hétérogène
Il faut aussi s'adapter à la demande du public. Les personnes âgées, plus lentes sur leur vélo, demandent des bandes aménagées sur la chaussée.
Il ne faut pas rendre obligatoire la piste cyclable, où l'on peut rouler de 15 à 20 km/heure ; 4 700 vélos dénombrés dans la ville sont en circulation.

Par ailleurs, il y a une demande des personnes âgées à équiper la ville de tricycles, plus stables, Joël Solary du GIHP, et élu à la Mairie de Bordeaux devrait proposer de développer cette niche commerciale, notamment dans la livraison commerce.

• Un vecteur de santé, place, écologie, communication
Le vélo permet non seulement une locomotion[11] agréable mais aussi une possibilité de dialogue et de vie sociale qu'on a besoin de retrouver dans la vie urbaine. Les commerçants des quartiers adhèrent à ce code de la rue.
Avec l'association des piétons, une action macaron contre les stationnements abusifs est ménée régulièrement, car les automobilistes respectent peu les aménagements cyclables et trottoirs.
Vélocité préconise la verbalisation à outrance des automobilistes, et se dit contre les potelets qui malheureusement enlaidissent et gênent le passage. Il faut bloquer les automobiles en infraction avec des sabots.
Une « Maison du vélo » doit être créée sur la CUB, cela dépend de la délégation des services publics au transport à Keolis...
Il devrait aussi y avoir des vélos en libre service dans le centre-ville avec des prêts de plus longue durée.

En conclusion : adapter la ville au bénéfice de toute la population qui peut à tout moment être handicapée représente un objectif majeur qui va de pair avec l'objectif d'une ville-vélo plus conviviale.
En France, nous sommes cependant bloqués par toutes sortes de réglementations, par exemple, celle sur le stationnement qu'il faudrait simplifier et adapter en créant 4 000 places de stationnement vélo et permettre aux populations handicapées de se garer sur leur place...

11 Locomotion :fonction des êtres vivants, notamment des animaux, par laquelle ils assurent activement le déplacement de leur organisme tout entier. (Petit Larousse 1996)

4 | Annexe 1
Rencontre avec 7 associations partenaires de la CUB

Association n° 6 : Collectif CIRCULONS !

Entretien avec R. Baldelon, à Mérignac 05 56 98 71 10. robert.bus@wanadoo.fr
15 ans d'ancienneté dans le collectif qui défend les usagers des transports en commun, bus, tram et travaille en lien avec les Droits du Piétons, Vélocité et Transcub.

• Les « bonnes batailles gagnées » sur la CUB

Le tickarte qui sert pendant une heure à l'usager et qui permet des transferts à volonté sur le réseau bus et tramway. Nous l'avons obtenu après un an de lutte, le 19 décembre 2003, la victoire à l'unanimité !

- les palettes rétractables du bus permettant l'accès autonome des PMR ;
- la modification à l'intérieur du tramway pour que l'entrée et la sortie se fasse sans obstacle (recul des barres d'appui au sol) ;
- l'installation des potelets trilobes (trois poignets) pour avoir plus de place et permettre aux personnes en fauteuil de s'accrocher à la bonne hauteur ;
- les couloirs de bus et les arrêts adaptés à la mobilité réduite, la plateforme qui s'adapte à celle du bus rétractable.

• Les revendications qui viennent d'obtenir gain de cause

- assurer les annonces sonores des horaires aux stations de bus et de tram ;
- munir les nouveaux bus d'annonce sonore des localisations ;
- généraliser les points sonores d'information sur le réseau de bus, sur le modèle de celui qui existe à Gambetta, dans tous les lieux de rupture de charge, comme Place de la Victoire et place Pey-Berland ;
- communiquer les horaires exacts des premiers et derniers tramways sur les plans papier et les panneaux lumineux afin de permettre d'anticiper exactement le passage des véhicules (ce qui garantira plus de confort et de sécurité aux voyageurs obligés d'attendre ½ heure aux stations terminus dans des secteurs parfois déserts).

• Les batailles restant à gagner sur les TC

- simplifier la billetterie du tram qui n'est pas encore au point. Bien que les machines à distribuer les tickets aient été abaissées pour l'usage des personnes en fauteuil roulant, elles restent encore difficiles d'usage pour les personnes peu habituées ou comprenant difficilement son fonctionnement (personnes handicapées cognitives, mais aussi touristes de passage). Il faut appuyer 4 fois de suite sur le même bouton pour avoir un ticket alors qu'il suffirait d'une seule fois !
- installer un oblitérateur de ticket sur le quai du tram aux endroits où il y a du monde, cela éviterait la cohue dans les rames. A Montpellier ou Marseille, cela existe déjà !!
- penser à mettre en place une présence humaine du type « agents de renseignements » aux gros pivots de changement modal de transport (Gare Saint-Jean, et les deux places précitées)

En résumé, il faut au maximum informer sur les horaires et les destinations et simplifier ainsi l'usage des transports en commun

4 | Annexe 1
Rencontre avec 7 associations partenaires de la CUB

• Hygiène et confort pour tous
« Circulons » a obtenu au bout de trois ans de lutte que certains terminus de bus soient équipés de WC, comme par exemple sur la ligne 93 qui va jusqu'à Pellegrin et Beutre. « Autrefois les conductrices étaient obligées de se munir d'un seau !!
Aujourd'hui le collectif milite pour des WC gratuits répartis équitablement sur le territoire communautaire et adaptés au handicap.

• Passer en régie directe pour réduire le coût du service public des transports
« La CUB, c'est-à-dire ses contribuables, paie à la fois Veolia Bordeaux chargée des transports (130 millions d'euros) mais aussi Veolia Paris. Au total, cela reviendrait à 230 millions d'euros [14]».

• Harmoniser les réponses aux besoins de tous les usagers, en finir avec un réseau de transport à deux vitesses
« Le tram est réservé aux plus riches, les pauvres doivent se contenter d'un bus sans site propre. Par ailleurs, les communes sont inégalement desservies. Il suffit de voir les possibilités de transport si vous habitez Ambès et que vous voulez venir à Bordeaux en plein après-midi. Compte tenu de l'offre, il faut être misérable pour prendre le bus, ou bien être un enfant ou une personne âgée !!! »
En matière d'inefficacité des bus, M. Baldelon cite l'exemple de la ligne n° 13 (créée à l'origine pour la desserte des ouvriers d'un chantier). Le bus traverse Bordeaux Saint-Augustin pour rejoindre le quartier de Mondésir et son équipement commercial. Mais il ne s'arrête pas trois minutes au coeur du quartier vieillissant de Saint-Augustin, de sorte que ni les personnes âgées ni celles à mobilité réduite n'ont le temps de l'attraper, même au vol ! Prévoir un arrêt obligatoire longue durée intégrant les contraintes des PMR apparaît ici comme une nécessité.

• Gardienner toute la nuit les parkings relais voiture/ tram/bus
Actuellement géré par Veolia qui le sous-traite à des salariés non professionnels qui n'ont aucun sens du service public, la qualité du service clientèle des parkings relais est jugée nulle par le collectif Circulons !
Autre aberration du système proposé, l'interdiction d'y stationner toute la nuit. Ainsi, les infirmières de nuit travaillant à Pellegrin, récoltent chaque nuit 9 €uros d'amende du fait de laisser leur véhicule entre 2 à 5 h du matin. « C'est une discrimination vis à vis des travailleurs de nuit ! » s'insurge M. Baldelon.
Selon lui, pour plus de sécurité, une présence humaine serait d'ailleurs à assurer dans les parcs-relais ; lesquels sont les pivots de la mobilité intermodale, et donc de la fluidité du trafic sur l'ensemble de la CUB.

4 | Annexe 1
Rencontre avec 7 associations partenaires de la CUB

Association n° 7 Les Droits du Piéton

Entretien avec son président René Vernet à la Maison de la Nature, 3 rue Tauzia (Bordeaux. 05 56 02 66 54 www.ddp-gironde.org L'association promeut la marche à pied et la sécurité du piéton.

L'entretien à bâtons rompus avec R. Vernet a plutôt été l'occasion d'un échange de données. Voir la documentation technique reproduite en annexes 5 et 6.
L'association « Les Droits du Piéton en Gironde », est adhérente à l'association nationale « Les Droits du Piéton » fondée en 1959 et reconnue par le Ministère des Transports.

A l'instar de son homologue lyonnais, « Les droits du piéton pour une cité humaine », elle est devenue un partenaire à part entière des institutions communautaires de la métropole bordelaise et travaille en direct avec le CERTU et de la DSCR.

Depuis 2003, dans la droite application du PDU de la métropole, elle réfléchit à la continuité des axes stratégiques tels que :
- favoriser le report modal des automobilistes vers des modes moins polluants dont la marche et le vélo,
- garantir le confort, la sécurité et la continuité des itinéraires piétons et cyclistes dans une ville de proximité.

En liaison avec les autres associations, dont Vélocité, Roll'air, GIHP, et surtout la Ligue contre la violence routière, le Droit du Piéton en Gironde est donc présent sur tous les fronts, même si cela reste une très petite association.

Elle travaille en partenariat avec le GASR (groupement des associations de sécurité routière) en participant à des actions de sécurité, dans les établissements scolaires et en association avec SOS victime de la route, Ligue contre la violence routière, la MGET, survivre sur la RN 215, la FFCT etc.
Elle adhère aux principes portés par l'association parisienne « Rue de l'avenir »[12]. Cette dernière est à l'origine de la diffusion du concept nord-européen de « Zone de rencontre » qui existe déjà en Belgique et en Suisse et a son corollaire anglais et allemand. Se situant entre l'aire piétonne et la zone trente, on y circule à basse vitesse (20 km/h)et le piéton est partout prioritaire, obligeant les véhicules à rouler au pas, ce nouveau type d'aménagement a donc été adopté par un décret du Conseil d'Etat du 30 juillet 2008.

12 Créée en 1987, l'association « Rue de l'avenir » a publié en 2007 une brochure « Aménagements et bonnes pratiques pour une ville plus sûre et agréable à vivre ».

4 | Annexe 2
Une réponse technique à l'orientation des déficients visuels dans la ville, un système d'information et de guidage

Extrait du dossier technique de la société Phitech (www.phitech.fr)
Système mis en place dans la ville de Nancy

Phitech

Actitam_rev_F

Actitam

PRIX de l'INNOVATION 2007
salon des maires et des collectivités locales

Système d'information et de guidage

pour les personnes déficientes visuelles

dans le cadre des

Etablissements Recevant du Public

et des

Transports

Phitech
6 Allée Pelletier Doisy - 54600 Villers les Nancy
Tél : 03 83 40 67 04 - Fax : 03 83 40 78 11 - www.phitech.fr

4 | Annexe 2
Une réponse technique à l'orientation des déficients visuels dans la ville, un système d'information et de guidage

Phitech

Actitam

PREAMBULE

Phitech a développé, en partenariat avec différentes associations[1] de personnes aveugles ou mal voyantes , "Actitam".

Actitam répond en tout point aux attentes des personnes déficientes visuelles (**93% d'opinion très favorable noté : 17,4 / 20** [illegible] permet de disposer, de façon discrète, des informations nécessaires tant d'un point de vue du guidage que d'un accè l'information.

Un petit boîtier permet, sur sollicitation (appui sur une touche), d'activer l'émission radio d'une borne (balise) et de diffuser sur Haut parleur (ou son oreillette) le message transmis sous forme numérique sans occasionner de gêne pour l'entourage.

Actitam est une réponse performante, simple à mettre en œuvre, qui répond à tous les besoins d'informations des défici visuels.

Actitam permet ainsi :

- d'identifier un bâtiment, d'en repérer l'entrée et de disposer des informations le concernant (horaires d'ouvert services disponibles) ainsi que de se guider à l'intérieur de celui-ci.
- de diffuser des annonces habituellement présentes sous formes visuelles (promotions dans un magasin, o exceptionnelles, carte d'un restaurant, etc.)
- d'apporter des informations plus personnalisées comme un changement de salle de cours pour un étudiant c trajet pour atteindre sa chambre dans un hôtel.
- de repérer une station de tramway, un arrêt de bus ou un quai de gare et de disposer des horaires en fonctio la destination.
- de demander, dans les lieux ayant validé l'option, une assistance humaine par un simple appui sur une tou L'appel est localisé par la balise ayant reçu la demande.
- d'assurer une véritable continuité de service : il est compatible avec les systèmes d'annonces sonores piétons aux feux tricolores.

Enfin Phitech a spécialement conçu son système pour permettre une mise à jour très facile des informations.

Actitam peut, ainsi être :

- raccordé à un panneau d'affichage dynamique et transmettre les informations affichées automatiquement et en temps réel
- raccordé en réseau via un serveur de messages ; un simple outil bureautique permet la création des messages qui peuvent aussi être personnalisés.
- autonome à l'entrée d'un bâtiment ; la mise à jour éventuelle se faisant par carte mémoire

Actitam est un moyen fiable pour aider tous les citoyens à mieux vivre et tous les usager de la ville à s'y retrouver et se l'approprier.

4 | Annexe 2
Une réponse technique à l'orientation des déficients visuels dans la ville, un système d'information et de guidage

Phitech

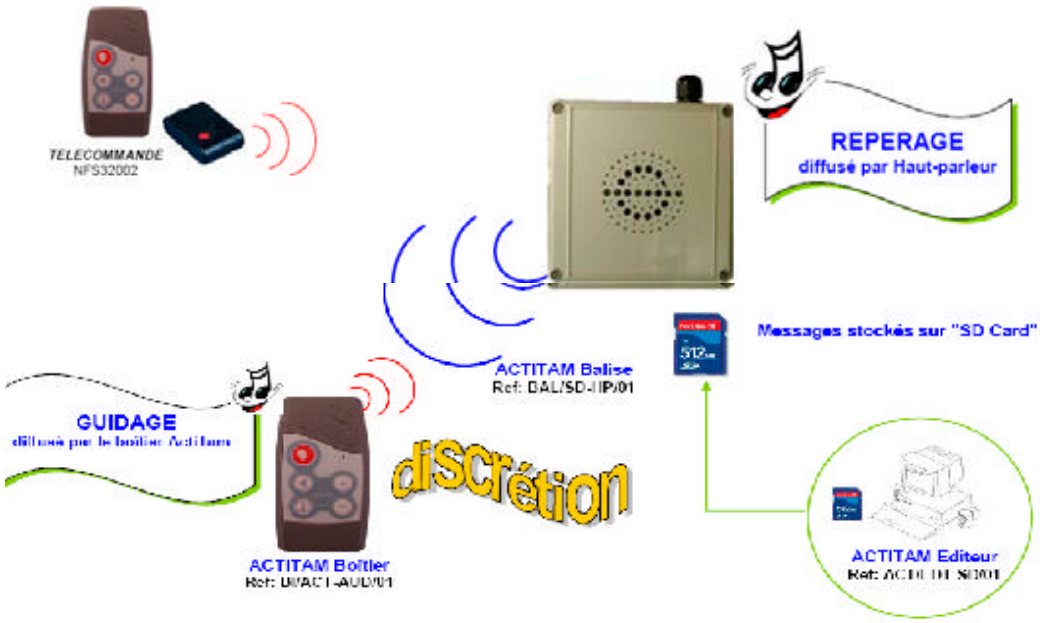
Actitam rev 1

1. PRESENTATION.

La réponse performante, simple à mettre en œuvre pour répondre à tous les besoins d'information des déficients visuels

1.1. BALISE

- Une balise **Phitech** dans un bâtiment, permet à une personne déficiente visuelle, de disposer en toute autonomie d'informations de tout type (guidage, heures d'ouverture, évènementielle).
- La balise ne nécessite qu'une prise secteur, elle est installée de façon discrète et les messages créés à partir de l'applicatif "**ActiTam EDITEUR**" sont stockés sur une carte mémoire type "SD Card". La mise à jour s'effectue par remplacement de la SD Card.



La balise diffuse sur son haut-parleur le message de **repérage** puis transmet par radiofréquence le message **d'information** ou de **guidage** diffusé **de façon discrète** sur le Haut-parleur (ou l'oreillette) du boitier Actitam®.

Message de type : *"Bienvenue à la Mairie, nos bureaux sont ouverts de 08H00 à 12H00 et de ..."*

Chaque balise couvre 100 mètres de rayon, plusieurs balises sont ensuite connectées au travers d'un réseau. Les ERP peuvent ainsi être repérées, les informations dans la ville diffusées à la demande, les accès des différentes établissements identifiés. Cette assistance fonctionne dans tous types de lieux publics et s'interface avec les équipements d'informations des transports.

4 | Annexe 2
Une réponse technique à l'orientation des déficients visuels dans la ville, un système d'information et de guidage

Phitech

Actitam rev 1

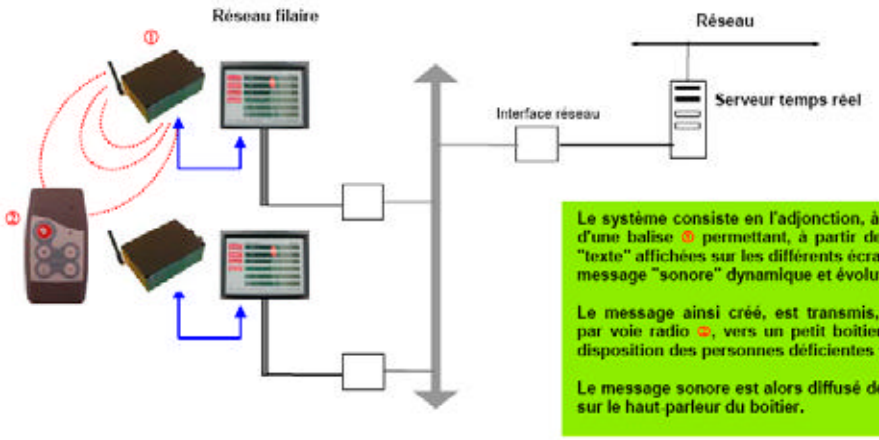
3. TRANSPORTS

3.1. ARRETS DE BUS OU DE TRAM

Pour repérer un arrêt, s'assurer du sens de circulation et connaître les horaires ou l'état du trafic.

Phitech s'interface avec les principaux SAEIV en service.

3.2. INTERCONNEXION AU SYSTEME SAEIV



Le système consiste en l'adjonction, à chaque borne, d'une balise ① permettant, à partir des informations "texte" affichées sur les différents écrans, de créer un message "sonore" dynamique et évolutif.

Le message ainsi créé, est transmis, sur demande, par voie radio ②, vers un petit boîtier portatif mis à disposition des personnes déficientes visuelles.

Le message sonore est alors diffusé de façon discrète sur le haut-parleur du boîtier.

- 8 -

4 | Annexe 2
Une réponse technique à l'orientation des déficients visuels dans la ville, un système d'information et de guidage

Phitech

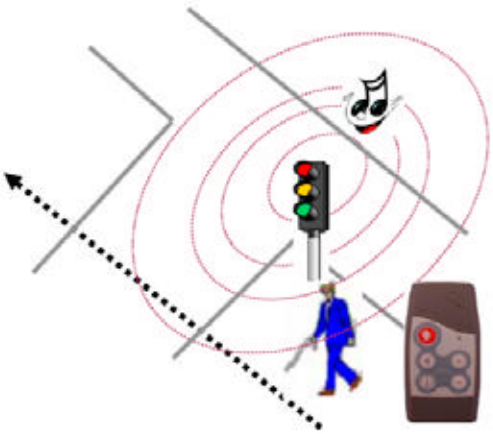
Actitam rev 1

3.3. GARES SNCF

Pour connaître en temps réel la voie, le quai et l'horaire de départ d'un train aussi bien que disposer des informations de guidage pour trouver l'accueil, le guichet, les quais…

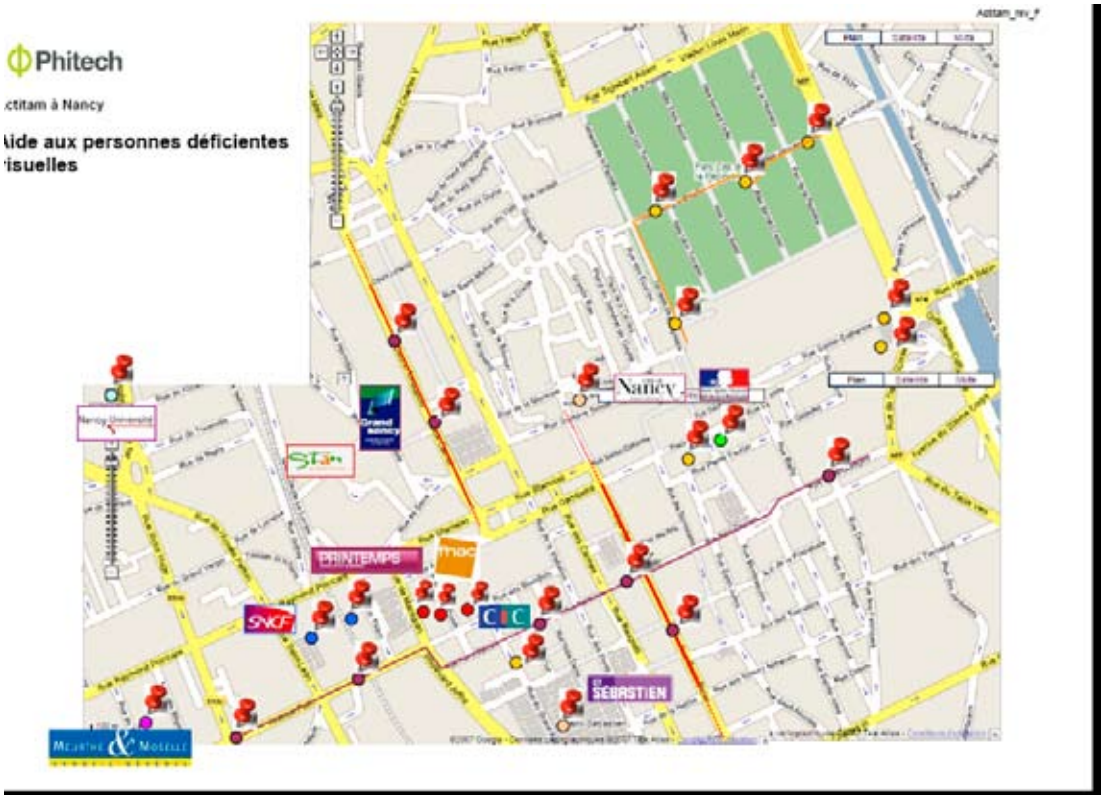
Une ou plusieurs balises (émetteurs/récepteurs) peuvent être connectées à différents moyens de communication (écran, afficheur, poste de contrôle, etc.) et ainsi diffuser, sur sollicitation du Boîtier **Actitam**, de l'information "audio" pour les personnes mal voyantes.

4. SE DEPLACER EN VILLE



Pour assurer la continuité de service et permettre aux personnes déficientes visuelles d'obtenir les informations sonores aux feux tricolores sans pour autant multiplier les télécommandes, Phitech est compatible avec les dispositifs respectant la norme **NFS32002** du 1er décembre 2004. Un simple appui sur une touche du boîtier déclenche alors l'annonce pour la traversée du carrefour.

4 | Annexe 2
Une réponse technique à l'orientation des déficients visuels dans la ville, un système d'information et de guidage



Carte de la mise en accessibilité visuelle du coeur urbain de Nancy

Liste des sites publics et privés déjà installés par Phitech :
- tous les arrêts de bus
- la Mairie de Nancy et ses services
- la Préfecture
- le Conseil général
- l'université
- la SNCF
- le Printemps
- le CIC
- la FNAC
- un restaurant
- un centre commercial

4 | Annexe 3
Fiche technique pour toilette publique

Extrait du guide Handicité, service d'information pour téléphone mobile créé en partenariat avec SFR et l'association Mobile en ville). Géolocalisation et guide des lieux et équipements adaptés dans la ville. Les toilettes sont en particulier très détaillées dans le service proposé.
Villes équipées : Paris, Lille, Nantes, Grenoble, Rézé.

Accès aux lieux et aux toilettes

1. Tout le cheminement, depuis la rue jusqu'à l'intérieur du lieu et à l'intérieur des toilettes, doit être « accessible » :
   - la largeur des passages (trottoirs, couloirs, ...) doit être supérieure à 80 cm ;
   - la hauteur des marches (bateaux des trottoirs, marche à l'entrée ou à l'intérieur, ...) doit être inférieure à 7 cm.

Nota :
- Dans le cas où la hauteur des marches est comprise entre 2 et 7 cm, le service l'indique clairement à l'utilisateur avec un message du type « 1 marche xx cm ».
- Si le lieu comporte 2 marches successives (c'est-à-dire rapprochées de moins de 1 m 30), il est considéré comme inaccessible.

2. L'intérieur de la cabine de toilette doit présenter un espace minimal au sol de 80 x 130 cm (hors tout obstacle et hors débattement de porte).

3. La personne en fauteuil roulant doit pouvoir entrer dans la cabine de toilette et fermer la porte elle-même (cela restreint le champs d'application du critère précédent).

Présence de porte(s)

La largeur « utile » de toutes les portes utilisées doit être supérieure à 80 cm

Présence d'un ascenseur

Si l'accès aux lieux ou aux toilettes nécessite d'utiliser un ascenseur, tous les critères d'accessibilité suivants ont été vérifiés :
- Largeur du couloir devant l'ascenseur > 1,40 m
- Largeur utile de la porte > 80 cm
- Dimension de la cage d'ascenseur (profondeur X largeur) >= 1,30 m x 1 m
- Boutons de commande < 1,30 m du sol
- Si la rotation est impossible à l'intérieur de la cabine (dimension de la cage < 1,50 m x 1,50 m), les boutons de commandes doivent être situés sur l'une des parois latérales de l'ascenseur

Options des toilettes

Accès latéral à la cuvette ?
Présence ou non d'un espace au sol de 80 x 130 cm à côté de la cuvette, afin de positionner le fauteuil roulant parallèlement. Y a t-il une barre d'appui à côté de la cuvette ? Elle peut être fixe ou relevable, posée côté « mur » ou côté « espace libre ».

4 | Annexe 3
Fiche technique pour toilette publique

La cuvette est elle rehaussée ? Quelle est sa hauteur ?
Selon la législation en vigueur (août 2006) :
- cuvette non rehaussée si hauteur < 46 cm
- cuvette rehaussée (conforme) si hauteur entre 46 et 50 cm
- cuvette rehaussée (non conforme car trop haute) si hauteur > 50 cm

Y a t-il un lavabo à l'intérieur même de la cabine de toilette ?
Très utile pour des soins ou des sondages.

Notons qu'il manque les recommandations pour les zones de préhension : atteinte à la commande d'eau (pas plus de 40 cm) et la place du miroir (80 cm).

4 | Annexe 4
Journal Officiel RF n° 0178 du 1er août 2008 (extrait)

- Création officielle des Zones de Rencontre

- Suppression des sens uniques pour les cyclistes (zones 30)

Décret
Décret n° 2008-754 du 30 juillet 2008 portant diverses dispositions de sécurité routière NOR : DEVS0810101D

Le Premier ministre
Sur le rapport du ministre d'Etat, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire,
Vu le code de la route, notamment ses articles L. 223-6 et L. 235-2,
Vu la loi n° 2007-297 du 5 mars 2007 relative à la prévention de la délinquance, notamment son article 23,
Vu les avis du groupe interministériel permanent de la sécurité routière en date des 18 septembre 2007, 11 mars et 25 juin 2008,
le Conseil d'Etat (section des travaux publics) entendu, décrète :

Chapitre 1er : Mesures de sécurité routière

Section 1 : Aménagement de zones de circulation particulières en agglomération

Article 1
L'article R. 110-2 du code de la route est modifié comme suit :
I - Les dispositions du troisième alinéa sont remplacées par les dispositions suivantes :
« aire piétonne : section ou ensemble de sections de voies en agglomération, hors routes à grande circulation, constituant une zone affectée à la circulation des piétons de façon temporaire ou permanente. Dans cette zone, sous réserve des dispositions de l'article R. 431-9, seuls les véhicules nécessaires à la desserte interne de la zone sont autorisés à circuler à l'allure du pas et les piétons sont prioritaires sur ceux-ci. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation ».

II - Après le quatorzième alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :
*« **zone de rencontre : section ou ensemble de sections de voies en agglomération constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers**. Dans cette zone, les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules. La vitesse des véhicules y est limitée à 20 km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable. »*

III - Le quinzième alinéa devient le seizième alinéa et ses dispositions sont remplacées par les dispositions suivantes :
*« zone 30 : section ou ensemble de sections de voies constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. **Dans cette zone, la vitesse des véhicules est limitée à 30 km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes,** sauf*

dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable. »

Article 2
Les dispositions de l'article R. 411-3 du code de la route sont remplacées par les dispositions suivantes :
« Art. R. 411-3. - L'autorité détentrice du pouvoir de police de la circulation détermine le périmètre des aires piétonnes et fixe les règles de circulation à l'intérieur de ce périmètre. »

4 | Annexe 5
Le code de la rue, expliqué par la DSCR au CERTU

à l'occasion de la Journée RST Grandes agglomération du 9 08 2008

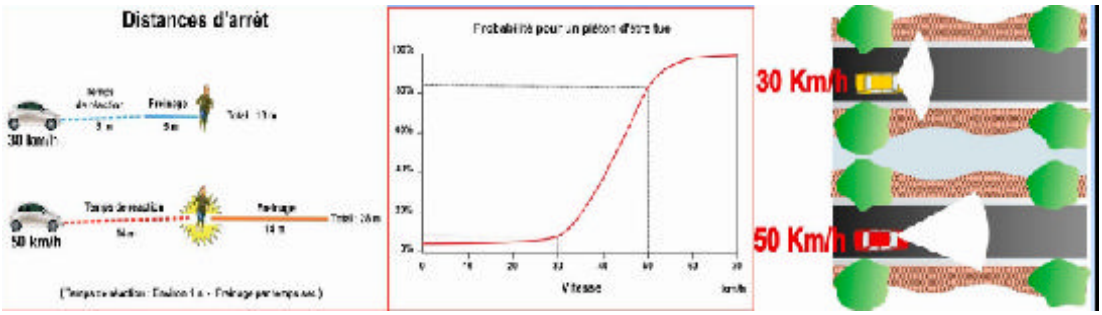


Illustration 11 : Zone 50 - zone 30 : un progrès notable en matière de sécurité routière du piéton

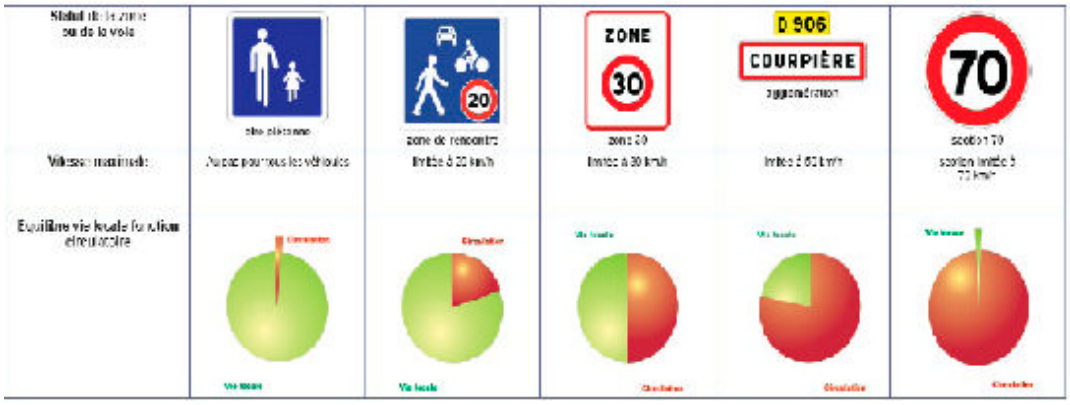
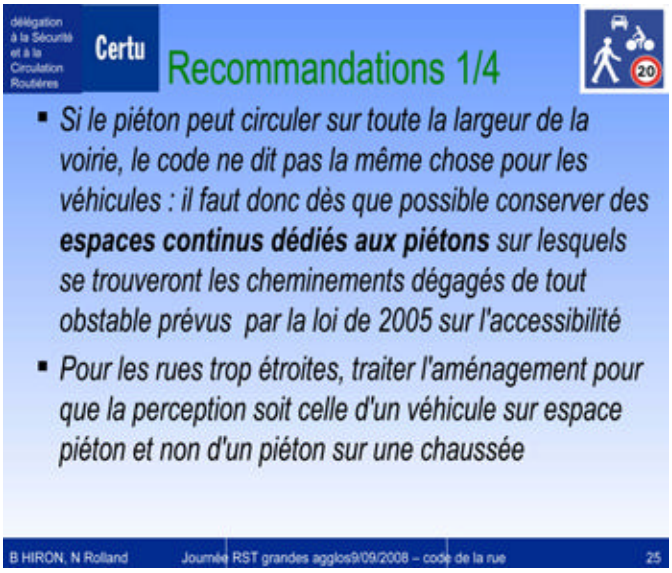


Illustration 12 : Zone 30 - zone 20 : un meilleur équilibre vie locale/fonction circulatoire

4 | Annexe 5
Le code de la rue, expliqué par la DSCR au CERTU

La zone 20 : une solution pour expérimenter les axes opérationnels du PMAV



4 | Annexe 6
Droits du piéton et sécurité routière

Contribution de Jacques ROBIN
jacques-marie-robin@wanadoo.fr
(Photos Jacques ROBIN)

Pour une ligne d'avancée large de 5 mètres en amont du passage piéton

Extrait du rapport :

– traite des difficultés et des dangers pour les piétons de traverser sur un passage piéton du fait que les véhicules s'arrêtent trop près du passage piéton ;

– expose les avantages sécuritaires du marquage d'une ligne avancée, large, continue et visible à environ cinq mètres en amont du passage piéton, pour matérialiser le point d'arrêt si l'on prévoit de s'arrêter ;

– rappelle que la Conférence des Nations Unies (Convention de Vienne 1968) prévoit que la ligne continue utilisée pour l'arrêt aux carrefours pourvus de stop « peut aussi être employée pour indiquer la ligne de l'arrêt éventuellement imposé par un signal lumineux » ;

– montre que la plupart des pays européens, et hors Europe, ont utilisé, depuis plusieurs décennies, cette possibilité offerte pour les feux de signalisation en plaçant ce marquage en amont du passage piéton précédant les feux (une série de photos est jointe) ;

Le rapport expose l'expérimentation existant depuis 1997 dans une ville française ;

– analyse certaines analogies avec le sas vélos ;

– suggère deux propositions :

propose d'examiner les moyens pour aboutir à la possibilité de marquage d'une telle ligne avancée :
- devant les passages piétons **situés aux feux** de signalisation, en France, par homogénéité avec les autres pays.
- devant les passages piétons **non situés aux feux**, en France si le principe de subsidiarité le permet, ou à l'échelon européen si une directive européenne est nécessaire.

Difficultés et dangers pour les piétons de traverser sur un passage piéton et avantages du marquage d'une ligne avancée.

Trois causes de dangers existent aux passages piétons :
- **Le manque de visibilité** entre le piéton qui traverse et le véhicule (voiture ou moto) qui double le premier véhicule arrêté. Ce danger est présent à tous les passages-piétons (avec ou sans feux).
- **Les hésitations et craintes** du piéton face à des véhicules qui s'approchent, situation qui se conclut en général au profit du véhicule. Ce deuxième danger se trouve seulement aux passages-piétons sans feux.
- **Le redémarrage impromptu**, pour des raisons variées (hésitations réciproques, distraction, maladresse sur les pédales,...) Ce danger concerne tous les passages-piétons (avec ou sans feux).

Dans les trois cas, le rapport fait la démonstration qu'une bande de sécurité de 5 mètres éviterait des cas d'accidents mortels, en permettant de voir venir le danger et d'adapter son comportement.

Notons que cette bande de sécurité piéton pourrait se caler sur le sas vélo déjà adoptée dans la CUB.

a'urba.
agence d'urbanisme
Bordeaux métropole Aquitaine

Agence d'urbanisme Bordeaux Métropole Aquitaine
Hangar G2 - Bassin à flot n°1 BP 71 - F-33041 Bordeaux Cedex
tél.: 33 (0)5 56 99 86 33 | fax : 33 (0)5 56 99 89 22
contact@aurba.org | www.aurba.com

© aurba | juillet 2009