



Mairie de Joinville-le-Pont
Services Techniques Municipaux



Commission Communale pour l'Accessibilité aux
Personnes Handicapées (C.C.A.P.H.)

COMPTE-RENDU REUNION N°7

Vendredi 12 Décembre 2008, 9h30

Présents :

- M. Jean-Jacques GRESSIER, Maire-Adjoint
- Mme Marie-Paule de FABREGUES, Maire-Adjoint
- Mme Chantal ALLAIN, Conseillère Municipale
- M. Olivier AUBRY, Conseiller Municipal
- M. Jean-Claude NATALLELI, Association « Joinville Ecologie », *représentant Mme Anne MEUNIER*
- M. Pierre LAVERLOCHERE, Association « Palissy Petit Parc »
- M. Joël MENAGER, Foyer A.P.F. « Bernard Palissy », Joinville-le-Pont
- M. Gérard COLAS, Riverain
- Mme Chantal RIALIN, Riveraine
- Mme Delphine SOYER-BENVENISTE, Riveraine
- M. Alain LEMEUR, Responsable du service Infrastructures, Mairie de Joinville-le-Pont
- Mlle France COURAPIED, Secrétariat C.C.A.P.H., Services Techniques, Mairie de Joinville-le-Pont

Absents excusés :

- Mme Chantal DURAND, Maire-Adjoint
- M. Benoit WILLOT, Conseiller Municipal
- Mme Aline BALDINGER, Comité Ile Fanac
- M. François LAUMONIER, Directeur de l'E.S.A.T. « Les Ateliers de Polangis »
- M. Jean-Luc MORTET, A.P.F. 94
- M Jacques-Félix PERRON, Directeur de l'Ecole de Musique
- Mme Anne MEUNIER, Association Joinville Ecologie », *représentée par M. Jean-Claude NATALLELI*
- M. Patrice ARDENNES, « Access Transport »

1) Introduction :

Mademoiselle COURAPIED présente Mesdames Chantal RIALIN et Delphine SOYER-BENVENISTE, qui ont très récemment intégré la commission ; elle les en remercie.

Pour faciliter la compréhension de tous, Mademoiselle COURAPIED demande aux membres de la commission de bien vouloir parler à haute et intelligible voix et de prendre la parole, chacun son tour.

Mademoiselle COURAPIED présente ensuite Monsieur Alain LEMEURE, nouveau responsable du service Infrastructures, depuis le 1^{er} octobre 2008.

Puis, elle laisse la parole à Monsieur WISSER, de la RATP 94.

2) Questions préalables :

Madame RIALIN souhaiterait équiper la salle - idéalement l'Hôtel de Ville - d'une boucle magnétique pour permettre à Mme SOYER-BENVENISTE de suivre tous les débats. Cette installation profiterait à l'ensemble du public malentendant.

3) Présentation de la démarche accessibilité de la RATP Val de Marne par Monsieur Alain WISSER :

La RATP a entamé son diagnostic accessibilité dès l'année 2005. Avec l'aide de l'Association des Paralysés de France (A.P.F.), elle a, dans un premier temps, principalement orienté son diagnostic vers les Utilisateurs de Fauteuils Roulants (U.F.R.). Depuis, elle cherche également des solutions pour répondre aux problématiques liées au handicap sensoriel et mental. Selon les termes de la loi du 11 février 2005, les transports devront tous être accessibles à l'horizon 2015. Tous les transporteurs sont concernés : RATP, SNCF, transporteurs privés, administrations...

Monsieur GRESSIER indique aux membres de la commission qu'aux Etats-Unis, ce sont les bus qui s'adaptent aux arrêts, en s'abaissant au moment d'arriver. Quelles sont les raisons qui font qu'en France, ce sont les arrêts qui doivent s'adapter aux bus ?

Monsieur WISSER lui répond que les arrêts « français » présentent des configurations très différentes d'un point à un autre (hauteur trottoirs, courbes...). Le constructeur ne peut malheureusement pas modifier le matériel roulant existant.

Monsieur WISSER poursuit. La RATP a adopté un plan d'entreprise totalisant 17 engagements. L'accessibilité en constitue un ; ce qui est l'expression d'une démarche volontaire et consciente. Les grands principes de ce plan sont divers : rendre les équipements polyvalents (les installations doivent être accessibles à tous les utilisateurs), permettre l'équité des accès aux transports mais aussi aux services et surtout, agir en concertation avec les associations spécialisées.

Madame SOYER-BENVENISTE souligne les antagonismes pouvant parfois apparaître parfois entre les différents utilisateurs.

Fin 2008, 65 lignes (dont 33 à Paris) sur 245 au total sont accessibles en Ile-de-France. 90% des bus seront à plancher bas avec rampe amovible d'ici 2009. Il faut savoir que les équipements existants ne sont pas adaptables : les bus sont de véritables « usines électroniques ». La RATP achète environ 300 nouveaux bus/an.

Les tramways sont accessibles de construction.

65 « gares » RER desservent l'Île de France. 54 sont accessibles, de l'entrée jusqu'au quai. S'agissant de l'accès au train précisément, des études ont démontré qu'il n'était pas possible d'aménager les matériels en conséquence car de nombreuses gares (comme Bastille, Joinville...) présentent une courbe. La solution mise en place par la RATP et qui semble satisfaisante d'après les premiers retours qu'elle en a, est l'accompagnement de la personne handicapée par l'agent de gare. Pratiquement, la personne handicapée se présente à l'accueil de sa station de départ, qui se met alors en relation avec les agents de gare de la station de destination en communiquant le n° du train. Un agent de gare au départ prépare la rampe amovible en la disposant en tête de quai pour permettre à la personne handicapée d'entrer dans le train ; à l'arrivée, un autre agent attend la personne avec la rampe en question.

Cette solution est acceptable, finançable et surtout, techniquement faisable. C'est une solution qui permet, en outre, de renforcer les relations humaines.

Madame de FABREGUES se demande comment cette procédure peut fonctionner si plusieurs personnes handicapées se présentent au même moment.

Monsieur WISSER lui indique que les agents de gare sont en capacité de gérer une telle situation.

Madame SOYER-BENVENISTE souhaite savoir si ce service fonctionne jour et nuit.

Monsieur WISSER lui répond dans l'affirmative.

Madame RIALIN se demande comment cela se passe dans le métro.

Monsieur WISSER lui répond en parlant du « bon exemple » de la ligne 14, dont les 9 stations, y compris les accès au train, sont accessibles. Pour le reste du métro parisien, l'instauration d'un « réseau noyau » et une politique de mécanisation sont actuellement en cours d'étude. Les réseaux bus pourraient prendre le relais en surface.

Monsieur LAVERLOCHERE souhaite savoir qui est responsable de l'accessibilité des gares.

Monsieur WISSER lui répond que la RATP est le maître d'ouvrage de ses gares (au sens « bâtiments ») : elle est donc responsable de la mise en accessibilité de ces structures. Chaque gestionnaire de voirie est ensuite responsable des voies menant jusqu'à l'entrée de la gare.

S'agissant du handicap sensoriel et mental, la RATP envisage d'équiper ses lignes de bus d'équipements sonores et visuels. Les bus annoncent déjà pour la plupart le nom de la prochaine station. Des systèmes « visuels » (clignotement par exemple) sont en cours de développement. Certains arrêts sont déjà équipés du système SIEL (Système d'Information et d'Exploitation en Ligne - il s'agit de l'indicateur d'attente située en plafond d'arrêt). Ces systèmes devraient prochainement équiper la totalité des arrêts.

Madame RIALIN répond que ce système n'est malheureusement que visuel.

Monsieur WISSER lui indique que la possibilité de renseigner de manière auditive, via un bip, est actuellement envisagée.

Madame RIALIN souhaite que ce nouveau système de bip soit connectable à celui existant dans les communes, comme à Joinville, pour les traversées de carrefours. Sans cette compatibilité, les personnes malvoyantes seraient contraintes d'avoir une multitude de matériels sur elles !

Monsieur LEMEUR indique que les normes actuelles imposent l'utilisation de 2 fréquences de bips au maximum. Il n'y a donc pas d'inquiétude à avoir sur la compatibilité des matériels les uns avec les autres.

Les stations « tramway » et « métro » sont toutes équipées du système SIEL, tant en annonces visuelles que sonores. Les quais sont également équipés de bandes d'éveil et de vigilance (bandes podotactiles).

Quelles sont les perspectives de la RATP ? Quid, par exemple, des accès aux automates, aux informations sur le réseau, sur le site internet de la RATP ?...

L'entreprise suit plusieurs pistes de travail. Il faut savoir, par exemple, qu'il faut compter 10 ans d'études pour fabriquer un automate. Malheureusement, la plupart des automates installés n'a pas été conçu pour les fauteuils. Les jambes butent inévitablement contre l'automate. Une personne en fauteuil ne peut pas non plus composer son code de carte bancaire, sans que celui-ci soit vu par tous les passants, tant l'encoche est placée haut sur l'automate.

Mme SOYER-BENVENISTE souhaiterait justement savoir si le handicap auditif est désormais inclus dans le cahier des charges des automates. Les sourds et les malentendants ne lisent pas tous. Une traduction en simultanée est-elle prévue ?

Monsieur WISSER lui répond qu'à priori, ce n'est pas prévu. Néanmoins, un groupe spécifique de travail de la RATP a justement pour objectif d'identifier, avec les différentes associations spécialisées, les problématiques rencontrées par les différents types de handicap.

Madame RIALIN montre les difficultés qu'elle rencontre aux automates en tant que non-voyante. Pour améliorer cet état de fait, il suffirait juste d'un logiciel vocal, avec une prise audio dans laquelle les personnes malvoyantes ou non-voyantes pourraient insérer des écouteurs. Il existe déjà le point braille sur la touche « 5 », mais ce n'est pas suffisant. Selon le type d'automate, elle ne sait pas très bien quelles actions faire et à quel moment : retirer la carte ? prendre le ticket ? prendre les billets ? etc.

Madame SOYER-BENVENISTE profite de ce sujet pour faire une parenthèse d'ordre linguistique. Il est important de pouvoir faire comprendre aux gens qu'il existe différents degrés de surdité. Il faut garder en mémoire que tous les malentendants n'ont pas forcément appris la langue française et qu'ils ne peuvent donc pas forcément suivre une conversation, même en lecture labiale. Un sourd de naissance n'aura jamais eu l'occasion d'apprendre la langue française car il ne l'aura jamais entendue. La Langue des Signes Française (LSF) ne suit pas forcément la syntaxe de la langue française. L'automate constitue alors pour lui une double difficulté : difficulté matérielle d'une part, mais aussi difficulté de compréhension de l'écrit à l'écran. Il fera inévitablement des contresens. Dans toutes les situations quotidiennes, il devrait y avoir une traduction simultanée en LSF. D'où la nécessité de former les personnels d'accueil à la LSF avant 2015.

Monsieur WISSER en profite pour signaler qu'un grand nombre d'agents de la RATP suit actuellement des formations liées au handicap, comme l'apprentissage de la LSF. Mais c'est une formation lourde car cette langue ne s'apprend pas facilement. Il faut souvent des mois, voire des années, pour la maîtriser parfaitement. Mais l'entreprise RATP est une entreprise multimodale. Elle doit tenir compte de toute la population utilisatrice et doit trouver des solutions permettant des compromis. Elle est régulièrement confrontée à l'incompréhension des informations RATP par les personnes étrangères par exemple. Celles-ci ne savent pas « prendre la ligne n°

XXX ». Elles savent « prendre la ligne qui va à la mairie » ou « prendre la ligne jaune ».

Madame RIALIN ajoute que la question de la compréhension et de la prise de conscience ne se joue pas forcément sur la formation des personnels. Il est aussi question de citoyenneté. Preuve en est, le stationnement sauvage qui bloque les trottoirs, forçant les gens à mobilité réduite à prendre la chaussée, au péril de leur vie !

Monsieur WISSER s'attarde plus spécifiquement sur le cas joinvillais. Joinville est desservie par la ligne A du RER et par 9 lignes de bus, totalisant 36 points d'arrêt. Sur ces 36 points d'arrêt, 8 sont aujourd'hui accessibles.

Un arrêt est réputé accessible lorsqu'il est desservi par un matériel roulant adapté, quand celui-ci arrive de manière complétement parallèle au trottoir devant l'arrêt, lorsque la pente de la rampe amovible est inférieure ou égale à 10%, et enfin, quand le cheminement immédiat autour de l'arrêt permet d'accéder au bus facilement. Outre ces conditions, l'accessibilité doit effectivement être aussi du domaine du comportement.

Monsieur LAVERLOCHERE souligne que la responsabilité de la commune est engagée lorsque les règles édictées ne sont pas respectées, comme celles contenues dans le Code de la Route (stationnement sauvage).

Madame RIALIN dit que c'est souvent aux personnes handicapées de faire elles-mêmes la police. Il faut sensibiliser dès le plus jeune âge. Le respect des personnes handicapées, entre autres, doit pouvoir intégrer l'éducation des tout-petits.

Monsieur WISSER ajoute qu'il est toujours possible d'appeler le chauffeur pour faire respecter certaines règles de bienséance dans le bus dont il a la responsabilité.

Monsieur LAVERLOCHERE indique qu'aux Etats-Unis, les personnes handicapées sont traitées différemment. Il existe tout un panel de véhicules adaptés, qui ont des rampes qui sortent à l'horizontale, réglables en hauteur. C'est une solution plus longue à mettre en œuvre certes, mais c'est une réponse différente.

Monsieur WISSER lui répond que ces solutions-là ne sont pas envisageables en France, à cause des trottoirs notamment.

Le Val-de-Marne compte près de 2300 points d'arrêt. Fin 2008, 14 lignes de bus étaient « accessibles ». Pour qu'une ligne soit réputée accessible, le matériel roulant doit être adapté, 70% des points d'arrêts de la ligne doivent être accessibles et les travaux de mise en accessibilité doivent avoir été entrepris. Monsieur WISSER se montre optimiste pour les lignes traversant Joinville.

Monsieur COLAS souhaite connaître le surcoût de l'adaptation d'un bus, ainsi que le prix d'un aménagement de point d'arrêt, et enfin, qui sont les financeurs.

Monsieur WISSER indique que le Syndicat des Transports d'Ile de France (STIF) et la Région Ile de France financent chacun 50% des investissements (hors frais d'études). Le coût moyen de l'aménagement d'un arrêt est situé aux alentours de 10/12 000 € HT. Sur le matériel roulant, il n'a pas de réponse particulière à apporter, car la RATP rachète aujourd'hui des bus tout équipés.

Monsieur LAVERLOCHERE aimerait connaître l'état d'avancement des dossiers « TVM » et « Orbival ». Le tracé TVM est-il figé ?

Monsieur GRESSIER répond que le tracé TVM n'est pas encore arrêté. Les deux versions sont encore à l'ordre du jour (version 1 : passage par le pont de St-Maur via l'avenue Charles Floquet / version 2 : passage par le pont de Joinville sur la RN4). La version 1 est sans doute la solution la plus acceptable pour la ville de Joinville. D'ailleurs, le Maire a très fermement maintenu cette position à l'occasion de récentes réunions. Il ajoute qu'il n'est plus question de bus articulés car il y aurait à priori un changement de bus programmé à Créteil. Le projet devrait voir le jour à l'horizon 2011/2012.

Monsieur WISSER ajoute que le matériel TVM sera accessible. Pour Orbival, il rappelle que le projet consiste en la création d'une grande rocade en banlieue, tout autour de Paris. L'horizon n'est pas encore connu.

Monsieur LAVERLOCHERE souhaiterait savoir si une connexion avec Joinville sera prévue.

Monsieur WISSER lui répond que le tracé Orbival n'est pas encore connu et que le choix des villes desservies seront principalement politiques.

Pour en revenir aux lignes de bus passant par Joinville, Monsieur WISSER estime, au vu des contacts engagés avec les services municipaux, que les lignes 101 et 201 devraient être accessibles en fin d'année 2009.

4) Diagnostic de l'accessibilité des voiries et des espaces publics du quartier Palissy :

→ Fiche 1 : avenue du Président Wilson

Résultat :

Moyennement accessible

Commentaires :

Pas de remarques particulières

→ Fiche 2 : rue du 42^{ème} de Ligne

Résultat :

Inaccessible

Commentaires :

Pas de remarques particulières

→ Fiche 3 : avenue des Familles

Résultat :

Accessible

Commentaires :

Pas de remarques particulières

→ Fiche 4 : avenue des Platanes

Résultat :

Inaccessible

Commentaires :

Monsieur LEMEUR indique que Monsieur le Maire souhaite traiter les points « écoles » en priorité. L'avenue des Platanes, dans laquelle se situe l'école primaire Palissy, en fera donc partie.

Monsieur LAVERLOCHERE signale que l'angle Gallieni/Platanes vient tout juste d'être refait (signalisation) mais aucun abaissé de trottoir n'a été réalisé !

→Fiche 5 : avenue Gilles

Résultat :

Moyennement accessible

Commentaires :

Monsieur LAVERLOCHERE signale que l'association « Palissy Petit Parc » a émis le souhait de l'installation d'un coussin lyonnais dans cette voie tant la vitesse y est parfois excessive. Qu'en est-il ?

Monsieur LEMEUR lui répond que cette opération est inscrite au Budget Primitif 2009. Les avenues Gilles et Palissy seront impactées.

→Fiche 6 : avenue de Palissy

Résultat :

Accessible

Commentaires :

Pas de remarques particulières

→Fiche 7 : avenue Lefèvre

Résultat :

Inaccessible

Commentaires :

Monsieur LEMEUR indique qu'il a inscrit au Budget Primitif 2009 la replantation des arbres de cette voie. Leur axe sera donc décalé de façon à créer un cheminement plus large. Il indique également que les services techniques municipaux ont pour projet de combler les fosses d'arbres les plus problématiques par de la résine de manière à gagner en largeur de confort.

→Fiche 8 : quai Gabriel Péri

Résultat :

Inaccessible

Commentaires :

Monsieur LAVERLOCHERE fait remarquer que le quai Péri est un lieu de promenade. Mais elle présente des risques d'accident assez élevés : les automobilistes y roulent parfois en sens interdit, les employés des 2 restaurants traversent régulièrement la rue pour servir en terrasse, l'accès pompiers n'est quasiment jamais garanti ... Il est urgent d'agir.

Monsieur LEMEUR se laisse l'année 2009 pour étudier les solutions les plus adaptées à la situation présentée par le quai Péri. Monsieur le Maire lui a

demandé, par exemple, d'installer des bornes amovibles. Avant toute(s) action(s) dans cette voie, il doit en clarifier le statut.

→Fiche 9 : avenue de la Plage

Résultat :

Inaccessible

Commentaires :

S'agissant des potelets, Monsieur LEMEUR a comme idée d'en installer des spécifiques avec indications en braille (« traversée Plage / Wilson » par exemple).

→Fiche 10 : avenue Alfred

Résultat :

Inaccessible

Commentaires :

Pas de remarques particulières

→Fiche 11 : avenue Théodore

Résultat :

Inaccessible

Commentaires :

Pas de remarques particulières

→Fiche 12 : ZAC des Studios

Résultat :

Accessible

Commentaires :

Pas de remarques particulières

→Fiche 13 : avenue Joyeuse

Résultat :

Accessible

Commentaires :

Pas de remarques particulières

→Fiche 14 : rue Charles Pathé

Résultat :

Inaccessible (mais accessible si cheminement sur piste cyclable)

Commentaires :

Monsieur LAVERLOCHERE fait remarquer que la piste cyclable s'arrête nette en bout de rue Pathé, ce qui est extrêmement dangereux.

Monsieur LEMEUR lui répond que 2009 sera consacré aux études relatives au réaménagement des quais Polangis et Péri. Une piste cyclable y sera certainement créée, d'où la nécessité de poursuivre celle de la rue Pathé. Ce

travail de fond s'accompagnera des réflexions autour de l'implantation de la station Vélib à la gare RER et de la restructuration du pôle intermodal.

Monsieur GRESSIER se demande pourquoi la rue Pathé est inaccessible puisqu'elle vient tout juste d'être refaite à neuf.

Mademoiselle COURAPIED lui répond que, compte tenu de l'étroitesse de la chaussée, les services techniques avaient alors considéré au moment de sa réfection la circulation des personnes handicapées sur la piste cyclable.

→Fiche 15 : rue Hugédé

Résultat :

Inaccessible

Commentaires :

Pas de remarques particulières

→Fiche 16 : avenue Vergnon

Résultat :

Moyennement accessible

Commentaires :

Pas de remarques particulières

→Fiche 17 : avenue du 11 Novembre

Résultat :

Inaccessible

Commentaires :

Monsieur LEMEUR indique que cette voie sera entièrement refaite après les travaux du G13.

→Fiche 18 : rue de la Fraternité

Résultat :

Inaccessible

Commentaires :

Pas de remarques particulières

→Fiche 19 : avenue Naast

Résultat :

Inaccessible

Commentaires :

Pas de remarques particulières

→Fiche 20 : avenue Dagoty

Résultat :

Accessible

Commentaires :

Pas de remarques particulières

→Fiche 21 : avenue Coursault

Résultat :

Accessible

Commentaires :

Pas de remarques particulières

→Fiche 22 : rue de l'Égalité

Résultat :

Inaccessible

Commentaires :

Pas de remarques particulières

→Fiche 23 : Place de Verdun (côté Palissy)

Résultat :

Moyennement accessible

Commentaires :

Monsieur LAVERLOCHERE mentionne l'existence de blocs-parc sur le trottoir de la Villa Gisèle ; les riverains se réservent du stationnement. Les voitures sont donc très souvent garées sur les passages piétons.

Monsieur GRESSIER fait part de l'existence d'un conflit de voisinage à cet endroit.

Monsieur LEMEUR étudiera de plus près la situation.

→Fiche 24 : avenue des Peupliers

Résultat :

Inaccessible

Commentaires :

Pas de remarques particulières

→Fiche 25 : impasse Brétigny

Résultat :

Accessible

Commentaires :

Pas de remarques particulières

→Fiche 26 : avenue Charles Floquet

Résultat :

Inaccessible

Commentaires :

Pas de remarques particulières

Monsieur LEMEUR indique que, malgré l'aspect « catastrophique » du présent diagnostic, beaucoup de petits travaux pourront être pris en charge par la régie voirie ou sur le bail d'entretien. Les travaux plus conséquents devront intégrer un programme pluriannuel d'investissement.

5) Suites

Prochaine réunion :

Vendredi 13 mars 2009, à 9h30
Salle de la Paillotte (2^{ème} étage de l'Hôtel de Ville
de Joinville-le-Pont – 23 rue de Paris)

La périodicité des réunions de la C.C.A.P.H. est fixée à 1 fois/trimestre.

Ordre du jour :

Accessibilité de la voirie et des espaces publics des quartiers Marne et Vautier
+ accessibilité des bâtiments communaux restants

A NOTER : Réunion de présentation du projet d'ascenseur Ile Fanac le lundi 26
janvier 2009, à 19h00, salle des Mariages (2^{ème} étage de l'Hôtel de Ville).

Diffusion aux participants