LA LETTRE D'INFORMATION DU SYNDICAT DES ÉQUIPEMENTS DE LA ROUTE

Signes

DE VILLES ET DE ROUTES

Syndicat des Equipements de la Route

VOIRIE ET ACCESSIBILITÉ "UN ENVIRONNEMENT INADAPTÉ EST SOUVENT SOURCE DE HANDICAP"

Interview

SORAYA KOMPANY,
CHEF DE CABINET DU DÉLÉGUÉ INTERMINISTÉRIEL AUX PERSONNES HANDICAPÉES

La loi du 11 février 2005 pour "l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées" a changé fondamentalement la donne pour les personnes concernées. A l'heure où entre en application l'arrêté relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics, Signes a voulu comprendre la logique de cette nouvelle approche et les conséquences pour les responsables des aménagements. Rencontre avec Soraya Kompany, Chef de cabinet du délégué interministériel aux personnes handicapées.

Signes : Quelles ruptures introduit la loi du 11 février 2005 et en quoi les responsables des aménagements de voirie sont-ils directement concernés ?

Soraya Kompany : Ces ruptures sont nombreuses, mais la plus importante est sans nul doute celle inscrite dans son article 2. La loi y stipule que "toute personne handicapée a droit à la solidarité de l'ensemble de la collectivité nationale, qui lui garantit, en vertu de cette obligation, l'accès aux droits fondamentaux reconnus à tous les citoyens ainsi que le plein exercice de sa citoyenneté". Ces droits fondamentaux couvrent aussi bien le droit à être scolarisé, à avoir un emploi, à accéder aux loisirs, à la culture mais bien évidemment aussi à pouvoir se déplacer librement.

Ce dernier droit est d'autant plus important qu'il conditionne souvent l'exercice des autres. C'est dire si les responsables des aménagements de la voirie sont au cœur de la question ! De plus, il s'agit ici d'un droit "opposable" ce qui signifie que désormais, quels que soient le niveau et le secteur de responsabilité, une personne en situation de handicap même momentanée peut demander des comptes sur le terrain juridique. Ce fut le cas, notamment pour la SNCF, qui s'est vue reprocher par des associations le manque d'accessibilité à ses services pour les personnes handicapées. Depuis, elle a accompli un important travail pour améliorer le déplacement des voyageurs handicapés.

>>> suite page 2

Edito

Après Lyon et Marseille, Paris adopte, en ce début d'été, le concept de la mise à disposition d'un parc de vélos en location pour tous ses habitants. Une initiative qui s'inscrit dans la politique de promotion d'un partage de la route entre tous les usagers en laissant une plus large place à la petite reine.

Une démarche que tout le monde salue si ce n'est la réserve de nombreuses associations d'utilisateurs qui s'inquiètent que ce déploiement de vélos pour tous ne soit pas accompagné d'une ambition plus ferme encore sur la mise en place d'itinéraires réellement réservés.

Il n'est que de circuler en vélo, ne serait-ce qu'une heure dans la capitale, pour comprendre combien ce mode de déplacement reste l'un des plus risqués qui soit. Espaces à partager avec les autobus, les taxis ou les deux-roues à moteur, voies réservées au cœur de la circulation automobile, absence totale d'organisation des carrefours, la liste des obstacles au succès de l'opération Velib' est encore malheureusement trop longue.

Le partage de la route est ici encore qu'une belle idée. Gageons que les politiques n'attendront pas que le développement du vélo en ville marque une nouvelle forme d'accidentologie urbaine pour offrir à ceux-là même qu'ils ont mis sur Vélib' les équipements de la route que leur sécurité quotidienne impose.

Jean-Marc Dieulefet - Président du SER

>>> suite de la page 1

VOIRIE ET ACCESSIBILITÉ "UN ENVIRONNEMENT INADAPTÉ EST SOUVENT SOURCE DE HANDICAP"

Signes : La loi parle aussi de "chaîne de déplacement". De quoi s'agit-il exactement ?

Soraya Kompany : Avant 2005, il existait toute une batterie de mesures concernant l'accès aux bâtiments publics, aux transports, à la voirie... Pourtant à aucun moment, ces efforts n'étaient appréhendés dans leur globalité et il leur manquait un principe de mise en cohérence évident : un simple obstacle dans un itinéraire suffit à rendre la totalité du déplacement hautement problématique. Pour le dire autrement : à quoi sert d'avoir un bus accessible aux personnes en fauteuil roulant si la mauvaise implantation d'un poteau de signalisation rend impossible l'accès à l'arrêt de bus ? La notion de "chaîne de déplacement" cherche à faire prendre conscience qu'il est indispensable de considérer la question du handicap dans toutes ses composantes et de mettre en cohérence les besoins réels, les impératifs de la voirie et les innovations facilitant l'intégration de tous dans la cité.

> Toutes les mesures de mise en accessibilité seront évaluées d'ici 2010

> Une personne en situation de handicap peut aujourd'hui faire valoir son droit à l'accessibilité d'un lieu ou service

Signes : Dans ce cadre, un arrêté du 15 janvier dernier vient d'entrer en vigueur et donne de nouvelles normes aux bandes d'éveil de vigilance, au contraste tactile... Comment ont-elles été élaborées ?

Soraya Kompany : Tout d'abord, il faut savoir que cet arrêté a été rédigé en concertation avec les membres du Conseil national consultatif des personnes handicapées (CNCPH). Ces réglementations sont donc tout d'abord tirées de l'expérience des personnes directement intéressées. Elles partent aussi du principe qu'il n'existe pas de produits miracles aujourd'hui et que, heureusement, les innovations sont toujours nombreuses en matière d'aménagement de voirie. Aussi, loin de fermer la porte aux réflexions et initiatives individuelles et collectives qu'il faut continuer à encourager, cet arrêté doit s'entendre comme un cadre dans lequel pourront s'inscrire les nouveaux produits. Mais au-delà, il faut avoir conscience qu'une innovation technique n'est jamais suffisante par elle-même. L'important est de savoir avant tout comment bien l'utiliser. Prenez l'aménagement d'un bateau en pente sans ressaut ou sans bande podotactile. Paradoxalement, celui-ci facilitera l'accès aux personnes en fauteuil roulant mais sera potentiellement dangereux pour une personne malvoyante. En effet, un tel aménagement fait disparaître la rupture entre le trottoir et la chaussée. C'est pourquoi la question de l'accessibilité doit être prise en compte très en amont par les maîtres d'ouvrage et maîtres d'œuvre pour aller au-delà de la réalisation d'une rampe d'accès ici ou là. L'énorme apport de la loi de 2005 est de considérer qu'un environnement inadapté est source de handicap pour tous. C'est ici la mise en cohérence de l'ensemble des politiques d'aménagement qui doit s'affirmer. On est donc face à un véritable changement culturel qui s'accompagne d'ailleurs désormais d'une obligation de formation pour tous les professionnels en charge de ces aménagements.

12 points redéfinis

L'arrêté du 15 janvier 2007 portant application du décret n° 2006-1658 du 21 décembre 2006 relatif aux prescriptions techniques pour l'accessibilité de la voirie et des espaces publics (paru au JO du 3 février 2007) porte sur les 12 équipements et aménagements suivants :

- Pentes
- Paliers de repos
- Profils en travers
- Traversées pour piétons
- Ressauts
- Equipements et mobiliers sur cheminement
- Escaliers (non mécaniques)
- Stationnements réservés
- Signalétique et système d'information hors signalisation routière
- Feux de circulation permanents
- Postes d'appel d'urgence
- Emplacements d'arrêt de véhicules de transport collectif.

SIGNALISATION TEMPORAIRE, MAIS SÉCURITÉ MAXIMALE...

Une surveillance spécifique 7 j/7 pour une réactivité optimale

A l'image de son viaduc, remarquable ouvrage d'art de près de 1,2 km, la déviation sud-ouest de Meaux a donné lieu à un chantier qui a nécessité pas moins de six années de travail. Colonne vertébrale du tracé, le raccordement à l'autoroute A140, réalisé sous circulation intensive, imposait le balisage lourd d'un chantier à géométrie variable. L'occasion aussi de mettre en place des procédures de contrôle rigoureuses des installations pour une sécurité maximale.

Du chantier de la déviation de Meaux, tous les habitants de la région auront retenu la performance qui a valu à son viaduc un record mondial pour son tablier haut de 4,50 m et pesant 54 000 tonnes.

Cet exploit donne à lui seul l'envergure d'un chantier où l'innovation et l'audace tenaient une place de choix, notamment au niveau de la sécurité.

De fait, travaillant sur un axe pouvant compter jusqu'à 3 000 véhicules/heure au plus fort de la journée, l'entreprise en charge du balisage du chantier avait fort à faire pour permettre la cohabitation en toute sécurité et avec un minimum de gêne mutuelle entre les usagers de la route, les ouvriers et les engins de chantier.

« Hormis quelques rares exceptions et malgré une programmation de chantier très serrée, nous avons fait en sorte de garder toujours ouverte au moins une voie de circulation dans les deux sens », explique Régis Dagron, responsable de la subdivision études et travaux neufs à la DDE 77, maître d'œuvre de la réalisation.

« De plus, la complexité d'un tel chantier multipliant les impondérables, il était nécessaire que le prestataire en charge du balisage fasse preuve d'une grande réactivité notamment en cas de basculement non programmé de la circulation. »

Aussi, l'entreprise à laquelle fut confiée la réalisation de ce balisage ainsi que l'ensemble de la signalisation temporaire et une grande partie des équipements de sécurité eut-elle à implanter jusqu'à 3 500 m linéaires de séparateurs de voies au plus gros du chantier.

Mais la prestation la plus remarquable fut, sans nul doute, la mise en place d'un système de surveillance quotidien de l'ensemble du dispositif de signalisation. « Durant toute la dernière année du chantier, dans sa phase la plus active, un agent de sécurité avait pour mission de patrouiller chaque jour pour vérifier exclusivement la conformité des installations de signalisation », explique Benoît Leterrier, responsable du suivi de chantier pour l'entreprise prestataire. « Anomalies, incidents constatés ou non, chaque soir, ce dernier émettait un rapport détaillé remis au maître d'œuvre. »

Défaut de balisage suite au heurt d'un véhicule, remise en place d'un biseau de restriction de voie, changement des batteries d'un flash de signalement...

Extrêmement fréquentes, les interventions rapides et systématiques de l'agent ont garanti un niveau de sécurité constant dans l'espace et dans le temps. « Au moment de la clôture du chantier fin 2006, aucun défaut majeur de signalisation ni accident lourd n'avait été déploré», conclut Benoît Leterrier. Personne ne croira que cela fut le simple fait du hasard...

Glissières : un chapeau sur mesure !

Que faire d'un terre-plein central constitué d'un espace de 1,70 m entre deux glissières béton ? Extrêmement difficile d'accès, ce type de configuration constitue souvent un casse-tête pour les équipes d'entretien lorsque celui-ci est planté. Laissé vide, une végétation envahissante et peu esthétique ne manquera pas de s'y implanter. Sensibilisée au problème, la DDE 77 avait donc demandé aux entreprises candidates à la pose des équipements de sécurité de trouver la solution la plus adaptée. Outre l'implantation de 3 500 m linéaires de glissières métalliques et de près de 15 000 m linéaires de glissières béton posées par coffrage glissant, l'entreprise retenue a donc résolu la question par la conception d'un toit en double pente pour éviter l'eau stagnante. Réalisée sur mesure à partir d'un moule et coulée comme une glissière béton traditionnelle mais avec une finition en béton balayé, cette solution présentait également pour avantage de permettre une pose accélérée : 4 500 m linéaires en cinq jours !

TESTEZ VOS CONNAISSANCES

LE MARQUAGE TEMPORAIRE EN 5 QUESTIONS

Quel est le grand principe réglementaire qui régit l'application d'un marquage temporaire ?

Il faut éviter soigneusement toute cohabitation entre le marquage temporaire et le marquage permanent. Ce principe a justement fait l'objet d'une modification de l'article 122b du livre 1- 8e partie (arrêté du 08/04/02). Celui-ci spécifie désormais précisément que les "signaux temporaires ne doivent induire ni ambiguïté ni contradiction par rapport aux indications fournies par le marquage permanent". A aucun moment en effet, l'usager de la route ne doit être perturbé par des messages contradictoires, en particulier à proximité des chantiers. En conséquence, le marquage permanent doit être systématiquement effacé ou masqué lors de la réalisation d'un marquage temporaire. Seul un type de marquage doit rester lisible pour les automobilistes. Ainsi, en cas d'utilisation d'un produit de masquage, celui-ci ne devra pas présenter un aspect brillant qui le fera ressortir sur l'enrobé et induire ainsi de la confusion pour l'automobiliste. De la même façon, tout marquage temporaire doit pouvoir être effacé ou masqué en fin de chantier sans trace résiduelle susceptible de fournir une information erronée à l'usager.

Quand doit-on appliquer un marquage temporaire sur la chaussée ?

D'une façon générale, on aura recours à une signalisation temporaire (horizontale ou verticale) chaque fois que les routes ouvertes à la circulation publique seront affectées par des obstacles ou dangers dont l'existence est temporaire. Ces dispositifs ont pour objet d'avertir et de guider l'usager, afin d'assurer sa sécurité et celle du personnel et de favoriser la fluidité de la circulation. Le recours à tel ou tel dispositif et à son ampleur répond ensuite au principe d'adaptation : nature et importance de l'entrave à la circulation, caractéristique du réseau, durée prévisible des dangers, des chantiers ou des mesures d'exploitation... Disons qu'en raison de la continuité du signal émis en direction de l'usager, le marquage temporaire constitue l'un des éléments de guidage les plus performants. Soucieux de la sécurité, le responsable de voirie aura donc avantage à recourir à son application le plus souvent possible.

En dehors de leur couleur jaune, ces produits de marquage temporaire possèdent-ils des caractéristiques spécifiques par rapport aux produits permanents ?

Oui. Parce qu'un produit de marquage temporaire est toujours appliqué dans une zone potentiellement accidentogène (éléments perturbateurs des habitudes de l'usager), ces produits doivent présenter les meilleures conditions de visibilité. C'est pourquoi, pour compenser notamment en cas d'intempéries ou de brouillard, leur certification prévoit un niveau de rétroréflexion supérieur de 33 % par rapport aux normes qui régissent les produits de marquage permanent, c'est-à-dire 200 MCD/lux/m² en résiduel au lieu de 150. En revanche, leurs caractéristiques d'antiglissance restent identiques aux produits de marquage permanent.

Les règles d'application du marquage temporaire sont-elles différentes de celles du marquage permanent ?

Non : les principes généraux du marquage permanent s'appliquent au marquage temporaire. Par exemple, en termes de largeur des lignes, le texte de l'arrêté énonce que "les largeurs des diverses catégories de marquage utilisées en marquage temporaire sont les mêmes que celles du marquage permanent".
Enfin, il énonce également que le type de modulation utilisé pour le marquage temporaire est identique à celui utilisé pour le marquage permanent. Une précision cependant : la ligne longitudinale utilisée pour séparer deux courants de circulation doit toujours être continue, de même que la ligne de rive délimitant le bord de la chaussée.

EVOLUTION DES NORMES DE CERTIFICATION POUR LES PRODUITS DE MARQUAGE :

PASSAGE DE TÉMOIN NF1-NF2

Au 31 décembre prochain, la Marque de certification NF1 tirera sa révérence, au profit du référentiel NF2 au terme d'une période de cohabitation de sept années. Quelles sont les conséquences directes d'une telle évolution pour les responsables de l'application des produits de marquage ? Réponses synthétiques...

Que se passe-t-il réellement au 1er janvier 2008 pour les produits de marquage ?

Parlons tout d'abord, de ce qui ne change pas : pour être conformes à la loi et pour pouvoir être appliqués, les produits de marquage routiers devront toujours satisfaire à la procédure de certification et devront toujours bénéficier d'un droit d'usage délivré par l'ASQUER (Association pour la qualification des équipements de la route). Le principe reste donc inchangé mais ce sont les référentiels qui évoluent : à la fin de cette année, pour tous les produits de marquage traditionnels, la certification NF1 sera définitivement remplacée par la certification traditionnelle NF2. Quant aux produits visibles de nuit par temps de pluie pour lesquels, depuis 2000, co-existaient une "autorisation d'emploi" et une "certification NF VNTP", seule cette dernière s'imposera à partir du 01/01/2008. Concrètement cela signifie que seuls les produits marqués "NF2" ou "certifiés VNTP" pourront être appliqués sur l'ensemble du réseau routier et autoroutier français.

Entre NF1 et NF2, qu'est-ce qui a changé concrètement ?

Comme vous pouvez le constater dans le tableau récapitulatif ci-dessous, le passage d'un référentiel à l'autre bouleverse la totalité des six critères de certification des produits de marquage : durée de vie, rétro-réflexion, visibilité de jour, chromaticité, glissance et usure. Sur l'ensemble de ces critères, les deux principaux changements tirent vers le haut les niveaux de sécurité. Le premier touche à la durée de vie des produits qui ne sera plus exprimée en mois (NF1) mais en nombre de passages de roues (NF2). La nouvelle norme tient donc désormais compte de la fréquentation de l'axe sur lequel le produit de marquage est réellement appliqué. Le second changement touche à la visibilité (de nuit) et à la luminance (de jour) des produits.

La durée de vie NF1 correspondait-elle à une durée de garantie et celle-ci a-t-elle une correspondance NF2 ?

Non, la durée de vie dans la certification NF1 n'a jamais été une garantie sur les performances du produit appliqué ! Elle reflétait la performance et la durée de vie des produits sur le seul site de certification de la RN 2 dans l'Aisne. Chaque route ayant ses conditions propres de trafic, de profil, de revêtement, de climat, d'hivernage, ces résultats ne fournissaient qu'une indication aidant le responsable de l'entretien dans sa tâche. Il en est de même pour la certification NF2. Obtenue sur un même site, dans des conditions identiques de lieux, de temps et d'exploitation, la certification permet simplement la comparaison des produits entre eux et donne aux gestionnaires l'assurance d'une qualité permanente testée et contrôlée des produits.

Comment appréhender alors la durée de vie d'un produit certifié sur son lieu d'application réel ?

Puisque la durée de vie est directement dépendante du lieu et du trafic, il faut procéder périodiquement à des contrôles appareillés afin de programmer l'entretien nécessaire.

Doit-on obligatoirement effectuer une application de produit certifié NF2 pour être conforme en 2008 ?

Si le marquage existant a été réalisé avant 2008 avec un produit certifié NF1, il n'y a pas d'obligation d'entretenir le marquage existant tant que les performances (rétro-réflexion, blancheur, glissance...) sont supérieures aux minima requis.

Comment concilier les exigences réglementaires sur un réseau où les contraintes et les conditions d'exploitation sont différentes sur chaque voie, sur chaque itinéraire ?

Il faut :

1. Choisir une chimie en relation avec votre politique de marquage, avec vos attentes en matière de performance, d'environnement et d'exploitation.
2. N'utiliser que des produits certifiés NF ASQUER et, à compter du 1er janvier 2008, que des produits NF2.
3. Adapter l'application aux revêtements, aux contraintes, aux trafics.
4. Procéder périodiquement à des contrôles afin de prévoir les besoins d'entretien.

PÉRIODES DE VALIDITÉ DES CERTIFICATIONS

	1994 à 1999	2000 à 2007	Au 1er janvier 2008
Traditionnelle	Certification ASQUER NF1	**Cohabitation** Certification ASQUER NF1 et NF2	Certification ASQUER NF2
VNTP	Autorisation d'emploi DSCR	**Cohabitation** Autorisation d'emploi DSCR et Certification ASQUER NF VNTP	Certification ASQUER NF VNTP

TABLEAU COMPARATIF

	NF1 - 98 601	NF2 - 1436
Durée de vie	Mesures à neuf, 6, 12, 18... 48 mois en axe A ou en B	Mesures à neuf et à un an à 50 000, 100 000, 200 000, 500 000, 1 000 000 de passages de roues.
Visibilité de nuit : rétroréflexion	RI ≥ 150 mcd.lx^{-1}.m^{-2} (angles 3,5° / 4,5°	RI ≥ 150 mcd.lx^{-1}.m^{-2} (angles 1,24° / 2,29°
Visbilité de jour	Blancheur ß ≥ 0,27	Facteur de luminance Rétro Qd RI ≥ 100 mcd Non rétro Qd RI ≥ 130 mcd
Chromaticité X,Y	Domaine	Domaine
Glissance	A, B1 : SRT ≥ 0,45 B2 : SRT ≥ 0,55	2 classes : S1 : SRT ≥ 0,45 S3 : SRT ≥ 0,55
Usure	U ≥ 6	Pas d'exigence

Chacun des six critères caractérisant les performances des produits est différent dans les référentiels NF1 et NF2 :

Durée de vie
La durée de vie est exprimée en nombre de mois dans la NF1. Pour les produits certifiés à 48 mois, 4 cycles climatiques sont supportés par les marquages. Les mesures sont effectuées en axe pour les produits routiers.
Dans le second référentiel la durée de vie est exprimée en nombre de passages de roues au terme d'un seul cycle climatique. Sur cet item tout est différent : le temps, les mesures, la recherche des points les plus sollicités, etc.

Rétroréflexion
La rétroréflexion est mesurée avec des angles deux fois plus rasants pour la NF2. Ce qui porte le point de retour de la lumière à 30 m au lieu de 15 m pour la NF1. Pour une même valeur: 150 mcd.lux/m², le référentiel NF2 est beaucoup plus difficile à atteindre que dans le NF1.

Visibilité de jour
La visibilité de jour est mesurée différemment dans la NF2. Elle est appréhendée par la rétroreflexion de la lumière de jour mesurée avec un réflectomètre, alors que dans la NF1 c'est la luminance qui est mesurée.

Chromaticité
Les domaines chromatiques sont identiques dans les deux référentiels sauf pour les jaunes temporaires. A noter que dans la NF2 le jaune permanent est certifié alors qu'il ne l'était pas dans la NF1.

Glissance
Les points de mesure de glissance sont aussi différents dans les deux référentiels. Dans le premier la mesure est effectuée en axe alors que pour le second la mesure est effectuée au passage des roues. La mesure dite en B dans la NF1 n'est pas non plus comparable à la mesure aux passages des roues de la NF2.

Usure
La note d'usure dans la NF1 faisait référence à une série de photographies qui illustraient différents types d'abrasion. Dans la NF2 la notion visuelle d'usure est abandonnée. Si un seul des critères est mesuré en dessous du seuil de certification, le marquage doit être considéré comme usé et doit être régénéré.

DE LA BONNE FOI...

La météo de ce mois de juin est venue rappeler que même les contrées bénéficiant traditionnellement d'un temps clément ne sont jamais à l'abri des pluies, orages et tempêtes en tout genre.
Elle a ainsi souligné cette drôle de logique qui veut que certaines routes réputées sujettes aux aléas climatiques soient équipées de marquage VNTP (visible la nuit par temps de pluie) et que d'autres pour des raisons incom-

préhensibles ne le soient pas.
Quels critères en effet entrent en jeu pour qu'une route bénéficie de ces marquages éminemment reconnus comme générateur de lisibilité et donc de sécurité ?
Sans nul doute, sont prioritaires celles où il est possible qu'il pleuve au moins une fois par an, viennent sûrement ensuite celles où il arrive qu'il fasse nuit.

Mais les autres ?
Seraient-elles suréquipées par des gestionnaires soucieux des usagers qui osent rouler la nuit par temps de pluie ?
Ou tout simplement des gestionnaires qui de bonne foi ont compris qu'aucune hiérarchie ne pouvait être faite entre les réseaux et que quoiqu'il arrive, quelle que soit la situation géographique, quelles que soient les conditions d'utilisation, la route doit protéger l'automobiliste, non pas contre son comportement mais contre celui des dieux !

SÉCURITÉ DES PERSONNES ET FLUIDITÉ DU TRAFIC SUR AUTOROUTE :

LIGNE DE VIE

Comment modifier la configuration entrée/sortie des barrières de péage en un tournemain pour s'adapter à l'évolution du trafic ? Comment anticiper les comportements dangereux des conducteurs à l'arrivée des barrières de péage mettant en danger la vie des autres clients et des personnels ? Bien différentes l'une de l'autre, ces deux préoccupations de la société COFIROUTE ont trouvé une seule et même réponse : le répartiteur de trafic. Et les avantages du système ne s'arrêtent pas là...

« Avant, il n'était pas rare de voir chaque jour plusieurs dizaines de véhicules faire demi-tour en pleine voie à l'arrivée de la barrière de péage. Risque de collision, mise en danger de la vie de nos personnels d'exploitation, prise de l'autoroute à contre-sens... : de tels comportements étaient aussi dangereux que quotidiens et nous ne disposions jusqu'alors que de cônes de Lübeck bien insuffisants pour tenter de les endiguer».
Chargé d'opérations à la Direction des Systèmes Opérationnels du Département Péage de la société COFIROUTE, Gérald Vernay ne cache pas sa satisfaction. Depuis février 2005, ce sont en effet pas moins de 7 barrières de péage pleine voie de son entreprise qui ont été équipées de répartiteurs de trafic motorisés : Monnaie, Sorigny, Ancenis, Saint-Arnoult, La Gravelle, Saint-Christophe-sur-le-Nais et Restigné.

Grâce à un assemblage de modules montés sur un câble Inox muni de sphères rétroréfléchissantes de différentes tailles, ce dispositif interdit donc à tous véhicules de forcer le passage entre les voies plusieurs centaines de mètres en amont de la barrière de péage. Tendu par un treuil électrique actionné sans aucun effort par le personnel de péage, ce système de répartition de trafic présente en outre l'avantage de pouvoir bouger longitudinalement et transversalement sans aucune intervention directe la plate-forme de péage.
« En période de grands départs en vacances ou de week-end prolongés, notre personnel est amené à effectuer jusqu'à 4 ou 5 mouvements de répartiteurs par jour », poursuit Gérald Vernay.
« Avant, avec les cônes de chantiers, une telle opération prenait au moins une demi-heure à deux collaborateurs, soit cinq heures de travail quotidien à être exposés à la circulation et donc au danger : à 300 m des barrières de péage, certains véhicules roulent encore à 130 km/h ! Désormais, cela prend au maximum 10 minutes à un opérateur qui n'est en outre plus exposé physiquement à de tels risques. »

Une modification de configuration plus rapide et facilitée

Une incitation à lever le pied

Infranchissables, maniables, sûrs et pratiques, ces répartiteurs de trafic extrêmement visibles de nuit envoient également un signal de sécurité fort en direction des véhicules, incitant le conducteur à réduire sa vitesse. Enfin, ne se confondant plus avec une zone de chantier, c'est aussi en termes d'image que chacune des barrières de péage équipées s'est vue valorisée par ce dispositif permanent et fiable.
« Après deux années de mise à l'épreuve, ces répartiteurs nous donnent la plus entière satisfaction et une 8e implantation du dispositif est prévue pour la fin de cette année au péage de Veigné.» Un système en passe de se généraliser donc...

Directeur de la publication : Jean-Marc Dieulefet - Comité de rédaction : Alain Figuls, Jacques Gedeau, Jean-Max Gillet, Dominique Mondé, Guy Neuhaus.
Coordination : Nicole Mitrani - Rédacteur : Philippe Billon - Conception/Réalisation : All Write 01 53 59 83 83. Imprimerie BM
Syndicat des équipements de la route : 152, rue de Picpus - 75012 Paris - Tél. : 01 43 42 26 36 - Fax : 01 43 42 47 71 - Site : www.ser-info.com

Le handicap en quelques chiffres

- En 2005, on recensait plus de cinq millions de personnes handicapées en France, soit près de 10 % de la population.
- Selon l'enquête Handicaps-Incapacités-Dépendance réalisée par l'Insee, fin 1999, 40 % de la population "rencontre dans la vie de tous les jours des difficultés, qu'elles soient physiques, sensorielles, intellectuelles ou mentales".
- 69 % des personnes concernées disent n'être gênées que dans leurs déplacements à l'extérieur du lieu où elles habitent.

Verbatim

« Désormais, la notion même de handicap désigne moins l'infirmité d'une personne que la conséquence d'un environnement inadapté à une situation particulière »

Signes : Vous dites aussi que le travail sur l'accessibilité bénéficie à tout le monde. En quoi ?

Soraya Kompany : Contrairement à ce qui se pratiquait avant, on ne parle plus seulement ici des personnes handicapées physiques, stigmatisant trop souvent la personne en fauteuil roulant. Désormais, première évolution, la notion même de handicap est étendue aux altérations sensorielles, mentales, cognitives ou psychiques. Mais surtout, le handicap désigne moins aujourd'hui l'infirmité de la personne elle-même que la conséquence d'un environnement inadapté à une situation particulière. Cela concerne donc aussi plus ou moins durablement les enfants, les personnes âgées, les femmes enceintes... autrement dit l'ensemble de la population à un moment ou à un autre. C'est pourquoi, il faut souligner que les aménagements améliorant l'accessibilité profitent au plus grand nombre. Qui se souvient par exemple que la télécommande ou le mitigeur d'eau sont à l'origine des innovations destinées aux personnes handicapées ? Personne ne pourrait s'en passer aujourd'hui. Il en sera probablement de même des aménagements de voirie qui verront le jour dans les années à venir.

Signes : L'objectif est qu'au 1er janvier 2015, il existe une parfaite continuité dans la chaîne de déplacement. 2015, c'est demain, non ?

Soraya Kompany : Effectivement. C'est pourquoi il faut que tous les acteurs de la voirie, du bâtiment et les responsables des administrations concernées se mobilisent rapidement en ce sens. Il est vrai que contrairement aux pays nordiques ou anglo-saxons, la France n'est pas traditionnellement un pays très attentif à la question de l'accessibilité.

Mais la loi de 2005 a pour objectif de rattraper ce retard. Grâce à elle, la France est devenue le premier pays européen à réglementer l'accessibilité dans sa globalité, à fixer des obligations de résultats et de délais à respecter, en limitant les possibilités de dérogation (voir aussi encadré "Plan voirie et accessibilité").

Autre point qui intéressera en premier chef les responsables des aménagements de la route : nous travaillons actuellement à l'adaptation d'une signalétique publique adaptée aux personnes handicapées mentales. Toutes ces mesures de mise en accessibilité seront évaluées d'ici trois ans.

Plan voirie et accessibilité

Toutes les communes sont concernées !

« La loi étend à toutes les communes, quelle que soit leur taille ou, le cas échéant, aux établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) compétents en matière de voirie, l'obligation d'établir un plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics : places, parcs jardins, installations de mobiliers urbains, trottoirs, etc. Le "plan d'adaptation de la voirie publique", défini par le décret n° 781167 du 9 décembre 1978, ne s'imposait jusque-là qu'à partir de 5 000 habitants. Le nouveau plan, élaboré à l'initiative du maire ou du président de l'EPCI porte notamment sur "les dispositions susceptibles de rendre accessible aux personnes handicapées et à mobilité réduite l'ensemble des circulations piétonnes et des aires de stationnement automobile" et doit, le cas échéant, déterminer le programme des travaux de mise en accessibilité et en fixer les délais de réalisation. »

(extrait du Guide pratique "Les Maires et l'accessibilité". Téléchargeable sur www.handicap.gouv.fr)