

les rapports

N° 2000-0229-01

Mai 2002

L'accessibilité pour tous à l'espace public

et la prise en compte de l'accessibilité dans les normes AFNOR



dessin A. ARMENI / architecte / Certu

CONSEIL GÉNÉRAL DES PONTS ET CHAUSSÉES

Rapport n° 2000-0229-01

L'accessibilité pour tous à l'espace public

et la prise en compte de l'accessibilité dans les normes AFNOR

établi par

Robert-Max ANTONI,
inspecteur général de la construction,
président du groupe de travail sectoriel
« voirie, quais, espaces publics et jardins »

Destinataire

Le directeur général de l'association française de normalisation (AFNOR)

Mai 2002



ministère
de l'Équipement
des Transports
et du Logement



Conseil Général des
Ponts et Chaussées
Le Vice-Président

objet : Accessibilité pour tous à l'espace public
Affaire n° 2000-0229-01

la Défense, le - 3 MAI 2002

Monsieur Alan BRYDEN
Directeur Général de l'Association
Française de Normalisation
11 avenue Francis de Préssensé
93571 St DENIS LA PLAINE CEDEX

Monsieur le Directeur général,

Par lettre en date du 2 octobre 2000 vous avez demandé, sur le conseil de Catherine BACHELIER, déléguée ministérielle à l'accessibilité, de confier à Robert-Max ANTONI, inspecteur général de la construction, le soin d'animer un groupe de travail "voirie, quais, espaces publics et jardins" afin d'effectuer des propositions pour prendre en compte l'**accessibilité pour tous, dans les normes, à l'espace public.**

Le rapport établi par Robert-Max ANTONI, que je vous transmets, fait suite aux réunions de ce groupe de travail qui se sont tenues au cours de l'année 2001. Ce rapport comprend des propositions à l'AFNOR, ainsi que des recommandations aux directions d'administration centrale et des services techniques concernés.

Les propositions à l'AFNOR concernent :

- l'établissement d'un **recueil des normes** existantes françaises et européennes spécifique à "**l'accessibilité et la sécurité dans les espaces publics**". Ce recueil devrait en particulier veiller à la compatibilité des normes entre elles et à leur actualisation.
- l'établissement d'une **norme méthodologique sur "les bonnes pratiques d'accessibilité pour tous à l'espace public"** destiné aux professionnels du cadre de vie.

Dans ces conditions :

Pour 2002-2003 dans le cadre du groupe de réflexion stratégique il vous est proposé de traiter de "**l'espace public**", dans un des groupes thématiques. Ce groupe pourrait ainsi préparer le projet de norme méthodologique sur les bonnes pratiques en réunissant des spécialistes de l'AFNOR, les auteurs des ouvrages établis par la

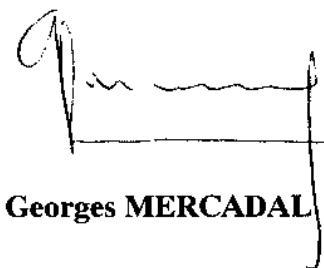
Tour Pascal B
92055 La Défense cedex
téléphone :
01 40 81-68-10
télécopie :
01 40 81-23-95
mél : robert-max.antonи
@equipement.gouv.fr

DGUHC et la MIQCP, signalés dans le rapport p.8, les représentants de la direction des routes, les représentants des professions d'architectes et d'ingénieurs publics et privés, ainsi que des représentants des usagers de l'espace public, notamment les personnes handicapées.

En conclusion, je transmets ce rapport à la déléguée ministérielle à l'accessibilité, aux directeurs de cabinets du ministre de l'équipement, des transports et du logement, de la secrétaire d'Etat au logement, et aux directeurs d'administration centrale (DR et DGUHC) ainsi qu'aux services techniques (SETRA, CERTU et MIQCP).

Je reste attentif aux remarques que vous pourriez formuler.

Je vous prie de croire, Monsieur le Directeur général, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.



Georges MERCADAL

Diffusion du rapport n° 2000-0229-01 :

- le conseiller technique chargé de l'urbanisme (Secrétariat d'Etat au logement)	1 ex
- le déléguée ministérielle à l'accessibilité	1 ex
- le directeur des routes (DR)	1 ex
- le sous-directeur des investissements routiers (R/IR)	1 ex
- le directeur général de l'urbanisme, de l'habitat et de la construction (DGUHC)	1 ex
- le sous-directeur de la qualité de la construction (UC/QC)	1 ex
- la sous-directrice des métiers de l'aménagement (UC/MA)	1 ex
- le directeur du service d'études techniques des routes et autoroutes (SETRA)	1 ex
- le directeur du centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU)	1 ex
- le secrétaire général de la mission interministérielle pour la qualité des constructions publiques (MIQCP)	1 ex
- les membres du groupe de travail sectoriel	23 ex
- le président de la 3 ^{ème} section	1 ex
- le secrétaire de la 3 ^{ème} section	1 ex
- le président de la 5 ^{ème} section	1 ex
- le secrétaire de la 5 ^{ème} section	1 ex
- le président de la 6 ^{ème} section	1 ex
- archives	1 ex
- documentation	1 ex

Conseil Général des Ponts et Chaussées

Paris, le 16/04/02

Affaire n° 2000-0229-01

RAPPORT SUR L'ACCESSIBILITE POUR TOUS A L'ESPACE PUBLIC

(prise en compte de l'accessibilité dans les normes)

Groupe de travail sectoriel : voirie quais espaces publics et jardins

1. OBJET ET MISSION DU GROUPE DE TRAVAIL

1.1. Mission confiée par l'AFNOR

1.2. Définitions de l'accessibilité et de l'espace public

2. LOIS, NORMES ET ETHIQUE DU CADRE DE VIE

2.1. Etat existant des lois, règlements, circulaires, normes

2.2. Acteurs et coresponsabilité

3. FONCTIONNEMENT DU GROUPE DE TRAVAIL

3.1. Réunions et questions

3.2. Contributions et expérimentations

4. PRECONISATIONS DU GROUPE DE TRAVAIL

4.1. Propositions à l'AFNOR

- recueil de normes et actualisation

- norme méthodologique pour un guide

- coordonnateur accessibilité - sécurité

4.2. Recommandations aux Administrations Centrales

- une circulaire interministérielle sur l'accessibilité et la sécurité

- la formation des hommes de l'art urbain

- l'évaluation de l'accessibilité dans les établissements publics de l'Etat et les sociétés d'autoroutes

4.3. Suggestions aux collectivités locales sur "les espaces publics urbains prioritaires"

5. CONCLUSION

6. RESUME DES PROPOSITIONS DU GROUPE DE TRAVAIL

7. ANNEXES

1) OBJET ET MISSION DU GROUPE DE TRAVAIL

1.1 Mission confiée par l'AFNOR

- A la demande du Ministère de l'Equipement du Logement et des Transport (MELT) l'Association Française pour la Normalisation (AFNOR) a lancé en juin 2000 un groupe de réflexion présidé par Catherine Bachelier Déléguée ministérielle à l'accessibilité au MELT pour effectuer des propositions sur la prise en compte de l'accessibilité dans les normes.

L'animation d'un des cinq groupes de travail sectoriel "voirie, quais, espaces publics et jardins" a été confiée (1) à Robert-Max Antoni Inspecteur Général de la Construction du Conseil Général des Ponts et Chaussées (CGPC).

Outre les réunions de coordination des animateurs des cinq groupes sectoriels, le groupe de travail s'est réuni quatre fois en 2001.

La mission confiée par l'AFNOR vise à élargir la notion d'accès aux handicapés à celle **d'accessibilité pour tous** dans la conception universelle de ce terme (design for all).

En effet, le caractère discriminatoire d'un accès réservé aux handicapés qui a été observé dans la pratique doit faire place à un accès facile et confortable à l'usage de tous au regard du respect de la personne humaine au sens de la Déclaration des Droits de l'Homme de 1948. Cette avancée se fonde sur le fait que participer à la vie sociale étant un droit fondamental, l'accessibilité à l'espace public permet de vaincre une forme d'inégalité due à l'handicap.

Il convenait tout d'abord de "préciser les critères d'usage pour tous, puis vérifier le besoin de nouvelles normes ou de réviser les normes existantes dans le secteur quai, voirie, espaces publics et jardins". Un fois ces besoins en normes nouvelles à identifier ou normes à réviser, il convenait de les hiérarchiser, puis instruire chaque sujet : "recherches documentaires, réflexion au sein du groupe, afin d'être en mesure d'apporter une contribution lors de la mise en place d'une instance de normalisation".

"Le groupe pouvait également faire remonter des commentaires ou besoins relatifs à la réglementation".

A cette occasion la Déléguée ministérielle a souhaité voir examiné :

- les nouveaux systèmes de déplacements (patinettes, roller),
(le Ministère de la Jeunesse et des Sports étant en charge d'une étude sur le sujet),
- les matériels podo-tactiles,
- les répétiteurs de feux sonores (une norme expérimentale est à l'essai),
- les pontons et établissements flottants,
- la signalétique,
- les refuges en haute montagne.

(1) Lettre du 2.10.2000 du Directeur Général de l'AFNOR au Vice-Président du CGPC et décision CGPC n° 2000 0229.01

(patinettes, rollers, pontons, refuges : non examinés, la signalétique : le groupe insiste sur l'importance de ce point ; matériels podo-tactiles, répétiteurs de feux : le groupe a noté que le travail était en cours).

1.2 Définitions de l'accessibilité et de l'espace public

- Il a été rappelé la définition de l'accessibilité telle qu'elle ressortait d'un groupe de travail interministériel qui l'avait adopté le 5.12.2000 à savoir :

"l'accessibilité au cadre bâti, à l'environnement, à la voirie et aux transports publics ou privés, permet leur usage sans dépendance par toute personne qui, à un moment ou à un autre, éprouve une gêne du fait d'une incapacité permanente (handicap sensoriel, moteur ou cognitif, vieillissement) ou temporaire (grossesse, accident) ou bien encore de circonstances extérieures (accompagnement d'enfants en bas âge, poussettes, ...)".

Le document "une voirie pour tous" édité en décembre 2000 par le Centre d'études routiers et techniques de l'Urbanisme (CERTU) donne une illustration des textes législatifs et réglementaires concernant l'accessibilité de la voirie aux personnes handicapées.

La personne handicapée au sens de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) désigne "*toute personne dont la mobilité est réduite par la suite d'une incapacité physique (sensorielle ou motrice, d'une déficience intellectuelle, de l'âge, de la maladie ou de toute autre cause génératrice d'un handicap dans l'usage (du transport aérien) et dont la situation requiert une attention particulière et une adaptation à ses besoins du service offert à l'ensemble des passagers*". Cette définition axée sur le développement de services palliatifs dans les lieux publics des aéroports à défaut de pouvoir faire dans certaines parties du transport aérien des aménagements pour tous ne peut s'appliquer à l'espace public. On retiendra cependant la notion de **personne à mobilité réduite** dont il convient d'améliorer l'accessibilité à l'espace public. L'espace public est compris au sens large : domaine public et espaces extérieurs privés ou publics où le public a accès.

Le groupe de travail a donc choisi de s'intéresser aux questions **d'amélioration de l'accessibilité à l'espace public concernant les personnes à mobilité réduite, y compris aux limites de cet espace, seuils et transitions, avec le cadre de bâti**. Il a considéré que **la sécurité est inséparable de l'accessibilité**. Ainsi les potelets faisant obstacle à l'accès des motos dans les espaces-piétons ou les portes d'accès aux bâtiments publics de lourdeur excessive, sont à titre d'exemples des éléments réducteurs de l'accessibilité pour des raisons sécuritaires. La réflexion sur **l'accessibilité dans sa globalité**, intégrant **la sécurité** et d'autres préoccupations telle **l'esthétisme**, est fondamentale.

2) LOIS, NORMES ET ETHIQUE DU CADRE DE VIE

2.1 Etat existant des lois, règlements, circulaires, normes

- Le groupe de travail a effectué quelques constats.

En premier lieu il observe que la prise en compte du **phénomène de l'handicap** est relativement récente dans notre société avec la loi fondatrice du 30 juin 1975 en faveur des personnes handicapées ; depuis une abondance de textes ainsi qu'une meilleure connaissance

des diverses formes d'handicap ont considérablement rendu complexe pour l'homme de l'art urbain, le maître d'ouvrage et le gestionnaire des espaces publics la maîtrise du savoir et du savoir faire sur le concept encore plus récent et transversal de **l'accessibilité pour tous**. Les résistances sont toujours présentes à la mise en œuvre de l'accessibilité et sur la nécessité de poursuivre à la fois la formation et la recherche compte tenu d'aspects encore mal maîtrisés comme les difficultés des déficients sensoriels, sourds, malentendants, et malvoyants.

Il s'avère à l'usage, que la création de dispositions visant à traiter une situation particulière pour palier les inconvénients créés par un type d'handicap peut s'avérer gênante pour d'autres types, par exemple, l'abaissement des bordures de trottoir qui a nécessité de rechercher une compensation pour les aveugles (norme sur les signaux d'éveil de vigilance)...

Il convient de se préoccuper du concept d'homogénéité et de globalité du traitement des parcours les plus fréquentés par toute personne, en recherchant les qualités de simplicité de l'aménagement et de "repérabilité" à tous nos sens, le terme de lisibilité étant ici réducteur.

La multiplicité d'organismes publics ayant prérogative pour intervenir dans l'aménagement et l'occupation des espaces publics, afin de répondre à leur mission de service public, jointe à l'absence de coordination clairement identifiée et reconnue affaiblissent chacun des maillons de la chaîne des acteurs responsables en matière d'accessibilité ; il existe des exceptions telle la Cité des sciences et de l'Industrie au Parc de la Villette.

Dans les secteurs placés sous la surveillance d'un gardien, homme de l'art urbain, tel que l'architecte des bâtiments de France (ABF), la situation pour meilleure quelle soit n'est pas satisfaisante car bien souvent la mission d'esthétique et de conservation des espaces publics situés aux abords des bâtiments recevant du public est le plus souvent difficilement compatible avec la transformation de ces espaces pour une accessibilité pour tous. **Les monuments historiques n'ont pas été conçus pour être accessibles aux handicapés.** Une sensibilisation des ABF est cependant à rechercher.

Dans ces situations il est nécessaire de repenser cas par cas le problème dans sa globalité.

Enfin, les trottoirs et en particulier les espaces publics aux abords des mairies, des écoles et des hôpitaux symboles d'accessibilité de tous les citoyens à la vie citoyenne, à l'éducation et à la santé, restent nombreux en attente d'amélioration (7).

L'actualisation des normes existantes reste un devoir permanent qui va de pair avec l'évaluation de leur usage. **Le regroupement des normes appartenant à une même famille sous un terme unique "accessibilité pour tous à l'espace public"** faciliterait la communication et la pédagogie sur ce thème ; à ce sujet la norme ISO/CEI/FCD guide 71 "*Principes directeurs dans la normalisation pour répondre aux besoins des personnes âgées et de celles ayant des incapacités*" toute récente concernant un guide pour les rédacteurs de normes, afin d'aboutir à la conception universelle, est une avancée dans cette voie.

(7) Articles de presse

Le groupe de travail a jugé nécessaire de rendre plus vigilants les coresponsables du cadre de vie (cf article revue PCM Le Pont 2002 "éthique du cadre de vie" RM Antoni) pour qu'ils s'inscrivent dans une démarche d'amélioration de la situation existante en développant en particulier une actualisation et une communication sur les normes. (voir plus loin)

2.2 Acteurs et coresponsabilité

- L'article 35 de la loi Solidarité et renouvellement urbains (SRU) du 13.12.2000, d'application immédiate, entraîne pour chaque acteur une obligation morale qui conduit à adopter un comportement éthique pour les divers responsables, puisqu'il prévoit sans dire comment, que "*les aménagements d'espaces publics en milieu urbain doivent être tels que ces espaces soient accessibles aux personnes handicapées*" ; l'article 98 qui lui est lié, stipule que "*l'autorité de police pourra réservier des emplacements de stationnement pour les personnes handicapées*".

L'application d'une loi se heurte bien souvent à la difficulté de mise en œuvre liée à l'engagement de dépenses nouvelles. Ainsi, l'article 4 du décret 78-1167 du 9.12.1978, repris dans le décret 99-757 du 31 août 1999, "relatif à la mise en œuvre de plans d'adaptation de la voirie aux personnes handicapées dans les agglomérations de 5000 habitants et plus", a certes pu inciter de nombreuses villes à procéder à des adaptations de la voirie, cependant, à la connaissance du groupe de travail, il n'existe pas d'évaluation de cette politique publique par l'autorité compétente.

Toutefois, les textes reconnaissent l'intérêt public de démarches au niveau national ; ils interpellent les consciences des hommes de l'art urbain coresponsables avec les maîtres d'ouvrages ; ils indiquent que des valeurs éthiques dans le domaine du cadre de vie sont devenues des devoirs professionnels et des obligations pour les responsables politiques, ils rappellent qu'il ne suffit pas d'appliquer une règle, une norme, sans se préoccuper des interventions des autres acteurs, pour considérer avoir fait convenablement son métier d'ingénieur ou d'architecte, ou rempli ses obligations de maître d'ouvrage ou de maire ; ils incitent à prendre en compte l'éthique du cadre de vie pour inscrire les actes prescrits et les actions réalisées dans une voie de progrès. La jurisprudence est et sera à ce titre très instructive.

3) FONCTIONNEMENT DU GROUPE DE TRAVAIL

3.1 Réunions et questions

- L'installation du groupe de travail par Catherine Bachelier s'est tenue le 22.11.2000. Les membres du groupe de travail après avoir fait connaissance, ont arrêté un calendrier, donné un commentaire sur le guide ISO 71 et sur la circulaire 2000-51 relative à l'accessibilité aux voies publiques par les personnes handicapées, fait le point sur la documentation AFNOR FD P98-350 et FD P98-351 sur le cheminement piétonnier. Un courrier a été par la suite adressé à certains établissements publics d'aménagement placés sous la tutelle du Ministère de l'Equipement pour connaître les cahiers des charges ou les guides concernant l'accessibilité.

Le 14.03.2001, le point a été fait sur la documentation disponible au CERTU/CDU Centre de Documentation de l'Urbanisme par M. ARMENI, qui a signalé les trois guides respectivement rédigés par MM. GROSBOIS, HUGHES et RENARD, et la sortie du dépliant une "*voirie pour tous*". M. LAILLE a commenté le dépliant de l'APF sur l'accessibilité de la voirie adressé aux communes de plus de 5000 habitants ; Aéroport de Paris, SNCF, Disneyland, EPAD et UNAPE ont apporté une information sur leurs actions. Sur la circulaire du 23.06.2000, le groupe de travail a demandé de compléter celle-ci en se référant au Code de la construction et de l'habitation par souci de continuité de l'espace public aux abords des constructions ; le groupe de travail a évoqué "*les plans d'adaptation de la voirie*" et a rappelé la nécessité de lier accessibilité et sécurité. M. DEQUIDT a présenté les actions engagées sur le site d'EuroDisneyland.

Le 10.05.2001, lors de la réunion de coordination des groupes sectoriels il a été avancé le principe d'une norme méthodologique où le questionnement servirait de guide pour des bonnes pratiques, afin de compléter les obligations de faire relevant des normes. A ce sujet, le label Tourisme "*Tourisme et Handicap*", cahier des charges pour les concepteurs et conseil pour les contrôleurs a été signalé.

Le 13.06.2001, Mme BUREAU a présenté les ouvrages AFNOR relatifs à l'accessibilité et diverses normes. Le groupe de travail a demandé l'actualisation de celles-ci au sein d'un document unique du type recueil "*Handicap et Urbanisme*" d'avril 1998. Un exposé de M. DELMAS de l'EPAD a été fait à la suite de courriers adressés à l'EPAD et à Disneyland (CF annexe).

Le 12.09.2001, M. DAVID a exposé la politique de la SNCF, concernant les normes il a été rappelé les points déjà retenus par le groupe de travail (FCR) :

- repérage dans les grands espaces pour mal-voyants,
- signalisation pour les déficients mentaux,
- traitement des dénivellés,
- mobilier urbain,
- stationnement,
- accessibilité/sécurité.

Le 12.12.2001, après un tour de table d'autres points ont été retenus :

- synthèse actualisée des nombreux documents traitant de l'accessibilité à l'espace public et au cadre bâti afin d'homogénéiser et rétablir la continuité des parcours de l'espace public à l'espace privé (AFNOR et Documentation),
- compléments à la circulaire du 23 juin 2000 et organisation d'une rencontre avec les Directions d'Administration Centrale concernées,
- contrôle et amélioration de l'application des normes et règlements existants lors des inspections territoriales ou des audits, des missions d'inspection générale territoriale du CGPC
- formation des architectes, des ingénieurs et des hommes de l'art de bâtir et de l'art urbain,
- adaptation du guide ISO pour les coresponsables (concepteurs, maîtres d'ouvrages, gestionnaires),
- norme méthodologique sur les bonnes pratiques. (voir précédemment)

A l'issue de ces réunions il convient de mentionner les contributions apportées par les membres du groupe de travail (6)

Il convient également de citer deux contributions actives qui se sont développées durant cette période :

Tout d'abord, à la demande de Catherine Bachelier et Robert-Max Antoni, l'Etablissement Public d'Aménagement de la Défense (EPAD) a mis en place une **charte d'accessibilité** (4). Cette méthode simple destinée à améliorer la situation existante de manière durable peut-être transposable auprès d'autres établissements ayant en charge l'aménagement et la gestion d'espaces publics ; celle-ci prévoit :

Phase 1 – dresser chaque année un état des lieux en répertoriant et hiérarchisant les dysfonctionnements observés ou signalés,

Phase 2 – établir un programme pluriannuel de résorption des points noirs mis à jour chaque année, prévoir une ligne budgétaire spécifique pour réaliser les travaux,

Phase 3 – effectuer un bilan annuel pour le Conseil d'Administration indiquant les progrès accomplis et signalant le programme à venir pour l'année n+1 puis porter à la connaissance des associations concernées ce bilan.

En second lieu, dans le cadre de son concours annuel inter-écoles sur l'art urbain, le Séminaire Robert Auzelle (5) a mobilisé des équipes pluridisciplinaires d'étudiants et d'enseignants ainsi que des villes de la Région d'Ile de France. Les travaux rendus sous forme d'esquisse ont présenté, sur les sites proposés, un diagnostic de la situation existante au regard d'un projet d'amélioration des espaces publics. Les résultats sont consultables sur le site Internet www.arturbain.fr. Le résumé des conférences données par des experts à cette occasion figure en annexe. Catherine Bachelier a été associée à l'audition des lauréats lors de la remise des prix. Le premier prix propose de créer un **chemin de civilité** qui peut donner lieu à une norme concernant certains parcours prioritaires.

4) PRECONISATIONS DU GROUPE DE TRAVAIL

Les propositions du groupe de travail s'adressent en premier lieu à l'AFNOR pour répondre à sa demande. Le groupe de travail présente également des recommandations aux Directions d'Administration Centrale des Ministères concernés pour coordonner leurs actions et suggère aux collectivités locales une stratégie basée sur la notion d'espaces publics prioritaires.

(6) Contributions écrites des membres du groupe de travail

(4) Charte d'accessibilité à l'EPAD

(5) Concours du Séminaire Robert Auzelle

4.1 Propositions à l'AFNOR

- **Recueil de normes et actualisation.**

Afin de faciliter le travail du maître d'œuvre, du maître d'ouvrage, et du gestionnaire des espaces publics, de tirer enseignement des dysfonctionnements et incompatibilités signalés en particulier par les associations d'handicapés dans l'application des normes existantes françaises et européennes, il est proposé de regrouper celles-ci dans un recueil spécifique "*accessibilité et sécurité dans les espaces publics*" ayant un lien avec un recueil similaire concernant "*l'accessibilité et la sécurité dans les constructions recevant du public*". Dans ce cadre le traitement des seuils et des passages de l'espace public au bâtiment recevant du public feront l'objet d'une norme particulière commune aux deux recueils.

Ces recueils constitueront ainsi la référence technique unique pour tous les coresponsables des espaces et des constructions publiques y compris le corps enseignant des établissements d'enseignement supérieur (architectes, ingénieurs, urbanistes, paysagistes...). Ils participeront à la promotion et à la clarification du concept d'accessibilité pour tous.

La création d'un site internet.Afnor.accessibilité à tous à l'espace public.fr permettra d'éditer gracieusement ces documents et de les mettre à jour.

- **Norme méthodologique sur les bonnes pratiques.**

Cette norme vise à apporter les éléments de méthode sur les bonnes pratiques d'accessibilité pour tous à l'espace public. Elle est destinée aux professionnels intervenant sur l'espace public.

Les ouvrages de la DGUHC/CERTU et de la MIQCP viennent à propos pour rendre possible l'établissement de cette norme.

"Le guide d'aménagement de la voirie et des espaces publics urbains" à ce jour en cours d'édition, est l'aboutissement des réflexions d'un groupe de travail animé par **Caroline Cargot** DGUHC/bureau de la qualité technique et de la prévention avec **Pierre Fabre** (Amplitude) rédacteur du guide et Michel Janody du CETE de Lyon ainsi que des responsables de services de villes et de l'Etat. Ce guide vient en complément "Des bâtiments publics pour tous : "*accessibilité et usage*" et "*accessibilité et confort d'usage : guide du conducteur d'opération*". Ces ouvrages s'adressent aux maîtres d'ouvrages, aux maîtres d'œuvre et aux entreprises et services impliqués dans la réalisation des travaux et la gestion. Il est mis en avant des référentiels qualifiant l'espace public au regard des acteurs responsables.

"Les espaces publics urbains" regroupe les conclusions des travaux engagés par la MIQCP en 1998 au sein d'un groupe de travail coordonné par **Jacques Cabanieu** Secrétaire général de la MIQCP et **Sylvie Weil** Architecte et Urbaniste en chef de l'Etat, rédactrice du guide.

Il s'agit de recommandations pour une démarche de projet sur l'intervention dans l'espace public urbain s'adressant aux acteurs déjà mentionnés, en particulier les gérants des établissements publics : Universités, Hôpitaux, organismes HLM... Il est mis en avant l'implication des différents acteurs pour produire un espace public de qualité.

Le point commun à ces deux ouvrages est de considérer l'accessibilité et la sécurité comme étant liées à un projet global et homogène s'inscrivant dans une démarche intégrant d'autres référentiels : esthétisme, concertation avec le public, amélioration de la qualité (durabilité des matériaux...) qui caractérisent **un souci d'éthique professionnelle du cadre de vie à partager entre les acteurs professionnels**. A ce titre les deux rédacteurs Pierre Fabre et Sylvie Weil pourront avantageusement être consultés par l'AFNOR.

- **Coordonnateur "accessibilité – sécurité"**

Dans ce cadre, le groupe de travail a observé à partir du cas de l'EPAD ou des autres établissements publics, que l'identification d'un coordonnateur du suivi de l'amélioration de l'accessibilité et de la sécurité au sein d'un établissement public, (avec une position hiérarchique appropriée) s'avérait très utile. Ainsi, l'élargissement de la mission de l'architecte des bâtiments de France à la compétence accessibilité et sécurité aux abords des monuments protégés pourrait être étudiée et s'intégrer à l'enseignement du "Centre de Chaillot".

- **En conclusion**

Les préconisations du groupe de travail concernant un recueil de normes actualisées et une norme méthodologique sur les bonnes pratiques, visent tout naturellement à proposer en conséquence que ces documents soient **agrées par l'AFNOR comme manuel d'enseignement** pour les écoles d'ingénieurs et d'architecture. Ce manuel par sa légitimité s'imposera auprès des enseignants chargés d'enseigner librement le projet architectural ou de génie civil et de ce fait participera à la promotion de l'art urbain considérant "l'accessibilité pour tous" comme une valeur citoyenne plus qu'une technique spécifique supplémentaire.

4.2 Recommandations aux Administrations Centrales

"*C'est la ville toute entière qui doit devenir plus accueillante...*" (1) signalée par la note du 10.08.01 a conduit le groupe de travail à recommander :

- l'harmonisation des circulaires et règlements établis par les Directions d'administration centrale,
- la formation permanente des agents et la formation des élèves-architectes et élèves-ingénieurs,
- l'évaluation des actions engagées par les établissements publics d'aménagement de l'Etat dans le cadre d'un bilan annuel.

(1) Note à l'attention des Directeurs et chefs de services d'Administration Centrale 10.08.01

- **Une circulaire interministérielle sur l'accessibilité et la sécurité.**

L'initiative prise par la Direction des Routes concernant la circulaire 2000-51 du 23 juin 2000 relative à l'accessibilité aux voies publiques par les personnes handicapées adressée par le Ministère de l'Équipement et des Transports et du Logement et le Ministère de l'Intérieur aux Préfets constitue une première avancée sur le thème qu'il convient aujourd'hui de faire évoluer vers l'accessibilité pour tous à l'espace public.

Les compléments à cette circulaire permettront d'harmoniser les politiques publiques sectorielles en la matière avec les ministères concernés pour bien marquer la continuité de l'espace public.

Ainsi, doivent figurer dans cette circulaire, les voies d'accès aux bâtiments qui relèvent directement de l'application des dispositions du Code de la construction et de l'habitation de même que celles relatives au Code du travail ou encore les dispositions particulières qui relèvent du Code de l'urbanisme dans les sites et monuments protégés, ou bien celles qui concernent les établissements publics de l'Etat tels que Musées, Hôpitaux, Universités etc... et d'une manière générale ce qui relève de l'application de l'article 35 de la Loi Solidarité et renouvellement urbains.

- **La formation des hommes de l'art urbain**

A l'occasion des stages de formation, il conviendra de faire évoluer la mentalité et le comportement de l'agent technique, de l'ingénieur et de l'architecte ; chacun devant prendre en compte la dimension éthique de son métier (CF l'article, "l'éthique du cadre de vie" dans la revue PCM Le Pont) qui va au delà de l'application de la règle et de la norme.

Il conviendra également de mieux cerner la part de **responsabilité civile et pénale** des professionnels publics au regard de leurs positions hiérarchiques dans le service et dans l'exercice de leurs métiers qui se fondent sur des connaissances et un savoir-faire. A ce titre, un **document sur la jurisprudence**, telle qu'elle ressort des cas traités par les tribunaux en France et aussi dans les pays européens, accroîtra la vigilance du représentant du maître d'ouvrage et de l'homme de l'art. Ce document sur la jurisprudence pourra constituer un chapitre du **dossier documentaire à établir par le Centre de Documentation de l'Urbanisme** lequel regroupera les connaissances et publications réalisées sur le thème. Ce dossier sera très utile aux associations, aux professionnels et aux universitaires. Il pourra également figurer sur le site internet urbamet avec un lien avec le site afnor.

Pour la formation des élèves-ingénieurs et des élèves-architectes, il est d'ores et déjà possible de mentionner parmi les critères d'appréciation des travaux sur projets celui de l'accessibilité et de la sécurité au cadre de vie. Par la suite, le "recueil de normes" et "le guide des bonnes pratiques", (voir précédemment manuel agréé AFNOR) pourront, avec une banque de données sur des réalisations exemplaires, constituer grâce à l'outil internet un enseignement facilement accessible aux maîtres et aux élèves.

En somme, il s'agit de rendre les ingénieurs et les architectes plus attentifs à la personne humaine. Dans ce sens, l'encadrement sera le premier artisan de l'évolution des mentalités.

- **L'évaluation de l'accessibilité dans les établissements publics de l'Etat**

Les démarches engagées par l'EPAD, la SNCF, Aéroport de Paris et d'autres établissements publics de l'Etat montrent la complexité d'un traitement convenable des espaces publics accessibles à tous mais aussi la volonté des acteurs à faire évoluer la situation existante. Il est proposé aux Ministres de tutelle des établissements publics de l'Etat d'inviter les Présidents de ces établissements comme les Présidents des Sociétés d'autoroutes à :

établir une charte d'accessibilité et de sécurité des espaces publics,
concernant : l'état existant des dysfonctionnements observés en liaison avec les
associations d'handicapés,
le programme annuel des travaux prioritaires,
le bilan annuel,

nommer un coordonnateur Accessibilité/Sécurité des espaces publics chargé du suivi de cette action notamment au sein des commissions de sécurité. La norme méthodologique précisera le cadre de leur mission,

individualiser dans le budget de l'établissement les actions en faveur de l'accessibilité et de la sécurité.

Enfin, il est proposé à la Déléguée ministérielle à l'accessibilité d'organiser avec le concours de ces établissements une journée d'évaluation de l'accessibilité et de la sécurité à l'espace public. Cette rencontre établirait un premier état de la situation. Les représentants des associations seraient associés à cette manifestation.

4.3 Suggestions aux collectivités locales sur "les espaces urbains prioritaires"

- Devant l'ampleur de la mission visée en application de l'article 35 lié à l'article 98 de la Loi SRU, il est suggéré aux collectivités locales de focaliser leur action aux abords des principaux services publics symboliques de notre République, sur des parcours accessibles à tous : La mairie : citoyenneté,
L'école : éducation,
L'hôpital : santé.

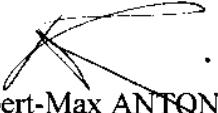
A cet effet, une démarche similaire à celle préconisée pour les établissements publics de l'Etat est suggérée sur le territoire communal. Elle vise l'établissement d'un "**plan des espaces publics urbains prioritaires accessibles à tous**", avec un programme de travaux pluriannuel. A cet effet l'Etat pourrait en liaison avec les Régions développer des mesures incitatives.

5) CONCLUSION

Dans ses préconisations le groupe de travail a volontairement solidarisé deux réponses : l'une visant la normalisation d'une méthode commune à tous les hommes de l'art urbain et de l'art de bâtir basée sur des référentiels, l'autre s'inscrivant dans une démarche commune aux maîtres d'ouvrages et hommes de l'art pour modifier le comportement des coresponsables vers une éthique du cadre de vie commune, source de progrès.

L'harmonisation du système normatif, la communication sur les normes et le rôle de la norme dans la formation des professionnels nécessitent aujourd'hui une attention particulière.

A travers les échanges qu'ils ont eus au cours des rencontres organisées par l'AFNOR en 2001, les membres du groupe de travail ont pleinement mesuré les enjeux majeurs de l'accessibilité pour tous à l'espace public et sont convaincus que norme sans éthique est comme "science sans conscience..." .



Robert-Max ANTQNI

6) RESUME DES PROPOSITIONS DU GROUPE DE TRAVAIL

A. Propositions à l'AFNOR

1. établissement d'une **norme sur l'accessibilité à tous sur l'espace public** regroupant les normes existantes et celles à venir
2. établissement d'une **norme méthodologique sur les bonnes pratiques** destiné aux professionnels intervenant sur l'espace public

B Recommandations aux Directions d'Administration Centrale

1. **préparer une circulaire interministérielle pour compléter la circulaire du 23 juin 2000** de la Direction des Routes en étendant son champ aux compétences des ministères concernés par l'accessibilité à tous
2. réaliser un **dossier documentaire** pour les professionnels et universitaires
3. inciter les établissements publics sous tutelle du Ministère de l'Equipement et les sociétés d'autoroute d'établir une **charte pour évaluer l'état existant et mettre en œuvre un programme annuel d'amélioration de l'accessibilité à tous**
4. étudier avec les Régions les mesures incitatives, pour appliquer l'article 35 de la loi SRU et le décret du 31 août 1999, en réalisant des **plans des espaces publics prioritaires autour des services publics** tels que, Mairie, Ecole, Hôpital.

*
* * *

ANNEXES AU RAPPORT

- Lettre du Directeur Général de l'AFNOR/Décision du CGPC/Note Dir. Cab du METL
- Liste des membres du groupe de travail
- Lettre du 15.02.2001 C. Bachelier et R.M. Antoni pour une "Charte d'accessibilité à tous"
Eurodisney SCA réponse du 11.04.01
EPAD réponse du 26.09.01
- ADP - lettre du 27.11.01
- SNCF – exposé du 12.9.01 et mission handicapés
- Séminaire Robert Auzelle "La ville et les personnes à mobilité réduite" (conférences)
- "Qu'on laisse au moins le trottoir aux piétons" de JM. Tétart
- Liste noire des mairies inaccessibles
- Mairie de Paris : lettre 23.03.2001
- CNPSAA : Contribution
- UNAPEI : Contribution
- AFNOR : Contribution

*
* * *

Alan BRYDEN

Directeur Général

- **Monsieur Georges MERCADAL**
Vice Président du Conseil Général des
Ponts et Chaussées
Tour Pascal B

nos références : AJB/MSB/MD

92055 PARIS LA DEFENSE CEDEX

objet : Groupe de travail «Voirie, quais, espaces publics, jardins»

le : 2 octobre 2000

Association
Française de
Normalisation
Tour Europe
92049 Paris La Défense Cedex
France
Accès : La Défense 2
Parking Les Reflets
Tél. : 33 (0)1 42 91 55 55
Fax : 33 (0)1 42 91 56 56
Minitel : 3616 AFNOR
alan.bryden@email.afnor.fr
<http://www.afnor.fr>

Monsieur le Vice Président,

Comme vous le savez votre ministère a initié de nombreuses actions pour prendre en compte les besoins des personnes âgées et handicapées dans la conception des produits, services et environnement ; AFNOR a lancé en juin 2000 un groupe de réflexion stratégique sur ce thème présidé par Madame Catherine BACHELIER, Déléguée ministérielle à l'accessibilité au ministère de l'Equipement, des Transports et du Logement.

Cinq groupes de travail sectoriels ont été créés afin de mener les réflexions sur la prise en compte de l'accessibilité dans les normes :

- Produits pour mieux vivre,
- Véhicules de transport,
- Cadre bâti (Etablissements recevant du public et logements),
- Voirie, quais, espaces publics et jardins,
- Activités sportives, culturelles, éducatives et de loisirs.

Madame BACHELIER a souhaité que l'animation du groupe «**Voirie, espaces publics et jardins**» soit confiée à M. ANTONI, en sa qualité d'inspecteur général de la construction au Conseil Général des Ponts et Chaussées.

Association reconnue

d'utilité publique

Comité membre français

du CEN et de l'ISO

Siret 775 724 819 00015

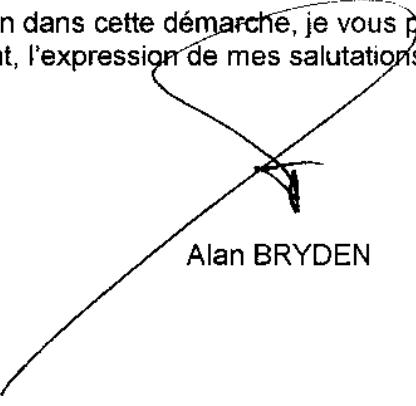
Code NAF 751 E

.../...



Je me permets d'appuyer auprès de vous cette demande ; l'objectif des groupes est de travailler de manière très concrète sur les besoins en normes nouvelles, ou révision de normes existantes.

Comptant sur votre soutien dans cette démarche, je vous prie d'agréer, Monsieur le Vice Président, l'expression de mes salutations distinguées.



A handwritten signature in black ink, which appears to read "Alan BRYDEN", is written over a large, thin-lined "X" mark. The signature is written in a cursive style with a small initial "A".

Alan BRYDEN



La Défense, le 17 OCT. 2000

Ministère
de l'Équipement,
des Transports
et du Logement

Conseil général
des ponts et
chaussées

6ème Section

Secrétariat général

Le Président

N O T E
à l'attention de

Monsieur Robert-Max ANTONI,
inspecteur général de la construction

Affaire n° 2000-0229-01

Par lettre du 2 octobre 2000, le directeur général de l'association française de normalisation (AFNOR) a demandé, sur conseil de Mme BACHELIER, que vous soit confiée l'**animation du groupe de travail sectoriel « voirie, quais, espaces publics et jardins » institué dans le cadre du groupe de réflexion sur la prise en compte de l'accessibilité dans les normes.**

Je vous donne bien volontiers mon accord pour cette mission qui est enregistrée sous le n° 2000-0229-01 dans le système de gestion des affaires du CGPC.

Conformément à la procédure en vigueur, je vous demande d'adresser votre rapport de fin de mission au président de la 5^{ème} section et de m'en faire parvenir simultanément un exemplaire, aux fins de transmission au directeur général de l'association française de normalisation par le vice-président du CGPC.

Hubert ROUX

Copies : M. le président de la 5^{ème} section
Mme BACHELIER

Localisation des bureaux : Tour Pascal B - La Défense - Métro et RER : La Grande Arche.
Adresse Postale : 92055 LA DEFENSE CEDEX - Téléphone standard : 01 40 81 21 22 - Téléx 610 835 F

Le conseil général des ponts et chaussées est compétent en matière d'équipement, d'environnement, d'urbanisme, de logement, de transports, de génie civil et de bâtiment pour les questions qu'ont à traiter les services relevant des ministres chargés de l'équipement, des transports, de l'environnement et de la mer. Il assure l'inspection générale de l'équipement et de l'environnement.

Paris, le 10 SEP. 2001

Le Directeur du Cabinet

Note à l'attention
des Directeurs et Chefs de services d'Administration Centrale

Lors de la séance du Conseil National Consultatif des Personnes Handicapées du 25 Janvier 2000, le Premier Ministre a développé le principe d'une politique globale et équilibrée visant à améliorer la situation des personnes handicapées, qui sont plus de trois millions en France, et a annoncé la mise en place d'un programme triennal en ce domaine.

Il a été rappelé à cette occasion que c'est la ville toute entière qui doit devenir plus accueillante. En effet, la possibilité de se mouvoir et de se déplacer, aussi bien à l'intérieur du cadre bâti que dans les espaces publics et les transports, conditionne l'insertion sociale de chacun des citoyens. Comment s'instruire, travailler, se distraire, participer à la vie de la cité, nouer des liens amicaux, familiaux ou sociaux, si l'on ne peut se déplacer et accéder dans les lieux où se pratiquent les activités sociales, éducatives et professionnelles. Le logement et son aménagement doivent également permettre à la personne handicapée de vivre de la manière la plus pratique et autonome possible.

Voilà pourquoi une politique globale et cohérente en faveur de l'intégration des personnes à mobilité réduite doit être mise en œuvre.

A travers l'ensemble des directions du Ministère, je suis directement concerné par ces questions d'accessibilité et y attache une très grande importance. Dès Décembre 1999 le ministre a nommé Madame Catherine BACHELIER en tant que déléguée ministérielle à l'accessibilité chargée de veiller au respect des règles d'accessibilité ainsi que d'impulser, de coordonner et d'assurer la cohérence des actions menées en ce domaine dans l'ensemble des directions du Ministère et de vérifier leur effectivité sur le terrain. Elle peut apporter un appui aux services, notamment en mettant à leur disposition la documentation existante en matière d'accessibilité ainsi qu'en regroupant et faisant connaître les mesures et réalisations en ce domaine.

Il conviendrait que chacune des directions d'administration centrale du ministère veille, dans les orientations qu'elles donnent aux services, à ce que ces questions d'accessibilité soient bien prises en compte et transmettent à la déléguée ministérielle les informations sur les actions menées en la matière afin qu'elles puissent être valorisées et faire l'objet d'une large communication.

Je suis persuadé que cela permettra de faire avancer dans les meilleures conditions les questions d'accessibilité pour tous et qu'ainsi pourront être mises en place des mesures efficaces pour répondre aux besoins particuliers d'une grande partie des citoyens qui, à un moment ou à un autre, de manière temporaire ou définitive, se trouvent confrontés à des difficultés de mobilité que ce soit du fait d'une incapacité physique, sensorielle ou mentale, ou bien de circonstances extérieures (accompagnement d'enfants en bas âge, poussettes, paquets...).



Gilles RICONO

LISTE DES MEMBRES DU GROUPE DE TRAVAIL

Civilité Nom Prénom	Société organisme	Tel fax Email
ANTONI ROBERT-MAX	CGPC - CONSEIL GENERAL PONTS ET CHAUSSEES TOUR PASCAL B 92055 PARIS LA DEFENSE CEDEX CERTU	01 40 81 68 10 01 40 81 23 95 robert-max.antoni@equipement.gouv.fr
ARMENI ALAIN	9 RUE JULIETTE RECAMIER 69456 LYON CEDEX 06	
AYMOND PHILIPPE	APAM - ASSOCIATION POUR AVEUGLES 3 RUE JACQUIER 75014 PARIS	
BACHELIER CATHERINE	CGPC-CONSEIL GENERAL PONTS ET CHAUSSEES LA GRANDE ARCHE PAROI SUD 92055 PARIS LA DEFENSE CEDEX	01 40 81 98 47 01 40 81 98 95 bachelier.catherine@cgpc.equipement.gouv.fr
BERRIER HERVE	DGUHC (sous-directeur de UCQC) LA GRANDE ARCHE PAROI SUD 92055 PARIS LA DEFENSE CEDEX	01 40 81 93 03 herve.berrier@equipement.gouv.fr
BREHIER REGINE	DGUHC (chargée de la sous-direction) LA GRANDE ARCHE PAROI SUD 92055 PARIS LA DEFENSE CEDEX	01 40 81 14 49
BUREAU MARIE-SOLANGE	AFNOR 11 AV FRANCIS DE PRESSENSE 93571 ST DENIS LA PLAINE CX	01 41 62 84 72 01 49 17 90 00 marie-solange.bureau@afnor.org
DAVID JP	SNCF 209 / 211 RUE DE BERCY TOUR PARIS LYON 75585 PARIS CEDEX 12	01 53 25 65 00 0153256270 jean-paul.david@sncf.fr
DUBRUNFAUT DANIELLE	DTT - DION DES TRANSPORTS TERRESTRES LA GRANDE ARCHE PAROI SUD 92055 PARIS LA DEFENSE CEDEX	01 40 81 87 28 01 40 81 16 61
GRIFFON MICHEL	DGUHC (CDU) LA GRANDE ARCHE PAROI SUD 92055 PARIS LA DEFENSE CEDEX	01 40 81 15 64
GROSBOIS LOUIS	LOUIS GROSBOIS ARCHITECTE 57 PL JULES FERRY 92120 MONTROUGE	

HUGAULT REMY	APF ASSO PARALYSES DE FRANCE 17 BD AUGUSTE BLANQUI 75013 PARIS	
IDZIAK BRIGITTE	GIHP ILE DE France 10 RUE GEORGE DE PORTO RICHE 75014 PARIS	01 43 95 66 36
JACQUET DANIEL	GAIPAR 5 BD DUCLAUX 63000 CLERMONT FERRAND	
KACZMAREK SYLVIE	UNAPEI 15 RUE COYSEVOX 75876 PARIS CEDEX 18	01 44 85 50 91 01 44 85 50 60 vieasso.sk@unapei.org
LE COINTE ALAIN	ADP AEROPORTS DE PARIS ORLY SUD 103	01 49 75 77 03 01 49 75 50 19
MEUNIER JACQUES	94396 ORLY AEROGARE CEDEX BNEVT SETRA 46 AV ARISTIDE BRIAND BP 100	alain.le-cointe@adp.fr 01 46 11 35 50 01 46 11 36 50
MOURADIAN SERGE	92223 BAGNEUX CEDEX AFOC - ASSO FORCE OUVRIERE CONSO 141 AV DU MAINE - BAT A 1ER ETAGE 75014 PARIS	jacques.meunier@equipemen-gouv.fr 01 42 61 32 65
PARTRAT FAUGERE MARIE-THERESE	DGUHC (chargée d'études) LA GRANDE ARCHE PAROI SUD 92055 PARIS LA DEFENSE CEDEX	01 40 81 19 58
PETIT PATRICK	SITUM QUAI LAMARTINE HÔTEL DE VILLE 71018 MACON CEDEX	03 85 39 71 90 03 85 39 71 08
REVENU NICOLAS	UNAF 28 PL SAINT GEORGES 75442 PARIS CEDEX 09	01 49 95 36 41 01 49 95 36 44
VERDURE JACKIE	VILLE DU HAVRE 68 ET 74 RUE GUSTAVE FLAUBERT BP 442	02 35 19 60 99 02 35 19 60 61
VIGNAU JEAN-LOUIS	76057 LE HAVRE CEDEX CSC - COMMISSION SECURITE CONSOMMATEURS 111 RUE DE GRENELLE CITE MARTIGNAC 75353 PARIS 07 SP	



Ministère
de l'Équipement,
des Transports
et du Logement

Conseil général des
ponts et chaussées

Tél : 01 40 81 68 10
Fax : 01 40 81 23 95

Paris-la Défense, le 15 février 2001

Monsieur Philippe MARIE
Directeur des Relations Extérieures
de Disneyland Paris
Boite postale 100
F-77777 MARNE LA VALLEE
CEDEX 4

Affaire n° 2000-0229-01

Objet : Charte d'accessibilité à tous

Monsieur le Directeur,

Compte tenu de la priorité que notre Ministère donne à la réalisation d'une véritable accessibilité pour tous, nous avons été très intéressés, lors de la conférence organisée par le séminaire Robert Auzelle à Espace Elec sur le site de la Défense le lundi 29 janvier 2001 par la démarche engagée par Disneyland sur son site pour améliorer l'accessibilité aux personnes éprouvant des difficultés de mobilité ou d'orientation.

Comme suite à notre entretien avec M. Stéphane Dequidt, nous vous confirmions notre souhait de vous rencontrer pour conduire avec vous une réflexion sur le principe d'accessibilité à tous sur le site de Disneyland.

Nous sollicitons également l'EPAD sur la même réflexion, ce qui permettrait d'établir des comparaisons et une synergie sur ces 2 sites à problématiques spécifiques.

Cette réflexion conduirait votre Société :

- **dans une première phase**, à effectuer un inventaire et un bilan des actions déjà engagées pour prendre en compte les éléments factuels facilitant une accessibilité à tous ;
- **dans une deuxième phase**, à présenter un diagnostic d'ensemble qui relèverait, à partir des différents modes de transports et des circuits empruntés par les visiteurs, les points de « conflits » ou les « lacunes » et qui donnerait en regard de ceux-ci des propositions d'aménagement physique de l'espace souhaitables ainsi que d'autres propositions de différentes natures visant un meilleur accueil du public éprouvant des difficultés particulières ;
- **dans une troisième phase**, à indiquer les modalités de mise en œuvre des propositions avec un plan de financement par tranches fonctionnelles dans un programme pluriannuel.

Localisation des bureaux : Tour Pascal B - Paris La Défense - Métro et RER : La Grande Arche.
Adresse Postale : 92055 LA DEFENSE CEDEX - Téléphone standard : 01 40 81 21 22 - Télex 610 835 F

Le conseil général des ponts et chaussées est compétent en matière d'équipement, d'environnement, d'urbanisme, de logement, de transports, de génie civil et de bâtiment pour les questions qu'ont à traiter les services relevant des ministres chargés de l'équipement, des transports, de l'environnement et de la mer. Il assure l'inspection générale de l'équipement et de l'environnement.

Aussi nous vous serions reconnaissants d'organiser prochainement une réunion avec vos collaborateurs pour examiner ensemble ce projet de réflexion afin d'en apprécier l'opportunité et la faisabilité, d'en fixer les limites et les enjeux.

La nécessité d'associer les représentants d'usagers handicapés est évidente et le concours d'étudiants stagiaires et d'experts etc... apparaît souhaitable.

L'échéance de décembre 2001 qui serait fixée à cette étude (fin de la troisième phase) est dictée par la préparation d'un rapport annuel sur l'évolution de l'accessibilité qui est présenté tous les ans en janvier.

« La Charte d'accessibilité à tous » sur le site de Disneyland constituerait, si vous en étiez d'accord, le document à établir par vos soins à l'issue de la première phase. Elle présenterait ce qui a déjà été effectué par Disneyland et annoncerait ce que Disneyland projette d'effectuer (2^{ème} et 3^{ème} phase).

Soyez assuré que nous mesurons l'effort particulier que cette démarche implique pour Disneyland.

En souhaitant que notre proposition trouve un écho favorable auprès de vous, nous vous prions de croire, Monsieur le Directeur, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

La Déléguée Ministérielle
à l'accessibilité



C. BACHELIER

L'Inspecteur Général de la
Construction



R.M. ANTONI

Copie : M. Stéphane DEQUIDT
« cellule visiteurs handicapés »

EURO DISNEY S.C.A.

Boîte Postale 100
77777 Marne la Vallée
Cedex 4 - France

Tel. 01 64 74 60 38

Madame C. Bachelier
Déléguée Ministérielle à l'accessibilité
Monsieur R.M. Antoni
Inspecteur Général de la Constructions
Ministère de l'Equipement, des Transports et
du Logement
92055 La Défense cedex

Le 11 avril 2001

Madame la Déléguée, Monsieur l'Inspecteur,

Nous faisons suite à votre courrier du 15 février 2001.

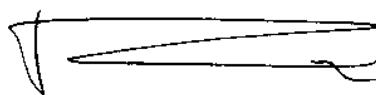
Vous nous sollicitez afin de connaître l'état de nos réflexions sur la politique de l'accessibilité des personnes handicapées sur le site de Disneyland Paris.

La société a réalisé de nombreux travaux d'adaptation tant sur les voies d'accès que sur les services connexes (sanitaires) et sur la quasi-totalité de nos attractions. Ce travail a été salué par M. Patrick Segal lors de la Conférence du 29 janvier 2001 à laquelle vous faites allusion.

Afin de satisfaire votre demande, nous vous communiquons un état détaillé des actions mises en œuvre dans le souci d'une accessibilité sans exclusive.

Quant à nos réflexions sur le Second Parc, nous y projetons la même exigence d'accessibilité et nous pourrons vous communiquer, en fonction de l'avancée des travaux, l'ensemble des mesures mises en œuvre.

Nous vous prions d'agréer, Madame la Déléguée, Monsieur l'Inspecteur Général, l'expression de nos sincères salutations.



Philippe Marie
Directeur Relations Extérieures

Euro Disney S.C.A. is the operating
company of Disneyland Paris



©Disney

Euro Disney S.C.A.
Société en Commandite par Actions
au capital de 809,757,013 Euros
N° de 134173847 RCS Meaux

Actions mises en place pour la clientèle handicapée

1) information du public handicapé

- Création d'une ligne téléphonique spécifique
- Edition du « Guide Visiteurs Handicapés »
- Formation des agents de réservation

2) adaptation des opérations

- modification de certaines attractions pour les rendre accessibles en fauteuil roulants (« it's a small world »)
- modification des procédures d'accès aux attractions
- Achat de matériel d'évacuation spécifique d'évacuation et formation de nos équipes d'intervention.
- Formation du personnel d'accueil
- mise à disposition dans les hôtels de sièges Aquatec (« ascenseur de baignoire »)

3) conclusion : Le handicap à Disneyland Paris

- 36 attractions sur 39 accessibles à tous
- Un département spécifique : la Cellule Visiteurs Handicapés
- Une ligne spécifique à la centrale de réservation
- Un Guide Visiteurs Handicapés
- Accès facilité aux attractions
- Réductions tarifaires
- Accompagnateur gratuit si tierce personne
- Emplacements réservés (parkings, spectacles, parades...)
- Location de fauteuil roulant
- 109 chambres d'hôtel adaptées
- « ascenseurs de baignoire » à disposition dans chaque hôtel
- Véhicules adaptés pour transports sur le site
- Toilettes accessibles

La Cellule Visiteurs Handicapés travaille en concertation rapprochée avec les grandes associations nationales représentatives du handicap.

La Défense, le 26 SEP. 2001

DEX/N° 01 / 472

Affaire n° 2000-0229-01

Madame BACHELIER - Monsieur ANTONI
Ministère de l'Equipement, des Transports
et du Logement
Conseil Général des Ponts et Chaussées
Tour Pascal B
92055 LA DEFENSE CEDEX

Objet : Accessibilité à tous à La Défense

Madame, Monsieur,

Vous m'avez adressé le 15 février dernier un courrier relatif à l'accessibilité sur le site de la Défense, auquel je réponds tardivement. Je vous prie de bien vouloir m'en excuser.

Je vous confirme donc l'engagement de l'établissement public pour réaliser avec vous une étude sur l'accessibilité à tous aux immeubles de la Défense.

Monsieur Jean-Louis DELMAS qui participe au groupe de travail que vous présidez sera votre correspondant pour cette étude.

Vous n'êtes d'ailleurs pas sans ignorer que la première phase décrite dans votre lettre a déjà été réalisée.

Quant à la deuxième, elle est beaucoup plus délicate et longue à mener tant en raison de la complexité du site que des contacts multiples à prendre. Elle se poursuivra jusqu'à ce que le diagnostic d'ensemble soit complet.

La troisième phase qui consiste à étudier en détail les aménagements proposés et à programmer leur mise en œuvre débute dès à présent avec la recherche de solutions pour les premiers espaces où des défauts d'accessibilité ont été constatés. En 2002, des crédits d'études et de mise en œuvre des premiers travaux seront inscrits.

Dans les années suivantes, l'effort sera poursuivi pour que le quartier d'affaires soit encore mieux accessible à tous.

Vous confirmant ainsi l'attention que l'EPAD apporte à votre démarche, je vous prie d'agréer, Madame, Monsieur, l'assurance de ma considération distinguée.

Le Directeur Général

Christian BOUVIER

ANTONI Robert-Max, CGPC/S5

De: jean-louis delmas [jldelmas@epaladefense.fr]

Envoyé: vendredi 28 décembre 2001 14:09

À: robert-max.antonи@equipement.gouv.fr

Cc: michel GERIN

Objet: groupe de reflexion stratégique prise en compte de l'accessibilité dans les

Monsieur,

Suite à votre demande, je vous confirme donc mon point de vue sur la prise en compte de l'accessibilité dans les normes:
insérer dans les textes normatifs un renvoi à un lexique faisant référence à tous les textes parlant de
l'accessibilité.

Mais cela ne suffira pas !

Une circulaire imposant la création d'une fonction "accessibilité" chez les aménageurs me paraît indispensable.
On peut imaginer également que le code des marchés publics impose la prise en compte du critère accessibilité en 1er
choix pour les aménagements urbains..

En attendant la prochaine réunion qui reste à programmer, je vous souhaite de joyeuses fêtes

Salutations

Département Etudes & Sécurité

Monsieur Robert-Max **ANTONI**
Inspecteur-Général de la Construction
Tour Pascal B
92055 LA DEFENSE CEDEX

DXE/2001- 231 ..81

Orly, le 27 NOV 2001

Objet : AFNOR - Groupe de travail "Accessibilité voirie et espaces publics"

Monsieur,

En réponse à votre demande, veuillez trouver ci-après les propositions d'actions élaborées, au sein d'Aéroports de Paris, pour faciliter l'accès des installations aéroportuaires aux Personnes à Mobilité Réduite.

"L'offre de services aéroportuaires aux personnes à mobilité réduite"

Partant des constats suivants :

- cheminement longs,
- systèmes de signalisation incomplets ou inexistant pour certains types de handicap,
- installations de filtrage des passagers mal adaptés à la problématique PMR,
- mobilier pas ou peu adaptés (sièges),
- déficience en terme de prévention et d'accueil.

Aéroports de Paris souhaite promouvoir, à son niveau mais aussi en concertation étroite avec ses différents partenaires, des améliorations permettant :

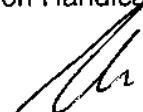
- de rendre accessible l'ensemble des circuits passagers aux PMR, en termes d'équipement, de signalétique et d'accueil favorisant l'autonomie de déplacement,
- d'organiser et coordonner, avec les partenaires et les instances représentatives, des PMR des principes d'actions, partant de l'analyse commune des situations,
- d'informer le public concerné sur les moyens spécifiques mis à disposition à l'intérieur des installations,
- de mettre à disposition des équipements adaptés aux différents types de handicaps, améliorant le confort et favorisant l'autonomie,
- de mettre en œuvre des actions de sensibilisation-formation des personnels d'exploitation sur les méthodes d'accueil et d'assistance aux PMR.

L'ensemble de ces thèmes est actuellement en cours d'évaluation et, pour certains, en cours de réalisation suivant un plan d'action qui, en ce qui concerne les actions les plus lourdes, devrait être réalisé à l'horizon 2004.

Ces dispositions venant compléter toutefois des actions pérennes telles que :

- la mise à disposition gratuite sur demande, au niveau de l'information, des "Guides du Passager à Mobilité Réduite",
- des navettes plateformes accessibles,
- des actions au "fil de l'eau" telles que : mises en conformité des installations anciennes, réhabilitations et nouveaux projets intégrant l'accessibilité de l'ensemble de la population PMR.

Mission Handicap Aéroport de Paris



Jean Paul Millet
Chef du Département Etudes et Sûreté

Groupe AFNOR / Espace public
Compte rendu de réunion du 12 / 9 / 01

Exposé de M. David sur la politique de la SNCF en matière d'accessibilité aux personnes handicapées et aux différents usagers à besoins spécifiques

Plusieurs niveaux de problèmes sont à régler pour la SNCF

Le premier d'entre eux est celui de la modernisation du réseau ancien inaccessible

- les bâtiments nouveaux ou en travaux respectent la réglementation applicables aux ERP, mais ce n'est pas le cas des bâtiments anciens
- les quais anciens sont de hauteurs différentes. Ils sont sous la responsabilité de RFF avec lequel s'est mise en place une collaboration
- la hauteur d'accès du matériel roulant est en cours d'évolution
- 50 grandes gares ont des équipements relativement complets répondant aux divers handicaps
- les gares moyennes, environ 200, sont équipées partiellement pour les personnes en fauteuil roulant
- les petites gares, au nombre de 2000 environ, sont inaccessibles pour la plupart d'autant plus que le franchissement de quai à quai au niveau des voies a été supprimé

Un travail expérimental est effectué pour aboutir par région à l'établissement d'un maillage progressif en relation avec les responsables locaux et les associations. Les distances maxi envisagées entre gares aménagées sont de l'ordre de 50 km. La région de TOURS est pilote sur ce projet. Elle a défini une hiérarchisation des difficultés et établi trois niveaux de qualité d'accès. Un premier chiffrage des travaux a été estimé à 10 Millions de francs.

Ce programme sera étendu à d'autres régions. Les travaux sont prévus dans la décennie à venir. Ils devraient apporter une amélioration sensible de l'accessibilité. Une collaboration avec les communes est recherchée pour assurer la continuité des aménagements.

Dans les grandes gares est réalisée une formation du personnel aux différentes situations de handicap

Un numéro de téléphone est ouvert pour permettre aux personnes handicapées d'organiser leur voyage et de bénéficier de l'assistance nécessaire.

Pour le matériel roulant la situation est différente entre la région parisienne et la province et entre les différents matériels. Les quais sont à 55 cm en province. La volonté est d'aller vers un matériel roulant accessible de plain-pied. Des expériences visant à réduire la lacune horizontale sont en cours. Pour la RP une difficulté supplémentaire est apportée par les hauteurs variées des matériels utilisés entre la SNCF et la RATP. Le nouveau matériel du TER sera accessible. La maquette est en cours de fabrication et sera soumise aux associations de personnes handicapées. Une rénovation du train Corail est également prévue comportant une nouvelle voiture adaptée à divers usages particuliers avec des places réservées pour les usagers en fauteuil roulant, un élévateur embarqué et des toilettes accessibles.

Avec le dispositif déjà mis en service la SNCF a enregistré une hausse de la fréquentation des personnes handicapées (2 % des voyageurs).

M. DAVID fait état également de l'étude BIOVAM et en particulier de l'expérimentation de guidage en cours gare de LYON-PERRACHE où sont testés des systèmes infra-rouge et basse fréquence en relation avec l'INRETS et des associations.

Tous ces travaux font l'objet d'une ligne budgétaire spécifique.

M. ANTONI demande s'il est possible d'avoir une lettre du président indiquant cette politique de la SNCF pour la joindre au dossier. Il rappelle son souhait d'avoir également un courrier identique d'Aéroport de PARIS et de l'EPAD

Mission "Handicapés"

CLIENTELE EN SITUATION DE HANDICAP POLITIQUE ET MISE EN OEUVRE

Contexte

La SNCF modernise progressivement un réseau conçu à l'origine sans critères d'accessibilité.

Il faut donc maintenant améliorer l'accès au train en surmontant l'hétérogénéité historique des infrastructures et des matériels roulants et les nouveaux impératifs de sécurité, c'est à dire :

- Des nombreuses gares qui, au fur et à mesure de la suppression des passages planchéiés, deviennent **inaccessibles**
- Des hauteurs de quais différentes selon les gares et les dessertes
- Des hauteurs d'accès, variables selon le type de véhicules ferroviaires, parfois aggravées par un dévers important dans les stations en courbes.

➤ Les Gares :

Depuis 1991, elles sont soumises aux obligations réglementaires qui régissent les ERP et les EOP.

L'accessibilité est obligatoire lors d'une construction neuve ou de rénovations importantes car l'ouverture est conditionnée par un régime de double autorisation :

1. au moment du permis de construire
2. au moment de l'ouverture au public (sauf ERP de cinquième catégorie soumis seulement à la 1^{ère} autorisation.)

Actuellement 200 gares sont complètement accessibles et permettent, grâce aux équipements spécifiques (+ de 300 rampes et élévateurs), l'accès au train pour toute personne handicapée en lui assurant si nécessaire une assistance à la montée et à la descente. La liste, avec les équipements de ces gares, est communiquée à la clientèle dans le mémento du voyageur à mobilité réduite, un numéro Vert d'informations et bientôt sur le site Internet "voyages.sncf.com."

Pour faciliter l'intégration des personnes en fauteuil roulant, de nouveaux guichets uniques pour toutes catégories de personnes sont désormais mis en place.

Ils se caractérisent par un abaissement du plateau de transaction à une hauteur de 0,95m et de l'adjonction d'une tablette frontale à 0,80m. Ce nouveau guichet accepté par l'Association des Paralysés de France permet d'éviter la pose d'un guichet "spécifique" accentuant la marginalisation.

Pour les gares les plus importantes (environ 50) des équipements et des services plus complets sont proposés ou en cours de développement pour répondre plus largement aux besoins des différents types de handicaps.

A titre d'exemple, 8 gares disposent actuellement d'un guidage par balises sonores pour orienter les personnes non voyantes (Lyon Pche, Strasbourg, Rouen R.D., Valence TGV, Avignon TGV, Aix en Provence TGV, Amboise et Angers.) Une étude de test des fonctionnalités (BIOVAM), en cours à Lyon - Perrache et prochainement à Auber (RATP), devrait apporter un certain nombre d'informations pour améliorer la pose et l'utilisation de ces systèmes de guidage dans la perspective de leur développement.

Pour les autres gares, étant donné le très grand nombre ouvert aux usagers dans le cadre du service public, souvent très faiblement fréquentées, il n'a pas été possible jusqu'à présent, de les rendre toutes accessibles.

La SNCF a la volonté politique de développer l'accessibilité de son réseau pour satisfaire l'ensemble de la population.

Pour être pertinent, ce réseau doit garantir l'accessibilité pour chaque région SNCF, en harmonie avec les régions administratives.

La Région SNCF de TOURS est pilote de ce projet en partenariat avec les Associations de personnes handicapées et le Conseil Régional de la Région Centre. Un schéma directeur régional de l'accessibilité a été défini ainsi qu'une approche budgétaire, il va être soumis prochainement aux investisseurs.

Ce maillage des gares tient compte, pour l'essentiel, des équipements et infrastructures spécialisés déjà implantés ainsi que du respect sur chaque desserte d'une distance maximale d'environ 50 km entre deux gares accessibles.

Les 23 Régions de la SNCF vont devoir procéder au même exercice sachant que certaines d'entre elles ont déjà engagé le processus notamment l'Ile de France et Strasbourg.

En ce qui concerne l'Ile de France, l'étude du schéma directeur est faite en tenant compte de l'ensemble des paramètres, gares, quais, trains afin de proposer à terme, une accessibilité sans assistance de ce nouveau réseau "noyau". Pour cela, il faut également supprimer les lacunes horizontales entre le quai et le train et, à cet égard un prototype de "comble lacune" embarqué est actuellement testé sur la desserte Paris st Lazare - ST Nom la Bretèche.

➤ Les trains

Tous les nouveaux concepts de matériels roulants prévoient dans les cahiers des charges des espaces et des toilettes complètement accessibles notamment aux personnes en fauteuil roulant. Leurs plate formes d'accès sont généralement prévues pour permettre une entrée de plain-pied avec des quais d'une hauteur de 550 mm.

Actuellement les matériels les plus récents mis en services proposent déjà des accès plus faciles ainsi que des espaces et des toilettes complètement accessibles.(automoteur TER, TGV Duplex)

Les matériels les plus anciens sont remplacés progressivement, d'autres, plus récents, tel le train "Corail", vont être rénovés. Le nouveau train Corail offrira en 2003 quatre emplacements « fauteuil roulant », des toilettes accessibles et deux élévateurs embarqués sur des portes spécifiques d'accès.

➤ Les services

Pour pouvoir entreprendre un voyage en train en toute sérénité, les personnes handicapées ont besoin d'avoir l'assurance que l'assistance dont elles ont besoin, notamment à la montée et à la descente des trains, **sera fiable**.

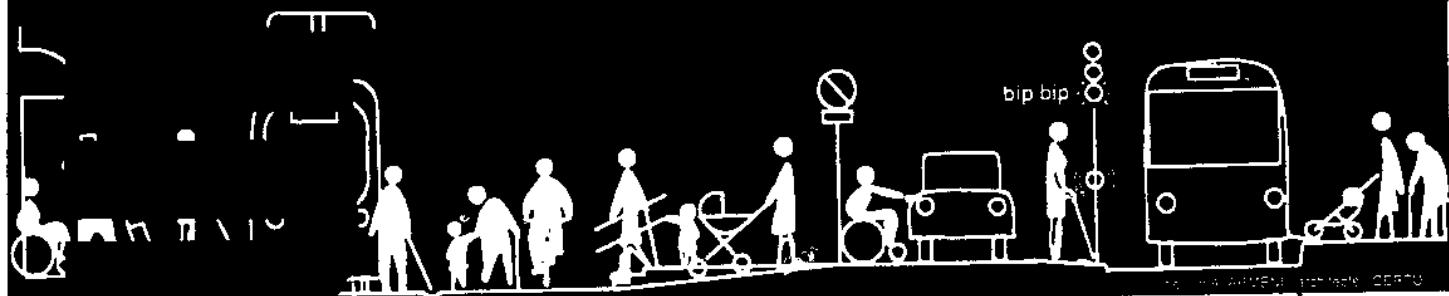
Pour cela, la SNCF va améliorer les services en gares en réalisant un centre d'appel téléphonique avec un numéro unique au moyen duquel toute personne ayant besoin d'une assistance pourra réserver directement cette prestation. Ce centre d'appel est en cours de réalisation. Il va permettre aux responsables des équipes d'accueil de mieux organiser les aides nécessaires en gare.

Pour compléter ces dispositions, les agents d'accueil recevront une formation plus spécifique avec des supports pédagogiques et la participation des associations locales, déjà sollicitée dans certaines villes. Après une première diffusion dans les centres de formation d'une cassette vidéo de sensibilisation à l'accueil des personnes handicapées, une nouvelle vidéo technique pour montrer les "bons gestes" sera disponible dès le mois d'octobre 2001.

D'autres équipements et services pourront être mis en œuvre dès que la couverture d'un réseau pertinent de l'accessibilité sera plus largement réalisée.

ART URBAIN

2001



Le Séminaire Robert AUZELLE - Association pour la promotion de l'Art Urbain, organise son 10ème concours, ouvert aux étudiants et enseignants des Ecoles d'Architecture, d'Art, de Paysage, d'Ingénieurs et des Instituts d'Urbanisme de la Région Ile de France.

Ce concours est parrainé par le Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement, le Ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'environnement, le Ministère de l'Emploi et de la Solidarité - Secrétariat d'Etat à la Santé et aux Handicaps, soutenu par le Conseil Régional de l'Ordre des Architectes, le Conseil National de l'Ordre des Architectes, et par ESPACE-ELEC.

LA VILLE ET

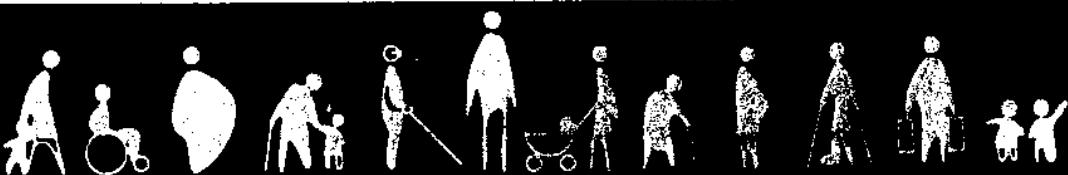
LES PERSONNES

A MOBILITE REDUITE

Règlement disponible sur le site Internet
www.3ct.com/r-auzelle

20 000 F de prix

Le concours est ouvert aux étudiants et enseignants membres du Séminaire Robert AUZELLE. Collection univale : 100 F



LUNDI 8 JANVIER 2001

ECOLE D'ARCHITECTURE DE

PARIS VAL DE MARNE

Amphithéâtre n°1

de 18 h 00 à 20 h 00

11, rue du Séminaire de Conflans

94220 - CHARENTON LE PONT

Métro Liberte

Les Composants d'Art Urbain - rétrospective

Robert-Henri ANTONI, Président du Séminaire Robert AUZELLE

et Jean CABANEL, Délégué

Marie-Hélène CORVEST

Charge d'enseignement de public handicapé visuel

A la Cité des Sciences et de l'Industrie

Mme Catherine BACHZELLER

Déléguée référente à l'accessibilité

charge de titulaire de l'équipement

Ville de CHARENTON LE PONT (94)

CONFÉRENCES

ET BÉRATS

LUNDI 15 JANVIER 2001

ÉCOLE NATIONALE SUPÉRIEURE

DES ARTS APPLIQUÉ ET DES MÉTIERS D'ART

de 18 h 00 à 20 h 00

63, rue Olivier de Serres

75015 - PARIS

métro Porte de Versailles ou Convention

M. Jean-Marc BERNARD

Responsable accessibilité

Association des Paralysés de France

Ville de CHAVILLE (92)

Ville de CHELLES (77)

LUNDI 22 JANVIER 2001

ÉCOLE D'ARCHITECTURE

DE VERSAILLES

de 18 h 00 à 20 h 00

2, avenue de Paris

78000 - VERSAILLES

RER C - Versailles rive gauche/Château

BUS 171 - Versailles Château

M. ARMENI - Mme DEJEANNE

du CERTU

M. Alain ARTAUD

Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées

Ville d'ISSY LES MOULINEAUX (92)

LUNDI 29 JANVIER 2001

ESPACE-ELEC

de 18 h 00 à 20 h 00

au CNIT à la Défense

Metro ligne 1 ton PER A-

Grande Arche de la Défense

Accueil -Didier SANTENS,

Directeur d'ESPACE-ELEC

La Politique du handicap en ville

M. Patrick SEGAL

Délégué interministériel

aux Personnes Handicapées

Ville de RUEIL MALMAISON (92)

constitution des équipes

rafraîchissements

Séminaire
ROBERT AUZELLE

Pour la promotion de l'art urbain

Séminaire Robert AUZELLE
CCPC/SRA - Toute Pascal B - 92655 - LA DEFENSE
Inscriptions : Chantal BRUNET
Tél : 0140.816834 - fax 0140.812395
Site internet : www.3ct.com/r-auzelle

LA VILLE POUR LES HANDICAPES

Une grande partie de la population – le chiffre de 30 % est fréquemment avancé – est confrontée un jour ou l'autre à un problème d'handicaps momentanés ou définitifs à la suite d'un accident, d'une maladie, du vieillissement, ou elle rencontre des difficultés à se déplacer en raison d'une maternité, de la nécessité de tenir par la main des enfants ou du fait d'être encombrée par des bagages ou des paquets. Certains handicaps lourds sont à gérer parfois tout au long de la vie : cécité, paralysie, surdité.

Ce sujet qui concerne en fait l'ensemble de la société devrait faire l'objet d'enseignements obligatoires dans les écoles d'architecture ou les instituts d'urbanisme. On peut regretter qu'il n'en soit pas ainsi en France. Cette fiche ne pr  tend pas être exhaustive. Elle a pour objet de donner quelques pistes aux étudiants et aux aménageurs pour aborder les problèmes posés par les principaux handicaps : malvoyance, paralysie et d'esquisser des voies de solution. Elle proposera  g m l m t une approche de conception de la ville prenant en compte les besoins des personnes à mobilité réduite.

Aveugles

Il est difficile pour les aveugles de connaître l'organisation d'une ville pour s'y situer et pour choisir leur chemin car il n'existe pratiquement pas de plans reliefs qui leur sont destinés.

Ils connaissent la ville à travers des itinéraires qu'ils identifient par des repères que constituent la qualité du sol, les d niv l s, les odcurs, les sons, le vent... et les obstacles auxquels ils se heurtent trop souvent. Il en est ainsi du mobilier urbain qui encombre les trottoirs : bornes, poubelles et panneaux de signalisation, particulièrement dangereux s'ils sont à hauteur d'homme et placés sur empi tement étroit à la base qui ne permet pas d'être repéré par la canne ou un chien.

La ville est conçue pour être vue. Les aveugles, pour l'appréhender et tracer leur chemin au milieu des obstacles et des tra trises des espaces publics doivent donc, eux, solliciter les autres sens.

Le toucher

Le contact des pieds avec le sol permet de reconnaître les asperit s du terrain, la qualité des revêtements. Le toucher permet d'avoir une appréciation tactile des lieux. De même le contact de l'air sur la peau leur donne la possibilité de se situer et d'apprécier la qualité de certains espaces : campagne, bord de mer...

L'ouïe

L'ouïe est le sens qui leur permet le mieux de se repérer. Les sons donnent à l'aveugle les informations essentielles. Malheureusement il n'y a pas de maîtrise des sons dans la ville.

Certains sons parviennent d'émetteurs clairement identifiés : siflet d'un agent de police, moteurs des voitures, klaxons, bruits des trains... Ils préviennent des dangers et forment des repères pour orienter la marche. Les aveugles grâce à eux peuvent évaluer les distances.

D'autres sons sont créés par réflexion sur les murs. Ils permettent de prendre conscience du volume d'un espace, de se rendre compte si une rue est large ou étroite.

Le fait d'entendre permet d'avoir des sensations fabuleuses. Les chants d'oiseau, le bruit du vent, les cris des enfants engendrent des ambiances conviviales, chaleureuses.

L'odorat

L'odorat est un système de repérage important en prévenant de la présence des détritus par exemple, mais aussi d'éléments qualitatifs comme des massifs de fleurs, gazon ou les foins coupés...

Les aveugles peuvent donc apprécier la qualité d'une ville à travers ces sensations. Il y a des endroits où beaucoup d'entre eux se trouvent particulièrement bien comme les marchés qui les enveloppent des voix bien identifiées des commerçants, des odeurs des fruits et des fleurs, du plaisir de toucher les légumes qu'ils achètent. Ils ont besoin d'itinéraires clairement définis par des signalisations sonores précisément situées et des balises tactiles organisées selon des circuits cohérents, sans rupture de continuité.

Les malvoyants :

Beaucoup de personnes voient difficilement ou de manière déformée du fait de maladies des yeux ou du vieillissement.

Personnes âgées :

Les perceptions visuelles leur permettent de se repérer globalement, mais la baisse d'acuité visuelle, la mauvaise vision latérale provoquent des erreurs d'appréciation qui peuvent occasionner des accidents. Certains changements de couleurs sont susceptibles de donner des impression d'obstacles qui n'existent pas, ou au contraire de les dissimuler lorsque les contrastes sont insuffisants entre les éléments d'un parcours : absence de marquage d'une dénivellation par exemple.

Enfants :

Il peut paraître étonnant de classer les enfants parmi les mal-voyants. Pourtant on oublie trop souvent que leur formation physiologique n'étant pas achevée, leur champ de vision est très étroit : 90° alors que celui des adultes est de 170°. De même, ils n'ont pas la même perception des couleurs que ceux-ci.

Paralysés

Les progrès ont été réalisés ces dernières années dans l'aménagement des logements des personnes qui ne peuvent se déplacer qu'en fauteuil roulant. Les difficultés commencent dès qu'elles sortent de chez elles. Leurs parcours en ville se présentent comme de véritables courses d'obstacles : portillons à franchir, escaliers impossibles à gravir sans aide, guichets inaccessibles...

Les caractéristiques des fauteuils roulants conditionnent largement l'accessibilité des aménagements urbains aux handicapés moteurs :

- Le sol doit être roulant. Les roues ne doivent pas se coincer dans des pavés n'offrant pas une surface plane ; ils doivent être sciés et polis. Elles ne doivent pas s'enfoncer dans du gravier ou pire dans un sol détrempé ;
- Les dénivellations doivent être réduites au maximum. Les pentes ne peuvent pas être supérieures à 5 % et une marche de plus de deux centimètres est infranchissable. Dans cet esprit, les chaussées des rues doivent être de plein pied avec le sol des magasins et les trottoirs à la même hauteur que le plancher d'un autobus ou d'une voiture de chemin de fer ;
- C'est la hauteur du fauteuil qui conditionne celle du mobilier urbain auquel doivent accéder les handicapés : boîtes aux lettres, caisses des parkings, interphones, boutons d'ascenseurs, notices d'information... ;
- Ils doivent disposer en nombre suffisant de sanitaires adaptés ;
- Les portes, portillons doivent pouvoir être manœuvrés facilement ;
- La distribution des espaces et du mobilier urbain doit permettre de manœuvrer aisément.

Il s'agit d'assurer la continuité des cheminements sans obstacle infranchissable. Un seul élément peut rendre un itinéraire impraticable. Par exemple une marche dépassant deux centimètres peut annuler tous les efforts faits par ailleurs pour rendre accessible un itinéraire.

Mobilité réduite

Mobilité réduite momentanée

Ces aménagements conviennent pour la plupart également aux personnes qui sont confrontées à des difficultés momentanées de mobilité : voyageurs encombrés de bagages, femmes enceintes ou/et accompagnées d'enfants, sportifs qui se retrouvent avec une jambe plâtrée...

Personnes âgées

Les personnes âgées connaissent souvent des difficultés pour marcher. Leurs gestes sont lents, hésitants. Parfois elles ont des problèmes de stabilité. Une marche, un sol glissant peuvent les déséquilibrer. Elles ont besoin de se reposer fréquemment. Il est bon de leur proposer des bancs voire de simples parapets pour se reposer.

Compte tenu de l'affaiblissement de leurs forces musculaires, une porte difficile à pousser ou à tirer peut être pour elles un obstacle infranchissable, de même qu'un escalier ne comportant pourtant que quelques marches.

Pour elles aussi ce qui a été prévu pour les paralysés en fauteuil roulant leur conviennent pour l'essentiel.

Sourds

(non traité)

Prise en compte des handicaps dans l'art urbain

La prise en compte des handicaps dans la création et la gestion de la ville remet en question la manière dont était conçu l'art urbain. Jusqu'à présent seul l'aspect visuel des aménagements était vraiment pris en considération. Quand se posaient des problèmes d'accessibilité et pour respecter la loi étaient ajoutés de ci de là, souvent de mauvaise grâce, des emplâtres sur les monuments publics comme si cette préoccupation n'intéressait qu'une minorité de la population alors que, comme on l'a vu, celle-ci est concernée dans son ensemble.

La nécessité de faire appel au sens de l'ouïe, de l'odorat et du toucher pour répondre aux besoins des handicapés enrichit considérablement la démarche d'art urbain dans sa globalité ; elle affine la prise en compte d'éléments qualitatifs : aptitude des matériaux des façades à réfléchir ou absorber les sons, textures des sols, palette des couleurs, ligne de design du mobilier urbain...

Cette introduction de l'ouïe, du toucher et de l'odorat implique de nouveaux modes de représentation pour en rendre compte dans les présentations des projets qui se complexifient et s'affinent pour le bien de tous.

A l'avenir, les projets d'aménagement urbain doivent avoir pour ambition de permettre à l'ensemble des citoyens, sans exception, d'accéder aux espaces publics et d'y circuler sans difficultés.

Pour arriver à ce résultat, l'urbaniste doit être capable de proposer des cheminements qui satisfassent aux besoins de tous ; ce qui nécessite de savoir concilier des attentes contradictoires et d'être apte à l'écoute et à la concertation avec tous les intéressés. Ceci implique aussi la capacité d'assurer la cohérence plastique entre mobilier urbain, traitement des sols et des façades, signalétique tactile et auditive.

Cette fiche a été établie à partir des conférences organisées dans le cadre du concours d'art urbain sur le thème « La ville et les personnes à mobilité réduite » par le séminaire Robert Auzelle en 2001. Ces conférences ont été faites dans l'ordre d'intervention, par Hélène CORVÉEST, chargée d'accessibilité du public handicapé visuel à la Cité des Sciences et de l'Industrie, Catherine BACHELIER, déléguée ministérielle à l'accessibilité auprès du ministre de l'Équipement, Jean-Marc BERNARD, responsable accessibilité de l'Association des paralysés de France et Gilles GERMAIN, Alain ARTAUD, ingénieur général des ponts et chaussés, M. ARMENI et Mme DEJAMES du CERTU, Patrick SEGAL, Délégué interministériel aux personnes handicapées.

"Qu'on laisse au moins le trottoir aux piétons!"

Telle est l'indignation d'une vieille dame qui se sentait en sécurité sur un trottoir, retranchée derrière des dispositifs anti-stationnement, où les voitures ne viendraient pas l'y chercher.

« Maintenant sur les trottoirs, il y a des vélos et même des patins à roulettes qu'on n'entend pas arriver (...). Si au moins le trottoir était large, on comprendrait ! J'suis pas contre le trottoir pour tout le monde (...) ! Et puis, tant qu'il aura autant de voitures, on ne pourra pas changer grand chose ».

Voilà comment, un peu désabusée, cette grand-mère résume la situation créée par l'évolution des déplacements urbains et la cohabitation piétons/rollers/cyclistes/personnes à mobilité réduite sur l'espace plus ou moins important que les pouvoirs publics et les automobilistes leur concèdent.

Qu'attendre des évolutions réglementaires ?

Pour le code de la route, un cycliste est assimilé à un automobiliste. S'il a plus de huit ans, il n'a pas le droit de rouler sur le trottoir si un couloir cyclable n'y est pas tracé. Un pratiquant de roller, considéré par le droit comme un piéton, est en infraction sur une piste cyclable ou sur la chaussée mais il est perçu comme gêneur sur les trottoirs où il a le droit d'être. Le droit organise aussi l'accèsibilité de tous les lieux publics aux personnes à mobilité réduite, or la réalité démontre souvent qu'elles ne sont les bienvenues nulle part.

Des groupes de travail proposent une évolution du statut des divers non-motorisés. Le roller au pas resterait piéton, et à vitesse plus rapide se verrait doté d'un statut cycliste lui ouvrant les pistes et bandes cyclables, si leur largeur est suffisante, mais pas obligatoirement celle des voies pour bus. Tout ceci est bien compliqué et les moyens de contrôle ultérieurs souvent inopérants.

Il est sans doute plus raisonnable d'autoriser trottoir, chaussée aux différents usagers non-motorisés selon

les aménagements locaux. Le code de la route évolue progressivement vers une implication du pouvoir de police locale non pas pour rejeter les responsabilités sur le pouvoir local mais parce qu'il est le seul bon niveau d'appréciation de la nature et du degré de risque d'une cohabitation entre non-motorisés à organiser localement.



Photo : DREIF / Gauthier.

Activités

Jean-Marie Tétart

Membre de la Ve section "affaires d'aménagement et d'environnement"

Une mixité à organiser au cas par cas et localement

Sur les espaces dédiés aux loisirs et d'une largeur suffisante, la cohabitation entre usagers non-motorisés ne pose pas (ou peu) de problèmes car chacun est disponible, à le temps et fait attention aux autres. Il en va autrement sur les espaces urbains banalisés, supports de toutes les formes de déplacements urbains.

Il est vain de vouloir organiser une cohabitation sur un espace linéaire de trop faible largeur. Réalisons plutôt, en prenant de l'espace sur la chaussée, des bandes de largeur suffisante communes aux non-motorisés les plus rapides. Si ce n'est pas possible, ils ne pourront emprunter les trottoirs qu'au pas ou être renvoyés sur des itinéraires parallèles dans des rues plus adaptées.

Activités

" Qu'on laisse au moins le trottoir aux piétons ! "

Avec l'accroissement des déplacements des non-motorisés et sans réduction significative du trafic automobile, on ne peut imaginer la superposition d'un réseau automobile omniprésent et d'autres réseaux spécifiques pour le vélo, le roller, les piétons. Aussi, en dehors des axes aux flux et aux vitesses élevés, une mixité de l'espace public, incluant la chaussée, doit-elle être organisée pour donner aux non-motorisés une priorité sur l'automobile. Ces espaces mixtes doivent permettre un report modal au profit des non-motorisés, pour les 35% des déplacements urbains quotidiens (déplacements de proximité). Quartiers tranquilles, zones 30, cours urbaines, voiries partagées, aires piétonnes, etc., sont autant d'appellations pour désigner une ré-affectation et un aménagement de l'espace public au profit des non-motorisés. Réduction de la vitesse en deçà de 30 km/h, nette diminution de trafic traversier, restriction du stationnement aux seuls véhicules résidentiels, les caractérisent. Des règlements et aménagements y organisent les prio-

rités des non-motorisés selon des critères géométriques, des fonctionnalités de ces espaces, des flux traversiers admis. Revêtements, balisage, mobilier urbain, flotrage peuvent organiser une cohabitation conviviale des usagers en réservant des zones où l'allure au pas est de rigueur; ils peuvent aussi organiser, sur ces espaces, des couloirs de liaison pour des trafics traversiers destinés aux automobiles mais aussi aux vélos et rollers.

Cohabitation des non-motorisés : une insécurité toute relative

Rollers, cyclistes et piétons ont en commun une extrême mobilité, une spontanéité leur donnant des changements de rythme et de direction imprévisibles. Ils partagent avec les personnes à mobilité réduite un attachement viscéral au chemin le plus court, quelquefois même au mépris de leur sécurité. La foule des non-motorisés peut être désordonnée et donc inquiéter. Mais ses comportements ne sont pas des comportements à risque.

Les risques provoqués par la cohabitation des non-motorisés sur un espace commun est bien moindre que ceux qui résultent de la confrontation motorisés/non-motorisés.

Le sentiment d'insécurité peut être très atténué par une meilleure lisibilité de l'affectation de l'espace public, un aménagement de qualité pour les espaces mixtes, des campagnes d'explication et de sensibilisation, mais aussi par une répression envers ceux qui ont, sur ces espaces, des comportements dangereux délibérés ...

La liste noire des mairies inaccessibles

Entrée secondaire adaptée aux fauteuils roulants, mais bouton d'appel placé trop haut pour la faire ouvrir ; greffe de tribunal à l'entresol, mais sans ascenseur...

Antoine Debièvre

DES MOQUETTES casse-gueule, des portes coupe-feu trop lourdes, des salles des mariages inaccessibles, des ascenseurs trop étroits, voilà ce que l'on trouve dans les mairies d'arrondissement parisiennes. Après trois mois d'enquête sur le terrain, palier après palier, couloir après couloir, un état des lieux complet a été établi par un architecte de l'Hôtel de Ville. Le dossier, un énorme pavé illustré de photos dénonciatrices, vient d'être envoyé aux élus.

On estime qu'un Parisien sur trois est en permanence ou régulièrement handicapé pour se déplacer facilement, parmi lesquels on compte les voyageurs avec bagages et les parents avec poussette, qui s'ajoutent aux personnes âgées et aux handicapés physiques. Depuis 1994, la loi impose la modernisation de tous les locaux accueillant du public lorsque des travaux importants y sont entrepris. Elle a été jusqu'à présent très peu respectée.

Le diagnostic montre que toutes les mairies posent des problèmes, mais que certaines sont encore moins accueillantes que d'autres. C'est le cas dans les 7^e et 18^e arrondissements. Place Jules-Joffrin, près de Montmartre,

la mairie multiplie les volées de marches abruptes, les rampes d'accès trop pentues et les locaux mal adaptés. Les deux ascenseurs sont trop étroits et seule l'antenne de police, au rez-de-chaussée, est accessible sans trop de difficulté. Dans le 7^e, même topo, « ce qui conduit à faire de cette mairie un service public peu accueillant », explique le document.

Autres détails qui font mouche : la mairie du 12^e a bien une entrée secondaire adaptée aux fauteuils roulants, mais le bouton

d'appel est placé trop haut pour la faire ouvrir. Dans le 1^e, mieux vaut être agile de ses jambes pour se marier : la salle des cérémonies est située au second étage après une volée de marches. Dans le 2^e, le greffe du tribunal est à l'entresol, qui n'est pas desservi par un ascenseur. A la mairie du 8^e, de nouvelles portes coupe-feu ont été installées. Elles sont si lourdes que les secrétaires, dès qu'elles ont les bras chargés de dossiers, n'arrivent plus à les pousser. Résultat : elles ont été bloquées avec des cales de bois, au détriment des impératifs de sécurité.

Décidé par Pénélope Komitès, adjointe au maire de Paris chargée des handicapés, ce diagnostic est la première étape d'un plan pluriannuel d'amélioration de

l'accessibilité. Il sera suivi en 2002 d'audits ciblés sur les différents types de bâtiments de la ville, bibliothèques, piscines ou conservatoires de musique. Cette semaine, le Conseil de Paris a approuvé le lancement d'un appel d'offres destiné à sélectionner un bureau d'études pour coordonner les travaux. Pour l'année prochaine, le budget devrait être triplé, passant de 2,4 à 8,7 millions d'euros (57 MF). Des travaux d'urgence ont par ailleurs été décidés dès cette année, pour installer un ascenseur dans les mairies du 20^e et du 18^e.

Seule mairie qui a échappé à l'œil scrupuleux de l'enquêteur : la mairie de Paris, autrement dit l'Hôtel de Ville, la principale. Mais ce n'est que partie remise, promet Pénélope Komitès.

MAIRIE DE PARIS

DIRECTION DE LA VOIRIE ET DES DEPLACEMENTS

23 MARS 2001

Paris, le

K/SEGDT/2001/Handicapés/Bachelier.doc
CP/CM

Madame,

Lors de l'entretien que vous avez bien voulu accorder le 6 février dernier à trois représentants de la direction de la voirie et des déplacements, vous les avez interrogés sur l'opportunité d'étudier d'autres types de bandes podo-tactiles que celles aujourd'hui réservées aux quais de métro et aux traversées de chaussées.

A ce propos, ils vous ont cité le danger encouru à Paris compte tenu des nombreux escaliers descendants de trémies de métro ou de parcs de stationnement, implantés sur trottoir dans l'axe du cheminement.

A titre d'illustration, vous trouverez en annexe deux photos et un plan du n° 19 avenue de l'Opéra à Paris 1^{er} arrondissement métro Pyramides. Pour mémoire, la Capitale compte environ 280 stations métro-RER et 150 parcs de stationnement concédés avec généralement plusieurs escaliers d'accès donnant sur le trottoir. Un tel danger pour les personnes malvoyantes ne doit plus être ignoré.

J.F. HUGUES dans son ouvrage « déficience visuelle et urbanisme » publié en 1989 écrivait : « en théorie c'est la canne qui va découvrir la 1^{ère} marche descendante mais ceci implique une bonne technique d'utilisation de cet instrument... un indice est judicieusement superposable en jouant sur la nature du revêtement de sol ».

Ainsi, les personnes âgées déficientes visuellement, de plus en plus nombreuses compte tenu du vieillissement de la population, sont en situation de risque d'autant qu'elles n'utilisent que rarement une canne.

**Madame Catherine BACHELIER
Déléguée ministérielle à l'accessibilité
Ministère de l'Equipement, des Transports et du Logement
Arche de la Défense
92055 PARIS LA DEFENSE CEDEX 04**

La circulaire du 23 juin 2000 qui commente les textes réglementaires du 31 août 1999 indique qu'il « convient de signaler toute excavation dangereuse ».

Dans certains pays, au Japon par exemple, l'attention est éveillée par des bandes podo-tactiles au niveau des escaliers descendants.

La mise en service du tramway en rocade sud à Paris prévue en 2006 pourrait reposer la question de la protection des usagers les plus vulnérables dans des espaces partagés par plusieurs types d'usagers.

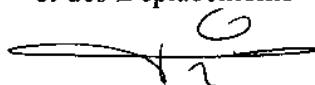
La norme AFNOR NF P 98-351 s'applique « exclusivement aux dispositifs au sol d'éveil de vigilance situés en bordure de quais ferroviaires ou en voirie au droit des traversées de chaussées matérialisées ». Une piste de travail consisterait à envisager l'extension de son domaine d'application aux préoccupations exposées précédemment.

Toujours en utilisant l'outil normatif, on pourrait éviter la prolifération néfaste de différents types de dispositifs d'éveil.

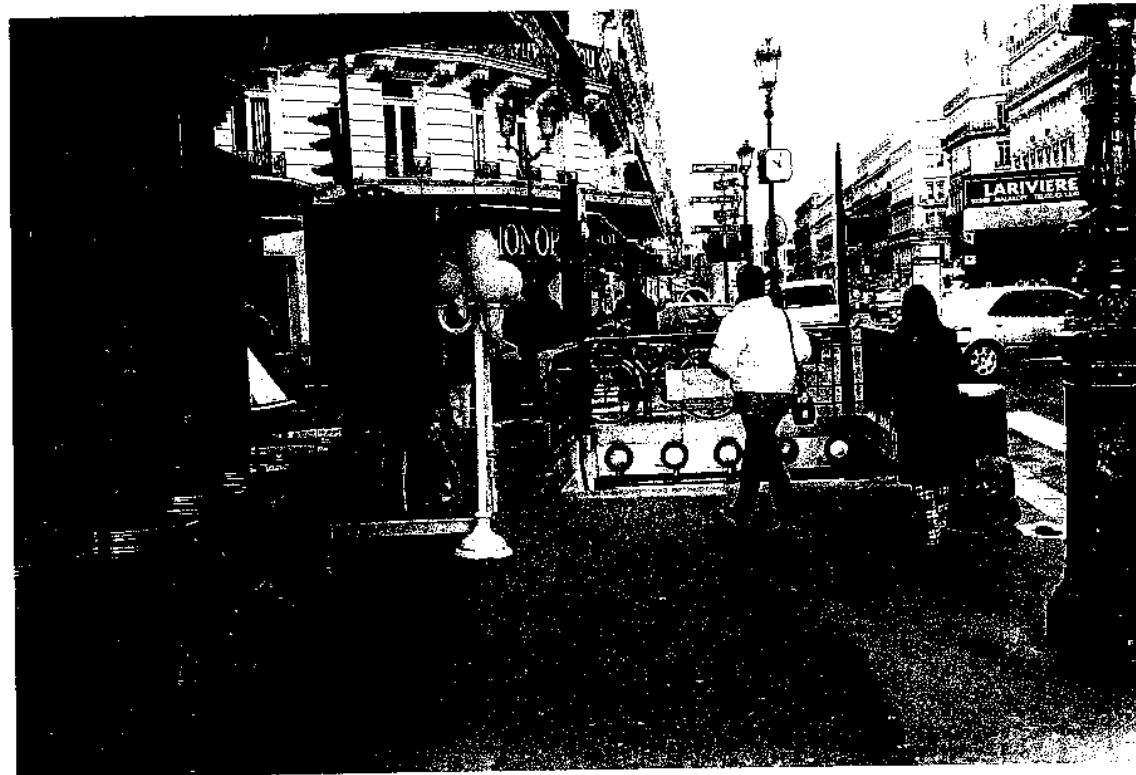
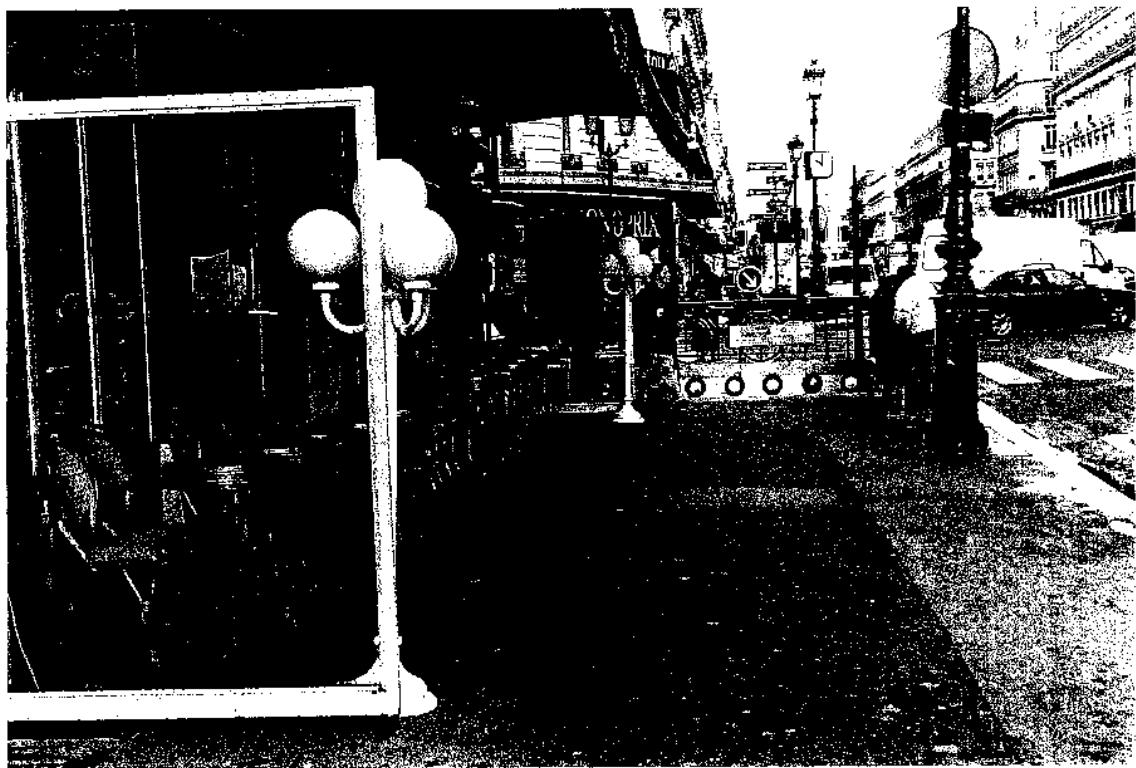
La Ville de Paris aimerait savoir si la signalisation des escaliers descendants pourrait être étudiée dans le cadre du groupe de réflexion stratégique que vous présidez, avec un sous-groupe « voirie-espace public » chargé de déterminer les normes à étudier ou à réviser. Dans l'affirmative, la direction de la voirie et des déplacements de la Mairie de Paris étant particulièrement concernée, devrait pouvoir participer activement à ce groupe et procéder si nécessaire à des expérimentations dans la Capitale.

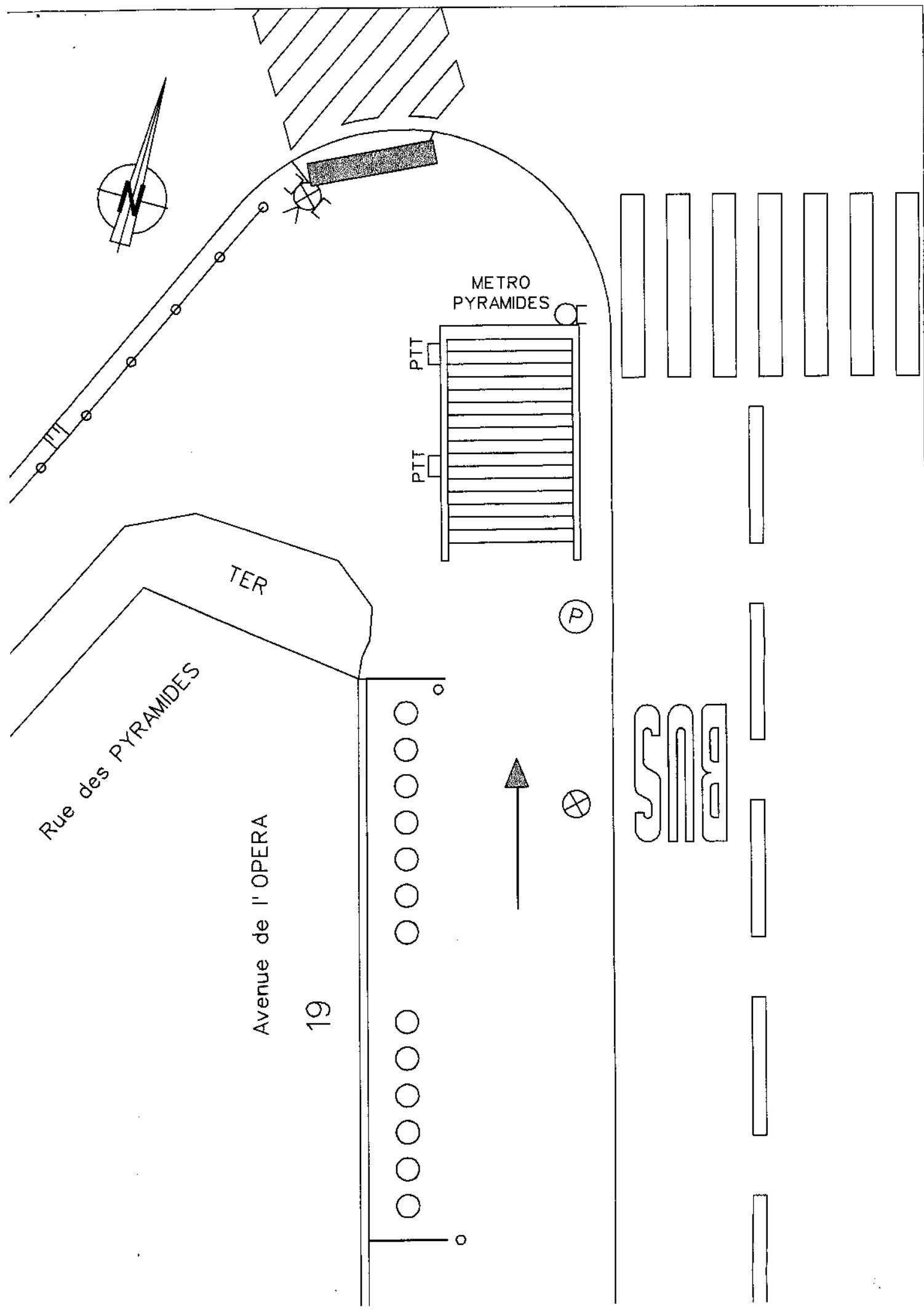
Je vous prie d'agréer, Madame, l'expression de mes hommages.

Le Directeur de la Voirie
et des Déplacements



Daniel LAGUET





CNPSAA, Comité National pour la Promotion Sociale des Aveugles et des Amblyopes

AFNOR

Réunion du 12 décembre 2001

Normes à réviser ou à créer pour la population déficiente visuelle :

- bande d'éveil de vigilance
- cheminement sur les trottoirs
 - dans les espaces verts
 - dans le cadre bâti
- répétiteur de feux tricolores
- aménagement des escaliers
- mobilier urbain :
 - emplacement et caractéristique par rapport à la détection visuelle et à la canne
- signalétique et éclairage des lieux publics

Monsieur JACQUET – Monsieur AYMOND

UNAPEI

Les principales difficultés des personnes handicapées mentales en matière d'accès à la voirie et aux espaces publics

Les personnes handicapées mentales sont des usagers quotidiens de la voirie et des espaces publics :

- usagers autonomes dans un nombre important de cas
- usagers accompagnés pour les plus lourdement handicapés.

Le travail autour de l'accessibilité a pour but de leur donner **une autonomie maximale, une sécurité d'utilisation**, et de restreindre l'utilisation des accompagnements, prestations trop coûteuses lorsqu'elles ne sont pas effectuées par la famille.

Rappel sur le handicap mental :

Les personnes handicapées mentales présentent une incapacité à développer une stratégie d'alternative ou de recherche d'information en raison de la nature même de leur handicap. Elles connaissent des difficultés d'abstraction, de spatialisation, de mémorisation.

En général, elles restent inertes aux stimuli externes. Dans la majorité des cas, elles ont des problèmes d'expression, et ont du mal à prendre des décisions.

Les grands espaces sont pour elles des lieux particulièrement stressants. Ils foisonnent d'indications et de messages qu'elles sont incapables de décrypter. Les personnes handicapées mentales sont de manière générale incapables d'utiliser les panneaux d'affichage et de décoder la signalétique.

Ces personnes n'ont en général pas accès à la lecture. Elles utilisent une méthode de discrimination par les formes. Seuls les mots simples sont mémorisés, il en est de même pour les numérotations.

Ce qu'il faut retenir, c'est que généralement les personnes mémorisent les espaces sur des repères très personnels. Elles apprennent généralement un trajet ou une démarche qu'elles effectuent accompagnées puis seules. Toute perturbation, toute modification de l'environnement non préparée, les déstabilisent énormément. Ceci d'autant plus qu'elles ont des problèmes de communication et qu'elles n'osent pas aller vers les autres.

En dernier lieu, ces personnes ne sont pas toujours identifiables et ne désirent pas porter de cartes spécifiques.

Très concrètement leurs problèmes dans le cadre de la voirie et des espaces publics sont :

1. Difficultés à se repérer, impossibilité d'utiliser les plans actuels dans les villes
2. Lenteur de mémorisation des informations orales et éventuellement sonores (annonces générales)
3. Impossibilité de déchiffrer les multiples logos existants, et non reconnaissance du logo « fauteuil »
4. Impossibilité de trouver ses propres repères pour envisager seul ses propres déplacements et démarches
5. Impossibilité à gérer les perturbations (effet de panique, de suivisme, démission : c'est à dire que la personne va rester sur place, parfois pendant des heures)
6. Impossibilité de lire l'heure sous forme numérique, la notion de temps est également très floue

7. Difficulté à utiliser les automates.

De ces difficultés constatées, il découle en terme de réponses que les personnes handicapées mentales, et tous les handicaps associés (y compris les personnes en situation d'analphabétisme ou d'illétrisme) ont besoin :

1. D'un accueil plus attentif, d'informations orales et écrites simplifiées d'où tout le travail interassociatif de l'UNAPEI autour du pictogramme « S3A »
2. De lieux, voir de personnels facilement localisables et signalés, qui proposeront éventuellement des accompagnements en cas de besoins
Il va de soi que ces personnes doivent avoir reçu une sensibilisation au handicap mental et handicaps associés.

Ainsi, ce type de déficience entraîne une réflexion autour d'une autre forme d'accessibilité qui, en matière de réponse, est tout à fait complémentaire à l'accessibilité physique. Cette accessibilité est centrée avant tout sur **des réponses humaines** à un grand nombre de difficultés. Cette accessibilité sous-entend, une réflexion sur la **qualité d'accueil des usagers à besoins spécifiques**.

GRS Prise en compte de l'accessibilité dans les normes

Groupe – Quais, Voirie, Espace Public

Contribution AFNOR au rapport final

Rappel des missions du groupe :

Objectif et les missions du groupe de réflexion stratégique (GRS) «Prise en compte de l'accessibilité dans les normes» :

L'accessibilité est une conception beaucoup plus large que l'accès aux handicapés ; il s'agit de facilité et de confort d'usage pour tous, ce que l'on nomme «conception universelle» (design for all).

L'objectif du groupe est de définir des critères d'usage pour tous, puis de vérifier le besoin de normes nouvelles, ou de révision de normes existantes, dans le secteur «Quais, voirie, espace public».

Une fois ces besoins en normes nouvelles ou norme à réviser identifiés, il s'agit de les hiérarchiser, puis d'instruire chaque sujet : recherches documentaires, réflexions au sein du groupe, afin d'être en mesure d'apporter une contribution lors de la mise en place d'une instance de normalisation.

Le groupe peut également faire remonter des commentaires ou besoins relatifs à la réglementation.

Norme méthodologique

Le groupe a mis en avant la nécessité d'un outil normatif sous forme de guide méthodologique à l'intention des professionnels du cadre de vie, pouvant faire l'objet d'un thème au programme des établissements d'enseignement.

Ce guide pourrait se présenter sous forme de catalogue des points à prendre en compte lors de la réalisation d'un ouvrage public, afin d'en assurer une accessibilité optimale.

**conseil
général
des Ponts et
Chaussées**

Tour Pascal B
92055
La Défense Cedex