

Journée d'échanges du Certu – 19 novembre à Montpellier

# Comment concilier **sécurité** et **accessibilité** dans la cité ?



*La loi de 2005 sur le handicap impose de rendre accessibles aux personnes à mobilité réduite les établissements recevant du public (ERP), la voirie, les espaces publics et les transports, en affirmant l'autonomie des personnes handicapées, tout en assurant une sécurité d'usage pour tous.*

**L**e Certu, l'ENACT de Montpellier et l'AITF, partenaires, ont invité plusieurs spécialistes à dresser un état des lieux et échanger sur leurs pratiques.

Plus de 120 personnes avaient répondu présents. Marie Prost-Coletta, déléguée ministérielle à l'accessibilité, a rappelé que la sécurité routière et l'insertion des personnes handicapées « *faisaient partie des priorités de l'État ces dernières années. Sur la sécurité routière, les résultats sont probants mais il est difficile de les inscrire dans la durée* ».

## 1. SESSION ACCESSIBILITÉ ET SÉCURITÉ ROUTIÈRE

### Espaces publics et handicap à Genève

Ingénieure en transport urbain à la ville de Genève, Yasmine Bani-Hachemi a exposé les dispositifs mis en place dans les zones de rencontre et les zones 30. Après avoir recensé « *la multiplicité des difficultés rencontrées par les personnes à mobilité réduite* » avec le tissu associatif, Genève a mis en place, en 2006, des zones de rencontre et des zones 30. Une attention particulière a

été portée aux déficients visuels : « *Nous avons créé en 2007 une carte tactile pour leur permettre de mieux repérer les lieux à partir de points de référence familiers, comme les arrêts de bus* ». Chaque obstacle a fait l'objet d'une concertation large, comme dans le cas de l'abaissement du trottoir : « *La personne malvoyante a besoin de sentir le rebord, la personne en fauteuil roulant, non. La directive a tranché pour un rebord d'un centimètre* ».

La création de quinze zones 30 a permis de faire chuter de 40 % le nombre d'accidents. « *Notre objectif est désormais de sécuriser tous les déplacements. Nous avons réalisé quelques aménagements, comme des avancées de trottoirs. Nous avons privilégié le recours à des aménagements peu coûteux pour avancer rapidement* », assure Yasmine Bani-Hachemi.

Pour les zones de rencontre, le taux d'accident est en chute, mais la mairie cherche toujours à répondre à l'exigence d'un meilleur repérage pour les aveugles.

### Bayel bat le Pavé

Lors des dernières élections municipales, le maire de Bayel (Aube) a pris l'engagement de mieux sécuriser la

traversée routière de sa commune. Techniciens à la DDEA de l'Aube, Jean-Michel Lamy et Pascal Lux ont réalisé le diagnostic. « Bayel est une petite commune où paradoxalement, le niveau d'accidentologie est peu élevé. Nous avons séparé l'approche accessibilité de celle liée à la sécurité. Sur ce dernier point, nous avons réalisé des relevés de diagnostic, comme le déplacement des enfants le matin et le soir pour se rendre à l'école, ou encore la vitesse moyenne des véhicules sur les routes de la commune ».

Cette étude a jeté les fondations du Plan de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics (Pave). « Nous avons classifié les cheminements, conseillé l'élargissement des trottoirs à certains endroits ou le changement de la nature du revêtement des voies ». Reste désormais aux élus à le mettre en œuvre...

### Élargir « la coproduction de l'espace »

Dans le cadre de la table ronde « Insécurité réelle ou perçue par les personnes en situation de handicap » le sociologue Yves Gilbert, de l'université de Perpignan, s'interroge : « Qu'est-ce qui caractérise un espace public ? C'est un espace qui fait l'objet d'une appropriation par le public ». Pour le sociologue, l'espace public ne se densifie pas par hasard : il peut « créer sa propre fonctionnalité, ses urbanités ». « Dès qu'il y a appropriation publique, des implications croisées naissent, des échanges d'aménités. Selon le degré d'intensité des aménités, les problèmes de sécurité et d'usages de l'espace public se réduisent ».

Une étude réalisée pour la commune de Perpignan lui a permis de constater que l'implication civique, même minime (relever une poubelle tombée par exemple) favorise l'appropriation collective de l'espace public. Il propose de mettre en place une « coproduction de l'espace », pour « apprendre ainsi à construire des compromis entre tous les pôles de la décision publique ».

### « Dépasser les peurs collectives », assure Roger Boudon

Roger Boudon, l'un des fondateurs du Comité de liaison et de coordination des associations de personnes handicapées (CLCPH) de l'Hérault, dit incarner « la voix du militantisme associatif ». L'important est de « chercher le consensus en dépassant nos peurs respectives. Il n'existe pas d'homme standard. Je dis aux maîtres d'ouvrage, n'ayez pas peur de nous, nous pouvons vous aider à régler nos problèmes mais aussi ceux de la maman qui promène son landau ».

Un discours relayé par Thierry Jammes du CNPSAA : « Notre rôle est de faire part de nos besoins. La sensation d'insécurité surgit rapidement pour nous. Notre vision s'arrête au bout de notre canne et de nos doigts. Un voyant anticipe l'obstacle, moi, je le découvre, je dois le heurter ». D'où la difficulté si l'espace n'est plus



© INLPHOTOS - FOTOLIA.COM

spécialisé. « Les vélos ne doivent plus prendre les trottoirs parce que nous ne les entendons pas. ».

### Premiers éléments de synthèse

Sylvie Mathon, du Centre d'études techniques de l'Équipement (CETE) de Nord-Picardie, propose une première lecture de la matinée. La réduction du trafic auto pose de nouvelles exigences en matière de déplacements. « On a beaucoup parlé de la formation des usagers handicapés. Mais quid de la formation des valides ? L'effort n'est-il pas à faire du côté des valides pour les ouvrir sur la réalité du handicap ? ». Elle suggère une répartition plus harmonieuse des déplacements. « Nous savons bien qu'il est difficile de spécialiser l'espace public pour un seul handicap. Il est impossible de « gadgétiser » l'espace public à outrance », affirme-t-elle.

## 2. SESSION ACCESSIBILITÉ ET SÉCURITÉ DES BÂTIMENTS

### La sécurité incendie face à la loi 2005

Le lieutenant-colonel Philippe Andurand, du ministère de l'Intérieur, a relaté la vigueur des discussions pour



### La sécurité routière et le handicap appris aux collégiens

Au conseil général des Bouches-du-Rhône, un chiffre inquiète : les 15-24 ans représentent 15 % des jeunes tués lors des accidents de la route. Face à ce constat, le département a décidé de mettre en œuvre une opération de sensibilisation auprès des collégiens dès l'année scolaire 2002-2003. L'opération « Partage ta route » consiste à rappeler les règles aux jeunes et de faire témoigner une personne handicapée de la route. « Cette intervention dans les collèges permet de repérer les situations à risques et de mesurer les conséquences de l'accident. L'intervenant insiste sur les zones de fragilité du corps », assure Gérard Dessein, responsable accessibilité à la Maison départementale des personnes handicapées (MDPH) des Bouches-du-Rhône.



intégrer la notion d'accessibilité dans le règlement sécurité incendie pour les ERP. L'article GN8, unique article qui prenait en compte le seul handicap moteur dans la réglementation incendie, n'était plus adapté. Il demandait aux gestionnaires d'ERP de s'assurer que le nombre de personnes handicapées dans l'établissement ne soit pas trop élevé. Au-dessus d'un certain seuil, ils devaient prendre des mesures adaptées. « Dans la plupart des cas, les seuils étaient déclarés ne pas être dépassés. En cas d'incendie, le règlement comptait sur la solidarité active pour l'évacuation des personnes handicapées ». Il a donc fallu modifier le règlement actuel afin de l'adapter aux exigences de la loi de 2005.

### Conceptualiser l'évacuation différée

Réunis en commission au sein de la Direction de la sécurité civile, les différents ministères et intervenants concernés par ce thème ont listé les questions incontournables : « Réaliser l'évacuation en plusieurs temps ? Créer des zones d'attente ? Créer des zones de mise à l'abri ? Revoir les systèmes d'alarme ? Revoir les balisages ? Revoir la conception des dégagements ? Doit-on appliquer l'article AS4, prévoyant l'installation d'ascenseurs secourus électriquement et protégés du feu ? Etc. ». Le groupe de travail a entamé ses travaux en janvier 2006 alors que les textes d'application de la loi n'étaient pas encore sortis.

En fait, les règlements incendie en vigueur dans les hôpitaux ou maisons de retraite ont ouvert la voie à des solutions grâce aux transferts horizontaux des personnes en cas d'incendie. « Il a fallu intégrer dans le Code de la construction et de l'habitation la notion d'évacuation différée ». Cette modification a été actée en septembre 2009. Le règlement s'est adapté.

### Le lycée de Molsheim construit son propre espace protégé

Luc Satiat, du conseil régional Alsace, a évalué l'impact de l'application de ces règles, en exposant le cas du



lycée Louis Marchal, à Molsheim (Bas-Rhin), qui présente la particularité de comprendre deux groupes de bâtiments. « L'étude a porté sur la mise en sécurité contre les risques d'incendie et de panique, en prenant en compte les conditions de perception du système d'alarme et d'évacuation des personnes en situation de handicap, et ce quelle que soit la nature de leur handicap », affirme-t-il. Une double approche a été privilégiée, celle relevant des textes réglementaires mais aussi celle intégrant la diversité des handicaps (auditifs, visuels, intellectuels, moteurs) et leur perception. Pour répondre au problème, la solution a été de réaliser un bâtiment extérieur à structure indépendante répondant aux exigences réglementaires de stabilité au feu.

En guise de conclusion, Sylvie Mathon souligne « le besoin d'espaces privés ou publics, permettant de se mouvoir ou se reposer pour des raisons de confort ou de sécurité ; c'est, par exemple, la question des paliers dans les immeubles comme des places publiques. Or, ces espaces à usage collectif ne risquent-ils pas d'être rognés par les approches urbaines visant à densifier l'habitat, qu'ils soient privés ou d'utilisation publique ? », interroge-t-elle. Ainsi, elle invite à la table le grand absent des réflexions, le Plan local d'urbanisme (PLU), qui semble aujourd'hui peu traversé par la problématique de l'accessibilité. 🗨️

## L'Hérault prévoit d'investir 60 millions d'euros

Le conseil général de l'Hérault entend investir pour rendre ses collèges plus accessibles, dès la fin 2012. Jean-Pierre Quentin, directeur d'exploitation du pôle éducation patrimoine, a décrit toutes les étapes allant du diagnostic à la mise en œuvre des opérations sur le territoire départemental. Sur les 282 bâtiments administratifs et techniques et les 78 collèges de l'Hérault, 108 équipements reçoivent du public. L'originalité de la démarche du CG 34 est d'avoir intégré la problématique énergétique dans la réflexion sur la mise aux normes relevant de la sécurité et de l'accessibilité. 60 millions d'euros seraient nécessaires pour rendre les ERP accessibles à 100 % et baisser de 50 % la facture énergétique.

### Pour en savoir plus

« Rendre accessible les ERP existants », un ouvrage de la collection « Essentiels sur » des éditions Territorial. Sommaire, téléchargement et commande sur <http://librairie.territorial.fr>, rubrique « Essentiels sur ».