

Certu

JVAT n°8 – 14/10/2010 – Lyon

## Ville accessible à tous : Quelles solutions pour quels usages ?

### La synthèse

**Le 14 octobre, à Lyon, plusieurs spécialistes ont exposé leurs réalisations ou leurs projets pour renforcer la chaîne du déplacement de la personne handicapée. De la stricte application réglementaire au confort d'usage universel, le spectre est suffisamment large pour cheminer vers la mise en œuvre de la loi du 11 février 2005 sur le handicap.**

Le Certu et les délégations Rhône-Alpes de l'AITF et du CNFPT organisaient le 14 octobre à Lyon une journée d'échanges autour du thème : « Ville accessible à tous : quelles solutions pour quels usages ? ». Près de 170 personnes s'étaient inscrites venant de France entière et d'horizons très divers : 59 % du monde des collectivités locales (en grande majorité les communes et intercommunalités); 18 % des services de l'Etat, 13 % du monde associatif et 10 % d'universités, instituts de recherche ou entreprises. L'objet de la journée était de dresser un état des lieux des dispositifs de concertation et des aménagements mis en place par les collectivités pour traiter l'accessibilité sur l'ensemble de la chaîne de déplacement. Une nécessité liée à la loi du 11 février 2005 qui se heurte cependant, comme l'indique d'emblée *Pierre Abadie*, vice-président voirie et accessibilité du Grand Lyon, « aux tensions qui pèsent sur les finances locales ». Une réelle difficulté dont *Jean-Louis Héлары*, directeur du Certu, suggère qu'elle puisse être dépassée par la notion très ouverte de développement durable. « On en parle beaucoup mais la définition n'est pas encore stabilisée. Le propre du développement durable, c'est sa transversalité. Le handicap interroge justement les modes d'aménagement au sens large, pas seulement ceux liés au handicap. Chaque corps de métier a sa propre vision et nous devons mutualiser toutes les données pour en faire un guide pratique à l'usage de tous ».

#### **A la recherche de la bonne coordination**

Le premier débat visait justement à mesurer l'état de la « coordination des acteurs et l'articulation des dispositifs ». Marie Prost-Coletta, déléguée ministérielle à l'accessibilité du MEEDDM, s'interroge : « La coordination des acteurs est-elle là ? Les conditions sont-elles réunies ? ». La loi du 11 février fixe certes la trame mais, « dans une société complexe, les lieux de décision sont multiples, les enjeux éclatés et la prise de décision devient elle-même plus complexe ». Cette complexité se décline, au niveau national, à travers les diverses structures représentatives du « handicap » : Délégation ministérielle de l'accessibilité, Comité interministériel du handicap, Observatoire interministériel de l'accessibilité et de la conception universelle... Au niveau local, la coordination s'organise notamment à partir des Commissions pour l'accessibilité aux personnes handicapées (CAPH). « On en dénombre 1 100 en commissions communales et 900 en commissions intercommunales. Fin 2010, si les collectivités qui ont annoncé l'installation de commissions avant la fin de l'année mènent à bien leurs travaux, on aura ainsi 80 % de la population française vivant en communes de plus de 5 000 habitants qui sera couverte par une telle instance et 89 % pour les habitants vivant sur un territoire organisé en EPCI. ...Mais l'absence des acteurs économiques et des différents décideurs limite les possibilités

des commissions d'évoquer efficacement les différentes problématiques de l'accessibilité sur le territoire concerné ». La législation prévoit toutefois de nombreuses articulations entre les documents de planification spécifiques à l'accessibilité (PAVE, SDA) ou généralistes (PDU, programme local de l'habitat). Elles imposent le plus souvent que les parties prenantes de l'accessibilité (décideurs ou associations d'usagers) soient consultées lors de l'élaboration ou l'adoption de ces documents de planification afin de préparer, ensemble et dans le respect des prérogatives de chacun, une politique locale d'accessibilité.

Dernier point : « La normalisation peut venir à la rescousse de la législation », assure la déléguée ministérielle. « La commission de l'Afnor P96-A (qualité d'usage dans les bâtiments) a créé un groupe de travail sur la cohérence et l'accessibilité des pôles d'échanges », qui publiera prochainement un guide des bonnes pratiques. Ce groupe de travail a permis entre autres de conclure qu'une « parfaite concertation des actions permet une optimisation d'ensemble (...), d'importantes économies d'échelle pour tous les investisseurs (...), l'implication de toutes les parties prenantes (...) ». Une méthodologie de travail qui pourrait inspirer les élus...

A Nantes Métropole, justement, la mise en place du Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et de l'Espace public (PAVE) avait du mal à s'imbriquer avec le Schéma directeur d'accessibilité des transports (SDATC). « La mise en accessibilité de toute la voirie et de l'ensemble de l'espace public était trop coûteux », assure *François Huyghe*. Le PAVE nantais a fait l'objet en 2005 d'un diagnostic poussé des difficultés d'accessibilité autour des zones éco-sociales les plus intenses de la ville. Ce dernier est entré en vigueur en 2007, « prioritairement dans les périmètres du centre-ville, sur des tronçons considérés comme prioritaires ». Sur l'accessibilité des commerces à la voirie, le choix a été fait de ne pas aggraver le déplacement des piétons, en privilégiant les parties au ras des façades et en proscrivant les rampes d'accès et les dispositifs d'élévation. « Nous travaillons sur les franchissements de seuils, en cherchant des financements du côté du FISAC (fonds d'intervention pour les services, l'artisanat et le commerce) pour la mise en place de rampes mobiles ». Sur les 1 618 tronçons à traiter, 284 apparaissent comme étant difficile à supprimer. « Notre objectif est de traiter 80 % des zones difficiles d'accès avant 2015, en privilégiant la qualité de l'usage avec l'aide des associations représentatives de la personne handicapée ».

### **Les solutions techniques pour une chaîne de déplacement accessible**

Le deuxième débat visait à entrer un peu plus dans le concret de la réponse technique liée aux impératifs de déplacements. Expert de l'éclairage, *Cyril Chain* du Certu rappelle que la France compte plus d'un million de malvoyants moyens et que la moitié d'entre eux assurent avoir du mal à se déplacer. La variabilité de la perception visuelle offre de nombreuses opportunités techniques pour renforcer le contraste visuel, indispensable au repérage et facilitant le guidage. « Nous avons mené sur la ville de Lyon une expérience avec 70 malvoyants dont 11 personnes bien-voyantes. Nous avons testé plusieurs dispositifs avec ce panel : sources d'éclairage, marquages au sol, contrastes des mobiliers urbains et clarté de revêtement de sol. Nous en avons conclu que les éclairages urbains traditionnels, sur candélabre, n'éblouissent pas, contrairement aux projecteurs encastrés dans le sol. Nous avons aussi établi que des niveaux d'éclairage moyens de 7 lux étaient insuffisants, que 22 lux convenaient et que pousser à 44 lux n'améliorait pas la perception visuelle. Dans tous les aménagements, il est nécessaire de renforcer le contraste visuel ». Une autre étude a été menée en collaboration avec le Laboratoire des Equipements de la Rue de la ville de Paris (LER-VP) sur le contraste visuel des bandes d'éveil de vigilance (BEV) : quelle grandeur utiliser, quels seuils de performance et quelle métrologie à associer : « A partir de 28 revêtements de surface usuels, et 12 échantillons de BEV, nous avons déterminé 339 combinaisons possibles. Pour chaque revêtement de surface, nous avons montré qu'il est possible d'associer au moins l'un des 12 échantillons afin de déterminer le seuil de contraste visuel prescrit par la norme ». Des essais sont actuellement en cours au Certu, au LER-VP, au LCPC pour définir une nouvelle métrologie plus accessible et pratique pour les industriels. .

*Emilie Vignon*, du Centre d'études techniques de l'Equipement (CETE) de Lyon, a exploré les moindres recoins de l'univers des bandes de guidage. « Les dispositifs sont rares en France, se trouvent essentiellement dans les grandes villes et plus particulièrement dans les établissements recevant du public (ERP) », dit-elle. Il n'existe pas un langage commun des bandes de guidage ; on en trouve de toutes sortes (nervurées, micro-nervurées, rainurées, tissées, etc...). Cette diversité est source de confusion. « Il faudrait pouvoir distinguer les types de cheminement, principaux ou secondaires, pouvoir associer une information sur une bande large, une autre sur une bande plus étroite ». L'urgence est de multiplier ces bandes dans les ERP à grande fréquentation, dans les

espaces partagés ... Ailleurs, en Europe, les bandes de guidage souffrent pareillement de cette difficulté à dégager un langage commun, le cas italien étant exemplaire dans l'excès d'une sur-juxtaposition (six bandes de guidage différentes). « Il est nécessaire d'aller vers une démarche globale de mise en accessibilité pour favoriser l'autonomie des déficients visuels. Il faut savoir adapter l'existant et en tirer parti, en améliorant par exemple l'éclairage, en favorisant le relais humain. Enfin, il est important de communiquer sur la présence et l'utilité des bandes de guidage auprès des personnes valides », préconise Emilie Vignon.

A la SNCF, on a mis en place des « gares laboratoires » ou des « trains laboratoires », des « solutions d'aménagement », comme les décrit *Laurent Colin*, « en étroite collaboration avec les associations siégeant à notre conseil consultatif des personnes handicapées ». Le long des bandes podotactiles de guidage, conçues en résine pour éviter l'érosion du temps, des balises sonores accompagnent le malvoyant dans la gare. « Elles lui permettent de mieux se localiser et de mieux s'orienter ». De l'entrée de la gare jusqu'au train, tout est pensé pour éviter les égarements dans un espace très fréquenté et donc anxiogène. Les bulles d'accueil ont été réaménagées avec des tablettes à deux niveaux pour les personnes en fauteuil roulant. Les bornes d'appels sont en réflexion sur la réelle pertinence de cet équipement suivant la configuration des lieux. Les systèmes d'information aux écrans s'adaptent, avec l'introduction progressive de la langue des signes, traduisant quasi-simultanément les messages sonores. Tout ce qui est écrit passe par la police de caractère « Achemine », spécialement créée par la SNCF, pour assurer une meilleure lisibilité des caractères. La jambe inférieure du « e » est raccourcie pour éviter une confusion avec le « 8 », même raccourcissement de la partie descendante supérieure du « 6 », toujours pour éviter le « 8 ». Un « Achemine » qui a visiblement beaucoup intéressé l'assistance, désireuse de savoir si elle était libre de droit. « Oui », assure Laurent Colin, moyennant un contrat de licence gratuit et que la police « Achemine » soit utilisée sur un site sur lequel est associé la SNCF. Dans l'assistance, on salue les efforts de la SNCF, une personne invitant l'entreprise à renforcer la formation de son personnel pour progresser encore plus.

### **Des exemples à suivre**

Au sein du ministère de la Culture, *Sandrine Sophys-Veret* estime que les solutions techniques adoptées dans les lieux culturels peuvent être transférées à d'autres contextes. « Les lieux de culture ont une spécificité, celle de respecter le lieu du projet culturel, notamment lorsqu'il est protégé, et la nature même du projet », assure-t-elle. L'accessibilité au cadre bâti constitue donc une difficulté plus grande. « Pas forcément sur le neuf où, au contraire, la facilitation de l'accès aux personnes handicapées s'est améliorée, mais sur certains monuments historiques ». Au Château de Vincennes, pour prendre un exemple parlant, la contrainte a été contournée en invitant les personnes handicapées à passer par l'arrière de l'édifice. Il existe donc toujours une solution mais le principe universel d'une entrée et une sortie commune à tous les publics est parfois bafoué. Dans le neuf, la problématique du handicap est fortement intégrée : ascenseurs au musée du Louvre, dépose-minute devant la bibliothèque de l'Alcazar, plans et maquettes tactiles pour les personnes handicapées visuelles et mentales, etc.

La faculté de médecine Rockefeller à Lyon a été conçue avant la publication des décrets liés à la loi du 11 février 2005. Mais le maître d'ouvrage mandaté, la société d'équipement du Rhône et de Lyon (SERL) a décidé de devancer les contraintes techniques de la loi. « Dès la phase d'études, nous avons été sensibilisés au traitement du handicap. Nous avons donc travaillé sur l'usage universel du bâtiment, en privilégiant un langage architectural simple, sans sur-ajouts », assure son représentant, *David Bellanger*. Dans les étages, facilement repérables grâce à leur couleur, un balisage audio-universel favorise la localisation de la personne handicapée... et d'autres personnes, égarées. Une signalétique commune, très design, avec de gros caractères, facilite là aussi la circulation... même si certains chiffres d'étages, disposés à la verticale, ne sont pas les plus aisés à lire.

« On dit souvent que la mise en accessibilité des ERP peut coûter cher. Pensés en amont, ces aménagements représentent peu dans le chiffre global de construction, soit 100 000 € (moins de 0,8 % du coût total) pour cette faculté de médecine, dont la moitié est dédiée à tous les publics », conclut David Bellanger.

*André Augst*, de la Fédération nationale des Centres d'information et de conseil en aides techniques (FENCICAT), a le sens de la formule : « La personne handicapée n'est pas le problème, elle le révèle », assure-t-il. Les CICAT travaillent auprès des collectivités, des MDPH, cherchent à harmoniser l'environnement et ses usages avec la problématique du handicap. « Nous faisons face

chaque année à 3 000 demandes de collectivités ou d'entreprises. Nous travaillons à partir d'un réseau d'ergothérapeutes et d'architectes en bâtiment, sensibles à la notion de conception universelle ». André Augst décrit une ligne d'autonomie sur un croquis et fait croiser la courbe des âges de la vie, de l'enfance au vieillissement : l'adulte est autonome, pas l'enfant et de moins en moins la personne âgée... « Chaque décompensation d'autonomie doit faire l'objet d'une récupération pour sauver le plus important, la dignité », défend-il. L'ambition est de faire de l'environnement (l'habitat, les commerces, la rue, les transports, leurs usages) un endroit où « la gêne, temporaire ou définitive, est pensée en amont, où la résolution des problèmes bénéficie à tous ».

Cette journée de réflexion se termine sur les innovations en perspective. *Francesc Aragall*, directeur du Design for all foundation, en Espagne, croit que la conception universelle n'est pas utopique. Il suffit juste d'échanger entre acteurs. « La diversité n'est pas une difficulté, elle existe. 10 % de la population mondiale est handicapée. Le plus simple reste d'imaginer une cité conçue pour 100 % de la population ». A Barcelone, les élus réfléchissent au meilleur moyen de faire sauter les obstacles : les « bateaux » de trottoirs adaptés, des feux de trafic acoustique télécommandables pour éviter les nuisances sonores, l'installation d'un ascenseur panoramique dans un parc d'attraction en terrasses pour que les grands-parents accompagnent leurs petits-enfants, etc. Le message de F. Aragall est clair : la conception universelle s'écrit en marchant. Il cite encore l'exemple de Vitoria, capitale du pays basque : « Quand l'accessibilité peut devenir un problème social. Le centre ancien était considéré comme inaccessible. N'y habitaient plus que des personnes valides, suffisamment riches, ce qui eut pour effet de contraindre la mixité sociale ». Mais rien ne semble impossible pour F. Aragall : sollicité par la commune, il a installé des ascenseurs et ainsi redonné une dynamique sociétale à Vitoria. C'est d'ailleurs l'un des objectifs du réseau « Villes et cités pour tous », celui de récompenser les communes les plus innovatrices en matière d'accessibilité, « celles qui veulent avancer sur le sujet », conclut Francesc Aragall, l'un des initiateurs.

Dernière question posée par cette journée riche en contenu : quelles pistes d'application attendre de la recherche ? *Gérard Uzan*, ingénieur de recherche spécialisé dans les dispositifs du handicap à l'Université de Paris VIII, liste « les besoins des piétons en situation de mobilité », à savoir besoins « de sécurité, de localisation, d'orientation, d'information et de déplacement physique ». « Ces besoins de mobilité concernent les valides comme les personnes handicapées. Prenons la sécurité des déplacements : nous avons tous besoin d'éviter les chocs, les chutes, les risques de collisions, nous essayons d'éviter de prendre des risques, nous devons réfléchir aux moyens d'évacuer en cas de risques absolus... Tous ces besoins réclament de fait des réponses techniques adaptées ». *Laurent Saby*, du Certu, cite des exemples concrets, encore au stade de l'expérimentation, comme Infomoville ou SURDyn. Ce dernier projet « vise à développer une signalétique animée permettant d'informer, en temps réel, les usagers sourds et malentendants des transports collectifs en cas d'imprévu », décrit-il. Dans les transports, en l'état actuel de la recherche, « trois difficultés sont à surmonter : les contraintes liées aux informations à délivrer, la variabilité des situations, l'efficacité des réseaux de transport ». Les progrès technologiques en matière de communication sont des atouts incontestables pour approcher toujours plus d'une ville accessible à tous.

## **Retour des débats**

### **Mutualiser les retours d'expérience**

Outre les interventions, plusieurs personnes ont pu réagir au cours de la journée. Maurice Pommier, de l'association Valentin Haüy destinée aux malvoyants, estime que « les autorités doivent être amenées à discuter plus souvent avec les acteurs associatifs parce que nous pouvons aussi être forces de propositions ». Thierry Jammes, de la Confédération française pour la promotion sociale des aveugles et des amblyopes (CFPSAA), a salué le travail de la SNCF pour rendre les gares plus accessibles. « Je suis sceptique cependant sur les bandes de guidage et leur perception tactile. Le contraste tactile est souvent difficile à évaluer. Les villes doivent faire des efforts plus importants pour mieux accueillir les malvoyants », assure-t-il. « Nous devons mieux mutualiser tous ces retours d'expérience », assure un autre intervenant. Une élue toulousaine a regretté le sort infligé aux chiens d'aveugle dans les lieux de culture : « Un lieu de spectacle est dans l'obligation de laisser entrer un chien d'aveugle. Dans les faits, il y a beaucoup de résistances. Il est impératif de les condamner ». D'autres personnes insisteront sur la nécessité de mieux former les personnels à l'accueil des personnes handicapées parce que « la solution technique ne peut tout faire », conclut Maurice Pommier.

Stéphane Menu