

# Ville Accessible à Tous

Accessibilité de la chaîne du déplacement

**Certu**

9, rue Juliette Récamier 69456 Lyon - France

**Réalisation du document sous la direction du Certu :**

Bernard Fiole - Maryvonne Dejeammes

**Document élaboré et rédigé par :**

Corinne Béné - Communication et stratégie - Lyon

**Remerciements aux relecteurs :**

Christophe Dalin (Certu) et Jacques Lesne (DGMT)



Afin de garantir l'accès aux diverses activités de la ville et aux éléments qui la structurent, une approche globale de l'accessibilité est nécessaire à toutes les échelles et avec tous les acteurs impliqués dans la planification et la conception de la ville.

La législation fait désormais obligation d'organiser la mise en accessibilité de la chaîne du déplacement et d'intégrer tous les types de handicaps.

ACCESSIBLE À TOUS

PROGRAMME VILLE



## Le programme «Ville accessible à tous» (VAT)

Lorsqu'il initie le programme «Ville accessible à tous» (VAT) en 2001, le Certu ambitionne de développer des actions visant à permettre à tous les usagers de la ville l'accès aux fonctions urbaines, c'est-à-dire aux diverses activités et structures qui la composent : l'habitat, les équipements publics, les transports, les espaces publics, la voirie, etc. La problématique de l'accessibilité de la ville se pose aussi bien en termes géographique que physique ou social. Cette complexité justifie une approche globale à toutes les échelles, avec l'ensemble des acteurs impliqués dans la planification, la programmation et la conception de la ville.

Le programme VAT a pour vocation de permettre aux responsables urbains de mieux comprendre, de mieux « lire » leur ville selon les paramètres de l'accessibilité et donc de mieux décider. Ses objectifs sont de susciter la prise de conscience, de mettre en place une culture commune et d'accompagner les démarches en faveur de l'accessibilité, en élaborant des outils opérationnels d'aide à la décision.

Reconnue comme un enjeu sociétal à part entière par la loi du 11 février 2005 « pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées », l'accessibilité de la ville devient une problématique majeure pour les collectivités locales et territoriales.

Si tout le monde s'accorde sur le bien fondé de la démarche, si les expériences sont de plus en plus nombreuses sur le terrain et si l'État et le législateur l'ont élevée au rang d'obligation, il reste du chemin à parcourir, de nombreux chantiers à initier et des actions à impulser pour qu'elle devienne une réalité partout et pour tous.

**Accessibilité** : capacité à être atteint par une clientèle, lorsque l'on parle d'un service, d'un message – de accéder, parvenir\*.

\* *Les mots de la géographie, dictionnaire critique*, Éditions Reclus, La Documentation Française.

# L'accessibilité : un concept qui doit devenir réalité

## Un concept exigeant

Une ville accessible est une ville qui concilie les besoins de chacun des usagers pour accéder à la ville et à ses différents services et activités, que ce soit pour des raisons d'ordre géographique, physique ou social.

L'ambition de réduire et même de supprimer les situations de handicap sous toutes leurs formes se traduit par une nouvelle lecture et une approche différente des politiques urbaines, qui intègrent la notion de «service au citoyen». Les multiples dimensions appliquées aux très nombreuses composantes de la ville motivent une appréhension globale de la problématique afin de n'ignorer aucune facette ou de ne sous-estimer aucun aspect.

L'atteinte de l'objectif de la ville accessible passe par l'assurance d'un confort et d'une qualité d'usage pour tous ceux qui la fréquentent.

### ● L'accessibilité géographique

Permettre, par l'offre de mobilité, l'accès au territoire, à ses activités et aux lieux de résidence, ainsi qu'une circulation sans entraves, dans la ville, des personnes et des biens.

*Objectif* : donner la possibilité aux usagers d'atteindre leurs destinations dans des conditions acceptables de délai, de coût, de choix modal, de confort, de sécurité...

### ● L'accessibilité physique

Passer d'une ville aménagée pour des adultes jeunes et de taille moyenne, à une ville conçue pour être facilement utilisable par tout le monde quelles que soient les capacités individuelles, tant au niveau des cheminements piétonniers, des transports publics, des constructions, mais aussi la composition et l'environnement urbains.

*Objectif*: rendre les aménagements efficaces du point de vue des fonctions mobilisées : locomotion, vision, audition, compréhension, communication, et rechercher le même niveau de facilité d'usage pour tous les éléments de la ville.

## ● L'accessibilité sociale

Assurer le respect des droits des catégories les plus vulnérables en intégrant les contraintes financières ou culturelles de chaque usager, afin que personne ne soit à l'écart de l'usage de la ville.

*Objectif*: limiter les disparités afin de tenir compte du fait que les origines, la tradition, la culture ou les ressources ne donnent pas, à tous, les mêmes chances de pratiquer et de profiter de la ville, d'accéder aux biens ou services dont ils ont besoin.



## Une préoccupation partagée par les décideurs en aménagement urbain et imposée par la loi et la société

L'intégration des personnes handicapées fait partie des engagements des politiques publiques. Depuis le milieu des années soixante – soixante-dix, le législateur a posé les obligations d'insertion sociale des personnes handicapées pour assurer leur autonomie. Des dispositions législatives et réglementaires existent désormais dans de nombreux domaines. Et ce contexte favorable à une prise en compte encore accrue est renforcé d'une part, par une demande sociale des citoyens relayée par les associations, et par le besoin d'anticipation des conséquences du vieillissement de la population, d'autre part.

### Historique de la prise en compte de l'accessibilité dans la loi

- Loi du 30 juin 1975 d'orientation en faveur des personnes handicapées ;
- Loi du 13 juillet 1991 relative à l'accessibilité des espaces et bâtiments publics ;
- Les décrets d'août 1999 relatifs à l'accessibilité de la voirie ;
- Loi du 13 décembre 2000 relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbains (SRU), article 35 ;
- Loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées. Elle dispose dans son article 45 que la chaîne du déplacement (bâtiments, transports collectifs, voirie et espaces publics) soient accessibles dans un délai de dix ans.



### Quelques chiffres

(enquête Insee/Inserm HID 1998-1999 et Insee)

- 3,5 millions de personnes ont un taux d'incapacité reconnu
- 40 % de la population s'estime affectée d'une déficience (dont 13,4 % motrice et 11,4 % sensorielle)
- la population de plus de 60 ans va doubler dans les cinquante prochaines années, celle de plus de 80 ans va tripler.

## Du handicap aux handicaps et des personnes handicapées aux PMR (personnes à mobilité réduite)

Avec la nouvelle Classification Internationale du Fonctionnement, du Handicap et de la Santé de l'OMS, le processus du handicap n'est plus inhérent à la personne, mais provoqué par son environnement. On ne parle plus de handicap de la personne, mais de situation de handicap à lever pour que la personne puisse s'intégrer à la société. Pour la chaîne du déplacement, les préoccupations d'accessibilité sont désormais étendues aux « personnes à mobilité réduite », soit à l'ensemble des individus qui éprouvent des difficultés à se déplacer dans l'environnement, « telles que les personnes handicapées (y compris les personnes ayant des incapacités sensorielles et intellectuelles, et les personnes en fauteuil roulant), les personnes ayant des incapacités des membres, les personnes de petite taille, les personnes avec bagages lourds, les personnes âgées, les femmes enceintes, les personnes avec des chariots de provisions et les personnes accompagnées d'enfants, y compris les enfants en poussettes »\*.



\* Définition du Parlement européen des PMR.

ACCESSIBLE À TOUS

PROGRAMME VILLE



# Qu'est-ce que le programme VAT «Ville accessible à tous» ?

## Une philosophie incarnée par une équipe au cœur d'un réseau

Dans l'esprit, la mobilisation du Certu, dès 2001, autour des questions d'accessibilité a constitué une anticipation de la loi. Cette initiative, concrétisée par la rédaction du concept VAT «Ville accessible à tous», a trouvé une légitimité supplémentaire avec l'obligation législative de 2005.

Les administrations centrales du ministère en charge de l'Équipement et des Transports (directions générales de la mer et transports, de l'urbanisme, habitat et construction, des routes, de la recherche) ont mandaté le Certu et mobilisé les fonds nécessaires pour développer ce programme.

Sur le terrain, une équipe et des moyens sont au service d'une ambition et d'une démarche, ainsi que des collectivités et des autres acteurs de l'aménagement urbain qui doivent les mettre en œuvre, le plus souvent à brève échéance.

L'équipe en charge du programme VAT est animée par trois personnes issues des départements du Certu traitant de la voirie et des équipements publics. La démarche transversale instaurée en interne au Certu se décline à travers un réseau de correspondants dans les CETE et les DDE, qui deviennent ainsi les relais de la démarche.

**Les partenaires :** services des collectivités, associations d'élus, associations professionnelles, concepteurs et bureaux d'études, entreprises de travaux, exploitants de transports, représentants d'usagers...

## Un thème de réflexion transversal et partagé

En raison de ses nombreuses dimensions, le concept de «Ville accessible à tous» deviendra réalité par la recherche de cohérence d'ensemble de la chaîne plutôt que de qualité de traitement de chaque maillon. Il doit ainsi éviter les conflits d'usage potentiels issus des pratiques sectorielles et favoriser la compréhension mutuelle des acteurs et la coordination entre les autorités impliquées.

Cela se traduit, dans le programme VAT, par des travaux transversaux qui privilégient l'interface entre des champs d'intervention pluridisciplinaires, la recherche de coordination des actions entre les services et les acteurs de la ville, et les échanges entre l'ensemble d'entre eux.



### Les champs d'intervention du programme Ville Accessible à tous :

- l'espace public ;
- les modes de déplacements, les transports et les réseaux ;
- l'habitat, les services et équipements publics ;
- l'environnement (le développement durable) ;
- le système technique et technologique (d'aide au déplacement, de sécurité, d'information, de communication et de perception).

## Des objectifs traduits en actions concrètes : des principes aux pratiques

### ● Sensibiliser les élus et les professionnels à l'accessibilité

Le développement d'une véritable « culture de l'accessibilité de la ville » en interne au réseau technique du ministère et en externe auprès des collectivités territoriales et des professionnels est un objectif.

Il nécessite la sensibilisation et la formation des partenaires à la problématique du handicap et au concept de ville accessible.

Un important travail d'information et de pédagogie est mené depuis 2001 afin que la diffusion des connaissances serve de base à une acculturation de toutes les cibles concernées. Le programme VAT cherche notamment à éclairer les dispositifs législatifs et réglementaires, mais aussi les évolutions de la ville et de la société.

### ● Apporter des réponses opérationnelles aux obligations faites aux collectivités...

La loi de 2005 donne dix ans aux collectivités pour élaborer des solutions de mise en accessibilité et trois années pour produire des outils concertés, tels les diagnostics d'accessibilité, les schémas d'accessibilité et les plans de mise en accessibilité. Les recommandations issues du programme VAT visent à faciliter l'application de la réglementation en vigueur, mais aussi à inscrire dans le long terme la recherche d'accessibilité.

### ● ...issues d'études de cas réels, d'échanges d'expériences, de bonnes pratiques

Le programme VAT conduit des programmes de recherches et d'études fondés sur une observation des pratiques en France et en Europe. Une fois recensés et capitalisés, les enseignements positifs ou négatifs de ces expériences sont analysés et traduits en références et en indicateurs utilisables. Ils sont ensuite diffusés et valorisés sous la forme d'outils méthodologiques.

## ● Produire des outils et des méthodes à destination des collectivités territoriales

L'élaboration et la promotion de méthodes et d'outils opérationnels permettent d'accompagner les collectivités dans la mise en œuvre de leurs actions et de les fédérer dans une approche globale. Le programme VAT est conçu comme une assistance méthodologique apportée aux élus comme aux services techniques afin de les aider à répondre aux enjeux de l'accessibilité. Il traduit les obligations légales en recommandations pour les collectivités et en normes pour les fabricants...

### Des outils concrets

- les publications : analyses de cas, éléments de méthodes...
- les journées réseaux nationales annuelles ;
- les séminaires et colloques ;
- la formation et la diffusion d'information.

## Une démarche en prise directe avec la réalité

Animé par une volonté de pragmatisme, le programme VAT a procédé à des inflexions et à des recadrages de son action, rendus nécessaires par la loi de 2005 :

- le recentrage sur le handicap mais élargi à tous les types de handicaps (moteurs, visuels, auditifs, mentaux cognitifs, psychiques, poly-handicaps ou troubles de santé invalidants), et plus globalement les PMR pour ce qui concerne les transports et les aménagements de voirie ;
- la prise en considération de la totalité de la chaîne du déplacement, organisée pour permettre son accessibilité dans sa totalité (voirie, transport et cadre bâti et leurs interfaces : signalétique, information...) aux personnes handicapées et personnes à mobilité réduite.

# Les productions majeures

## Services de transport

### Que dit la loi ?

Elle introduit l'obligation pour les autorités organisatrices de transports de rendre accessibles leurs réseaux dans un délai de dix ans. Pour cela, elles doivent élaborer un schéma directeur d'accessibilité de leurs services, mais aussi organiser des services de substitution dans l'intervalle.

### ● Les bus et leurs points d'arrêt accessibles à tous (2001)

Ce guide méthodologique fournit des éléments de réponses aux principales problématiques du développement des véhicules à planchers bas et de l'accessibilité de leurs points d'arrêt : diagnostic, choix d'aménagement, d'équipements, gestion des partenariats... Il se fonde sur des expériences menées en France et à l'étranger dans des villes de toute importance.



### ● Personnes âgées et transports collectifs (2005)

Ce dossier fait le point sur la mobilité des personnes âgées en milieu urbain et analyse les solutions de transports collectifs – transports à la demande, navettes de quartier, chèques-taxis ou autres – qui peuvent faciliter leurs déplacements et leur assurer une bonne qualité de vie.

### ● Schémas directeurs d'accessibilité des transports collectifs urbains – Analyse de cas (2006)

L'analyse de quatre exemples de communautés d'agglomération qui ont procédé à une planification de mise en accessibilité de leurs réseaux a permis de tirer des premiers enseignements sur les méthodes employées, les points forts et difficultés. Un dossier est en cours de rédaction pour préconiser des éléments de méthode d'élaboration.

## Voirie, espaces publics et cadre bâti

### Que dit la loi ?

Elle requiert, de la part des collectivités, la mise en œuvre de documents spécifiques de planification et de programmation :

- des diagnostics, d'ici janvier 2010 ou 2011, qui sur la base d'un état des lieux en matière d'accessibilité (constat de l'existant en référence à divers indicateurs ou spécifications) font une analyse des points à corriger, une identification des priorités d'amélioration et éventuellement une évaluation des coûts en première approche ;
- des schémas directeurs d'accessibilité (SDA), élaborés au niveau des EPCI, communautés d'agglomération ou communautés urbaines d'ici fin 2008, et des plans d'accessibilité (PAV) d'ici décembre 2009, réalisés au niveau de la commune, pas nécessairement d'un groupement de communes ;
- une annexe accessibilité au PDU à l'occasion de son élaboration, modification ou mise en conformité.

- **Accessibilité de la voirie et des espaces publics**  
**Éléments pour l'élaboration d'un diagnostic**  
**dans les petites communes (2006)**

L'ouvrage expose des éléments de méthode permettant de prendre en compte l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite lors des divers projets qu'une commune, petite ou moyenne, est susceptible d'engager (amélioration de la sécurité routière, création de zones d'activités ou de logements...).



- **Diagnostic d'accessibilité urbaine :**  
**exemples et éléments pour de bonnes pratiques (fiche 2006)**
- **Diagnostic d'accessibilité urbaine :**  
**analyse comparative de cas et propositions (dossier 2007)**

La fiche présente des exemples de méthodes de diagnostics d'accessibilité issus de sept cas de nature différente : bâtiments et espaces publics, quartier ou agglomération, collectivités rurales ou très urbaines. L'analyse comparative porte sur les acteurs, la méthode, les résultats et les principaux points de vigilance et les questions à se poser. Le dossier commente plus en détail les cas analysés.

## Concertation

### ● Concertation en matière d'accessibilité aux PMR Éléments méthodologiques (2004)

La concertation implique un dialogue rigoureusement organisé : qui associer, à quel moment ? Dans quel cadre institutionnel ? Comment faire en sorte que chacun puisse s'exprimer et comprendre ce qui est en débat ? Après un rappel des enjeux spécifiques à la concertation, le dossier apporte des éléments concrets issus d'études de cas et de l'expérience des professionnels de l'accessibilité.

## Journées d'échanges nationales annuelles

Conçues comme des journées de réflexion et de discussion, elles présentent des expériences innovantes et des résultats d'études ou de recherches, et permettent aux participants de partager des connaissances et de débattre des problèmes qu'ils rencontrent afin d'identifier des priorités d'actions. Quatre rencontres thématiques destinées aux collectivités territoriales et à leurs partenaires ont eu lieu depuis 2003. Elles se déroulent à Lyon et ont donné lieu à des actes :

- Ville accessible à tous et activités commerciales (2003)
- Ville accessible à tous et équipements publics (2004)
- Ville accessible à tous : quels outils de diagnostic ? (2005)
- Ville accessible à tous : comment aborder tous les handicaps ? (2006)

## Supports généraux

### ● Cédérom LOQACCE CITE, logiciel de sensibilisation à la qualité de l'accessibilité de la ville (CSTB) (2005)

Outil de formation et d'auto-formation sur l'accessibilité des établissements recevant du public, des habitations et de la voirie aux personnes handicapées ou à mobilité réduite, il rappelle l'esprit des règles et aide à mieux comprendre les objectifs réglementaires, à en respecter les obligations et à en défendre des choix de solutions. Il est organisé autour d'un « chemin de vigilance » illustré par des nombreuses scènes de la vie courante et étayé de conseils pratiques.

● **Classeur Techni.Cités « Handicaps et Ville »  
(2005 + mises à jour)**

L'ouvrage fournit les bases essentielles à la mise en accessibilité des différents composants de l'environnement urbain, dans les domaines réglementaires, techniques et financiers : les situations de handicaps, le rôle des acteurs, les exigences techniques, les outils et méthodes, des fiches d'expériences. Les mises à jour apportent des compléments permettant d'actualiser la réglementation et d'en faciliter la mise en œuvre.



ACCESSIBLE À TOUS

PROGRAMME VILLE



# Le programme VAT aujourd'hui et demain

## Une priorité accordée aux diagnostics, cœur du travail en cours

Parce que les diagnostics correspondent aux premières obligations réglementaires à mettre en œuvre pour les collectivités, la production de fiches de cas et d'éléments méthodologiques représente l'axe prioritaire actuel d'intervention du programme VAT. Les travaux sont menés tant sur le diagnostic global d'accessibilité de la chaîne de déplacement que sur des diagnostics sectoriels comme les ERP (établissements recevant du public).

À partir de l'analyse de situations réelles, un ouvrage de synthèse des cas étudiés extraira des enseignements concrets organisationnels (acteurs, processus, concertation) et techniques (état des lieux, estimation financière et programmation).

Il s'adressera aux collectivités qui voudront faire elles-mêmes ou qui confieront la mission à un prestataire.

## Le développement des comparaisons européennes

Les expériences menées en Europe sont porteuses d'enseignements susceptibles d'enrichir la culture accessibilité : les analyses et entretiens menés sur une dizaine de villes en 2006 donneront lieu à une restitution sous la forme d'un rapport de synthèse comparative.

## Le renforcement de l'ouverture à deux cibles prioritaires : les collectivités et les usagers

L'implication renforcée des collectivités, cible principale du programme VAT, est destinée à rendre toujours plus efficace le travail mené.

La démultiplication et la déclinaison de la journée réseau nationale en journées régionales en lien avec les CETE s'inscrivent dans

la même logique : permettre un accès plus aisé à davantage de collectivités et d'être encore plus proche des préoccupations locales. Quant aux partenaires naturels que sont les usagers, le renforcement de la collaboration avec eux ou leurs représentants poursuit l'objectif d'une remontée d'informations optimisée et donc d'une pertinence accrue des actions.

## Et demain ?

### ● Un nouveau chantier : la qualité des processus

Après le travail sur les diagnostics, la prochaine étape consistera dans la recherche de qualité du processus : comment faire pour que l'accessibilité soit intégrée de façon pertinente tout au long de la programmation, de la conception et de la réalisation des projets de mise en accessibilité ? Comment améliorer la qualification du maître d'ouvrage afin de l'aider à définir son projet, suivre puis évaluer sa réalisation ?

### ● L'enjeu de l'approche ergonomique de la ville

Ce concept issu de travaux universitaires constitue un champ intéressant qui devra être traduit concrètement pour être appliqué à la chaîne des déplacements. L'objectif de cette démarche est de rendre les moyens disponibles maîtrisables par l'usager, les besoins des personnes à mobilité réduite étant révélateurs de ces dysfonctionnements. Le travail initié depuis quelques années se poursuit pour élaborer un outil de diagnostic de qualité ergonomique urbaine. La démarche devra à terme être appliquée au processus de conception de l'aménagement et de construction de tout type d'équipement et d'aménagement.

### ● La prise en compte des handicaps moins connus

Si la loi prône le développement de l'information et de l'accessibilité quel que soit le handicap (auditif, sensoriel, cognitif, et psychique), ce pan reste encore relativement peu exploré du fait d'une mauvaise connaissance de ces réalités. Le rôle du Certu est d'œuvrer en faveur de la recherche de l'autonomie la plus grande pour tous, en identifiant et en relayant les bonnes pratiques en la matière.

## ● La problématique du vieillissement de la population et la notion inhérente de poly-handicap

L'évolution démographique européenne rend indispensable l'intégration de la problématique des personnes âgées à la réflexion sur l'accessibilité. Face à un système actuel trop complexe, les situations de handicap vécues par cette catégorie vont d'un « inconfort » sur le cheminement piétonnier et dans les transports, jusqu'à l'impossibilité d'emprunter les transports en commun. De plus, le poly-handicap et le déficit des fonctions compensatoires liés à l'âge rendent leur situation, à déficience égale, plus complexe que celle d'une personne handicapée plus jeune. L'analyse et la diffusion des bonnes pratiques viseront à sensibiliser les acteurs.

### Qui contacter pour en savoir plus ?

**Maryvonne Dejeammes**

Chargée de mission Accessibilité et personnes âgées

Tél. +33 (0)4 72 74 58 67

Fax : +33 (0)4 72 74 59 30

**Bernard Fiole**

Chef du groupe Équipements publics

Tél. +33 (0)4 72 74 58 42

Fax : +33 (0)4 72 74 59 40

**Laurent Saby**

Chargé d'études au groupe Équipements publics

Tél. +33 (0)4 72 74 58 85

Fax : +33 (0)4 72 74 59 40

**Certu**

9, rue Juliette Récamier

69456 LYON cedex 06 - France

Internet : <http://www.certu.fr>

© CERTU - 2007

Ministère de l'Écologie, du Développement et de l'Aménagement durables

Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques

Toute reproduction intégrale ou partielle, faite sans le consentement du CERTU est illicite (loi du 11 mars 1957). Cette reproduction par quelque procédé que ce soit, constituerait une contrefaçon sanctionnée par les articles 425 et suivants du Code pénal.

Cet ouvrage a été imprimé sur du papier issu de forêts gérées durablement (norme PEFC) et fabriqué proprement (norme ECF).

L'imprimerie Jouve est une installation classée pour la protection de l'environnement et respecte les directives européennes en vigueur relatives à l'utilisation d'encre végétale, le recyclage des rognures de papier, le traitement des déchets dangereux par des filières agréées et la réduction des émissions de COV.

Coordination : Service Éditions

Mise en page : PAO Concept ☎ 04 78 22 70 35

Impression : Jouve ☎ 01 44 76 54 40

Achévé d'imprimer : octobre 2007

Dépôt légal : 4<sup>e</sup> trimestre 2007

ISBN : 978-2-11-097147-0