



## Aménager ses espaces publics

### Cheminement et handicaps accessibilité à tout pour tous



Mainvilliers



Chartres



Trizay-Coutretôt-Saint-Serge

**Pouvoir se déplacer** aisément de tout point à un autre de la ville ou de la campagne et accéder à tous les lieux recevant du public est un droit pour chaque citoyen, mais aussi un problème qui nous concerne tous, sans exception, car nous pouvons être, temporairement ou non, en situation de handicap, ne serait-ce qu'avec l'âge.

Malheureusement, les parcours sont encore trop souvent semés d'embûches : un seul obstacle, une marche, un trou, une branche trop basse, un passage trop étroit, ... suffit pour stopper net le déplacement d'une personne handicapée.

Malgré son évolution, la réglementation reste insuffisante pour résoudre tous les problèmes de déplacement en extérieur et surtout hors agglomération où les chemins ont été réalisés sans précautions particulières.

Les circulations intérieures et les accès des bâtiments recevant du public, neufs ou récemment rénovés, sont accessibles car "réglementaires" et contrôlés. En revanche, les espaces publics et les chemins en plein air existants le sont souvent beaucoup moins, que ce soit pour accéder à une mairie ou à un bord de rivière.

Comme l'exige d'ailleurs la récente loi du 11 février 2005, il est nécessaire aujourd'hui de concevoir, sinon de réaménager, les places, les trottoirs et tous les cheminements en tenant compte de la diversité des handicaps physiques et des situations. Il faut rechercher des solutions simples et harmonieuses qui se fondent dans le paysage. Un espace de vie bien conçu et partagé est celui qui offre le même usage et le même parcours à tous les citoyens, handicapés ou non.

Nous traiterons donc ici de l'accessibilité des espaces publics, en évoquant les textes et les enjeux, les notions de confort, les principaux écueils à éviter et quelques conseils pratiques. Une bonne démarche de projet commence par une large concertation, puis passe par le choix de concepteurs qualifiés et se termine enfin par un suivi très rigoureux de l'exécution des ouvrages de voirie et de tous les dispositifs d'aménagement.

Publication du C.A.U.E.  
d'Eure-et-Loir

Comité de pilotage :

- Association des Maires
- C.A.U.E.
- Conseil général
- D.D.E.
- S.D.A.P.

Membres invités :

- Association des Paralysés de France
- Commune de Saint-Georges-sur-Eure



# De nouvelles obligations dans les textes...

## Cadre réglementaire

La loi du 13 juillet 1991, qui complétait celle du 30 juin 1975, rendait obligatoire l'accessibilité des personnes handicapées aux locaux d'habitation, aux lieux de travail et aux établissements recevant du public. Elle réaffirmait le principe de l'accessibilité de la voirie et l'étendait aux espaces de circulation.

**La loi du 11 février 2005** "pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées" va plus loin en élargissant le domaine d'application à toute la **chaîne du déplacement**, transport collectif compris, et en donnant pour la première fois une définition du handicap : "(...) toute limitation d'activité ou restriction de participation à la vie en société subie dans son environnement par une personne en raison d'une altération substantielle, durable ou définitive, d'une ou plusieurs fonctions physiques, sensorielles, mentales, cognitives ou psychiques, d'un polyhandicap ou d'un trouble de santé invalidant."

Cela signifie en clair qu'il faut dorénavant prendre en compte tous les types de handicap pour concevoir et aménager un espace public et rendre accessibles les transports collectifs. Il conviendrait d'y ajouter d'autres situations de handicap, comme les difficultés de déplacement liées à une poussette ou à des bagages encombrants.

Pour parvenir à l'accessibilité pour tous, il faudra trouver des solutions nouvelles qui ne paraissent pas évidentes aujourd'hui : comment guider une personne malvoyante pour traverser un vaste espace vide ? comment mettre en place des systèmes de signaux auditifs sans nuisance pour les riverains ?

L'arrêté du 24 août 2006 énumère dans son article 1 toutes les dispositions relatives aux cheminements extérieurs, aux stationnements automobiles, aux accès aux établissements recevant du public ou aux installations ouvertes au public. Ces dispositions seront applicables dès le 1er janvier 2007 pour les nouveaux projets.

## Ce qu'il faut retenir

La loi demande à tous les maires d'élaborer un **plan de mise en accessibilité de la voirie communale** et aux maires des communes de plus de 5000 habitants de créer une **commission communale d'accessibilité**.

Le plan de mise en accessibilité de la voirie, des espaces publics et des transports est un document de référence en matière de qualité d'usage, basé sur un rapport de diagnostic et sur des "propositions utiles de nature à améliorer la mise en accessibilité de l'existant".

**Dans un délai de dix ans à compter du 11 février 2005, les lieux recevant du public devront être accessibles aux personnes handicapées ou à mobilité réduite.**

Le décret du 9 février 2006 impose les mêmes obligations aux services de transports collectifs. Transbeauce, le réseau interurbain du Département, intègre déjà l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite (P.M.R.) dans le renouvellement de son parc d'autocars.

## Témoignage de Monsieur Bouffier, habitant de Chartres

Monsieur Bouffier est aveugle. Chaque jour il parcourt environ deux kilomètres à pied pour se rendre à son bureau.

" J'ai d'abord dû faire le parcours domicile-travail pour repérer les obstacles fixes sur les trottoirs : poteaux, bornes, horodateurs... , savoir où et comment traverser les rues. Une fois établi et mémorisé le meilleur itinéraire, les trottoirs sont alors pour moi comme un chemin balisé par deux rails proches, bordures d'un côté, façades d'immeubles de l'autre. Les grands espaces ne sont pas un atout : traverser une place vide sans guidage m'est difficile, voire impossible : je suis contraint d'en faire le tour.

Pour moi, le cheminement idéal est celui qui est rectiligne avec le mobilier bien rangé d'un seul côté. J'évite donc de passer là où se trouvent les obstacles fixes sur les murs et décollés du sol, donc indétectables par un balayage de canne.

Les plus dangereux sont les obstacles imprévus, comme les poubelles, les voitures mal garées ou encore les fouilles de chantier mal signalées.

Pour traverser les rues, les bandes podotactiles posées sur les bords de trottoir au droit des passages protégés sont un signal efficace, les feux sonores également, déclenchés à partir d'un boîtier que l'on porte sur soi, plutôt qu'un bouton poussoir fixé sur poteau, qu'il est difficile de trouver.

Il me paraît souhaitable qu'un tel boîtier unique soit généralisé pour déclencher toutes les sonorisations d'informations utiles pour s'orienter et se déplacer en toute sécurité et en tous lieux."



Chartres



Chartres

*Rampe ou escalier, il faut prévoir un garde-corps pour prévenir des chutes et une main courante pour se tenir.*

## Accès au transport collectif en ville et en milieu rural

En ville, faute de pouvoir aménager tous les points d'arrêt des autobus, il faudra mettre en place un système de substitution.

En milieu rural, le réseau Transbeauce a opté pour le transport à la demande ouvert à tous, donc aux personnes handicapées, avec l'acquisition de minibus équipés P.M.R. pour couvrir à terme l'ensemble du territoire.

Cette solution présente l'avantage du "porte-à-porte" entre le domicile de la personne et son lieu de destination.

# ...qui nécessitent encore plus d'attention

## Au delà des textes

Dès qu'une commune entreprend des aménagements, même partiels, de son espace public, elle doit se poser d'emblée la question de sa mise en accessibilité. Une rue, une place, une passerelle ou un parking constitue toujours un maillon dans la chaîne du déplacement. **L'espace public est continu, les cheminements doivent l'être aussi.**

Il faut également veiller à ce qu'aucun obstacle ne vienne perturber un cheminement : du mobilier mal implanté, poteau, borne, jardinière, luminaire... ou encore des voitures et des deux-roues mal stationnés peuvent empêcher un fauteuil ou une poussette de passer et être dangereux pour une personne malvoyante.

En ville et au centre des bourgs, les maisons et les commerces sont implantés à l'alignement sur rue, donc sans recul par rapport au trottoir. L'accès aux boutiques se fait le plus souvent en franchissant une ou plusieurs marches. Lorsque les commerçants entreprennent de rénover leur magasin, il est souvent impossible d'en améliorer l'accès par une rampe intérieure : seuls des travaux de voirie peuvent éventuellement régler les problèmes d'accessibilité.



Chartres

Les aménagements Cœur de ville de Chartres ont été conçus par le cabinet Reichen et Robert & Associés (architecte/urbaniste) et Jacqueline Osty (paysagiste)



*Un cheminement, aussi réussi soit-il, peut être perturbé par des comportements incontrôlés. Le stationnement sauvage des voitures sur un trottoir en est un exemple malheureusement trop courant.*

*Quand cela est techniquement possible, l'accessibilité des commerces peut être réalisée par un dispositif privé, ci-contre à droite un plan incliné, sinon par un traitement de voirie qui s'adapte au niveau du seuil du bâtiment concerné.*



Chartres

## Distance = difficulté = fatigue

La distance à parcourir est insuffisamment prise en compte dans les aménagements de l'espace, alors que la longueur d'un parcours engendre de la fatigue.

Dans la mesure du possible, il faut **éviter d'imposer des détours aux personnes en situation de handicap** et rechercher plutôt des parcours simples qui offrent le même chemin pour tout le monde.

Lorsque les distances à parcourir sont longues, il faut prévoir des lieux de repos : banc, abri couvert...

Pour accéder aux bords des rivières, il sera judicieux de prévoir une voie de desserte et une zone de stationnement adaptée sur la berge, comme sur les sites handipêche. En effet, un parcours accidenté est toujours plus facile en voiture.

*Des bancs régulièrement répartis permettent à chacun de se reposer.*



Chartres

## Compétences et concertation

Le nombre et la diversité des questions qui se posent dorénavant pour aménager un espace public accessible à tous impliquent non seulement une parfaite connaissance de la réglementation, mais aussi des compétences élargies pour concevoir des réponses satisfaisantes.

La formation des acteurs de l'aménagement, depuis les élus et leurs services techniques jusqu'aux entreprises, en passant par les concepteurs, va probablement s'avérer nécessaire.

Cependant, les personnes handicapées sont les mieux placées pour savoir ce qu'il ne faut pas faire et, comme les cas particuliers à traiter vont se multiplier, seule une bonne concertation menée le plus en amont possible entre tous les acteurs de l'aménagement et les partenaires concernés permettra d'assurer à la fois l'efficacité et le confort des dispositifs et leur qualité architecturale et paysagère.

*Une solution radicale pour une accessibilité totale consiste à supprimer toutes les marches et ressauts. Il faut alors maîtriser le ruissellement de l'eau et les différents usages (espace piéton, circulation, stationnement, traversée...) par du mobilier et des marquages au sol.*



Illiers-Combray



Mainvilliers

## Profil en travers

- Le dévers est la pente transversale, perpendiculaire au sens du déplacement. Pour évacuer les eaux pluviales, les sols imperméables ne doivent pas être horizontaux, donc ils sont inclinés. C'est le cas des trottoirs en pente vers le caniveau. **Le dévers ne doit pas excéder 2%**.
- La largeur minimale du cheminement est de **1,40 m** libre de tout obstacle. 1,20 m est toléré ponctuellement.

## Profil en long

La pente dans le sens du déplacement ne doit pas excéder **5%**. Si la pente d'une rampe dépasse 4%, sa longueur est limitée à 10 m. Il est toléré une pente jusqu'à 8% sur une longueur maximum de 2 m et 10% sur 50 cm. Dans tous les cas, il faut un palier de longueur supérieure ou égale à 1,40 m à chaque extrémité d'une rampe.

## Ressaut

Un ressaut est le nom donné à une très petite marche. Il faut éviter d'en construire car c'est un obstacle "sournois", non seulement pour un fauteuil roulant mais aussi pour les malvoyants et pour tout individu distrait ou qui marche sans soulever suffisamment les pieds, comme certaines personnes âgées ou même de jeunes enfants. Lorsqu'un ressaut est indispensable, pour la maîtrise des eaux pluviales par exemple, **sa hauteur est limitée à 2 cm**, avec bord arrondi ou chanfreiné.

## Consistance et nature du sol

Le sol ou le revêtement de sol doit être non meuble, non glissant, non réfléchissant et sans obstacle à la roue. Les trous et fentes situés dans le sol du cheminement doivent avoir une largeur ou un diamètre inférieur ou égal à 2 cm.

## Escalier/sécurité

A partir de trois marches, un escalier doit avoir une main courante, des nez de marches de couleur contrastée, être antidérapant et ne pas présenter de débord de marche excessif par rapport à la contremarche. En haut de l'escalier, un revêtement de sol doit permettre l'éveil de la vigilance (...) grâce à un contraste visuel et tactile. Le long de toute rupture de niveau de plus de 0,40 m de hauteur, un garde-corps est nécessaire.

## Place de stationnement

Une ou plusieurs places de stationnement automobile sont obligatoirement réservées **à proximité** de l'entrée, de l'accueil ou de l'ascenseur d'un établissement recevant du public ou d'une installation ouverte au public. Chaque place adaptée a une largeur minimum de 3,30 m. Elle est repérée par un marquage au sol et une signalisation verticale. Le dévers y est inférieur à 2%.

## Norme n'est pas toujours synonyme de confort

Les normes sont nécessaires mais souvent insuffisantes. On ne devrait pas se satisfaire du "minimum réglementaire", même si ce sont des considérations financières qui guident ce choix, et cela pour différentes raisons :

- La moindre petite erreur dans l'exécution des travaux peut être grave. Un cas fréquent est celui du ressaut dont la hauteur dépasse la norme d'un seul centimètre, rendant ainsi l'obstacle infranchissable pour beaucoup, surtout pour les fauteuils à petites roues. De même, un pavé aux joints trop creux pose divers problèmes.
- La largeur minimum d'un cheminement (1,40 m) est sensée permettre le croisement de deux fauteuils roulants. Or une personne en fauteuil n'a pas un gabarit standard et d'autres personnes à mobilité réduite peuvent se croiser, comme une maman avec une poussette pour jumeaux, une personne avec une canne, etc. Il est donc conseillé d'être plus généreux, comme le recommandent certains organismes ou l'exigent certains labels.



Chartres

*Traverser une rue représente toujours une difficulté pour une personne en situation de handicap.*

*Descendre au niveau de la chaussée implique une pente. Une bande podotactile blanche informe les malvoyants de la proximité de la bordure.*

*La mise en place d'un dispositif d'information ou d'alerte sonore est complexe et difficile à généraliser. Les ressauts, lorsqu'ils sont inévitables, doivent strictement respecter les normes.*



Extrait du dépliant d'informations

Le label TOURISME ET HANDICAP est une marque de qualité de l'accueil créée par le ministère chargé du tourisme pour les clientèles en situation de handicap moteur, visuel, auditif et/ou mental, comme le précise les quatre pictogrammes du logo.

L'objet du label est, entre autres, d'identifier les adaptations aux différents handicaps réalisées par les opérateurs de tourisme au niveau des sites (...), de développer l'offre touristique à tous (...), de répondre à la prise en compte des attentes et des besoins des personnes handicapées inscrits dans la loi du 11 février 2005.

L'attribution du label fait suite à une demande, une évaluation du site, un examen par une commission régionale et une décision prise par une commission nationale.

Le label peut être accordé pour 5 ans et concerner un, deux, trois ou quatre handicaps.

# De l'intérêt d'un aménagement global

## Garancières-en-Beauce : abords de la mairie et de l'école

Les élus ont souhaité embellir les abords de la mairie et de l'école, sorte d'avant-cour très vide, close de murs et d'un portail, dont le revêtement de sol complètement minéral est usé et très détérioré. Suivant les conseils du C.A.U.E., le programme a intégré la mise aux normes de l'accès à la mairie, qui n'était possible qu'en franchissant deux marches.

Malgré la faible estimation prévisionnelle des travaux, l'architecte conseiller du C.A.U.E. a pu convaincre les élus qu'il était possible et souhaitable de confier la conception des aménagements à un professionnel qualifié.

Après parution d'un avis dans un magazine spécialisé d'audience nationale et audition de trois candidats présélectionnés, un concepteur paysagiste a été retenu et missionné.

La proposition consiste à paver une partie de la cour, à végétaliser les espaces non circulés et à réaliser un perron devant la porte de la mairie.



Ce perron est servi par deux rampes de part et d'autre de l'axe de la mairie.

Photo-montage montrant les futurs accès à l'école et à la mairie



La mairie aujourd'hui

Cette disposition s'inscrit dans l'ordonnancement symétrique de la façade et reprend les mêmes matériaux que le bâtiment. Les rampes sont intégrées derrière des murets pouvant servir de banquettes.

Ainsi, cet aménagement global permettra un usage facile et agréable pour tous.

## Cloyes-sur-le-Loir : aménagement du centre ville



Groupe ISIS, architectes et D.D.E.

La déviation de la RN 10 a permis de réduire les encombrements du centre ville, auparavant sujet à un important trafic routier. Pour ne pas perdre la clientèle de passage, l'enjeu pour la commune était donc d'apporter à la rue principale une meilleure qualité d'usage et une nouvelle image de marque.

La rue Nationale, très commerçante, et la place Gambetta attenante ont donc été complètement remodelées : la mise en place d'une zone 30 s'est traduite par la mise au même niveau des trottoirs et de la chaussée, avec regroupement des stationnements sur la place.

L'espace piéton est marqué par une différenciation des revêtements de sol et délimité de la chaussée par une série de bornes. L'absence de trottoir facilite la circulation de tous.

## Trizay-Coutretôt-Saint-Serge : aménagement d'une ancienne cour de ferme

La ferme de la Métairie, située au centre bourg de Trizay, formait un îlot qu'il fallait contourner par un chemin pentu et gravillonné pour se rendre à l'église. Autrement dit, le parcours était difficile d'accès et impraticable pour certains.

La commune devenue propriétaire a reconverti les bâtiments en logements locatifs et en salle communale, transformant la cour en espace public traversant.

Cet aménagement a permis de créer un petit parking et une placette qui se prolonge sur le nouveau parvis de l'église, après démolition d'une partie de l'ancien mur de clôture.

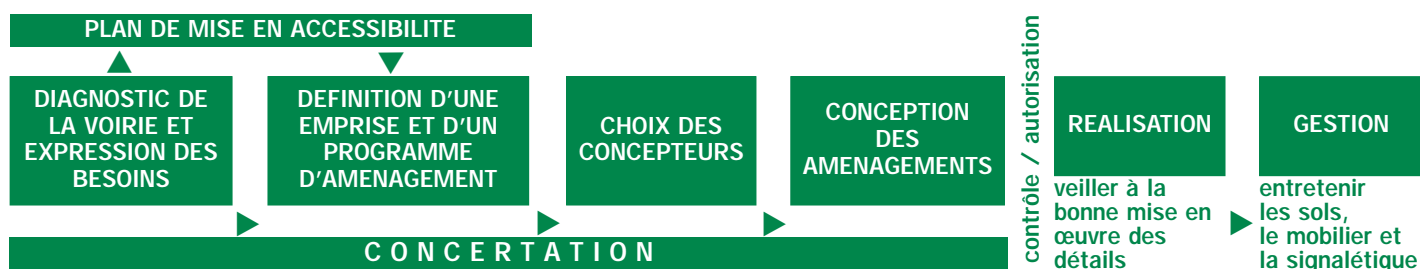


Cécile Beaudesson, architecte paysagiste



Aujourd'hui, une personne handicapée peut arriver en voiture et se garer dans la cour. Chacun a la possibilité de se rendre de plain-pied à la salle communale ou à l'église.

## Démarche et étapes successives



## Règlementation

- Loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées.
- Arrêté du 1er août 2006 fixant les dispositions prises pour l'application des articles R. 111-19 à R. 111-19-3 et R. 111-19-6 du Code de la construction et de l'habitation relatives à l'accessibilité aux personnes handicapées des établissements recevant du public et des installations ouvertes au public lors de leur construction ou de leur création.  
▶ pour l'intégralité des textes consulter le site : [www.legifrance.gouv.fr](http://www.legifrance.gouv.fr)

## Quelles aides financières ?

- L'accessibilité n'est pas toujours génératrice de surcoût lorsqu'elle est intégrée dans un projet d'aménagement d'ensemble. Le projet global bénéficie alors des subventions ordinairement prévues pour l'aménagement des espaces publics.
- Dans sa politique des Cœurs de village, la Région Centre subventionne en priorité les aménagements d'espace public qui intègrent la mise en accessibilité.

## Pour en savoir plus...

- **Bibliographie :**
  - *Ricochets* n°13, mai 2006, C.A.U.E. de la Manche
  - *IMAGO* n°32, janvier 2006, C.A.U.E. du Maine-et-Loire
  - *La lettre du C.A.U.E. de la Drôme*, Accessibilité pour tous et qualité d'usage, septembre 2004
  - *Espaces naturels et randonnées, Charte d'accessibilité aux personnes à mobilité réduite*, Conseil général du Finistère - 2005
  - *Handicap et construction*, Louis-Pierre Grosbois, Le Moniteur, 6ème édition - 2003
- **Contacts utiles :**
  - A.P.F. Association des Paralysés de France, délégation départementale, 84 av. du Maréchal Maunoury, 28000 Chartres  
Tél : 02 37 28 61 43 et courriel : [dd.28@apf.asso.fr](mailto:dd.28@apf.asso.fr)
  - Maison départementale des personnes handicapées, 57 bis rue du Docteur Maunoury, 28000 Chartres  
Tél : 02 37 33 46 46
  - Association Tourisme et Handicaps, 280 bd Saint-Germain, 75007 Paris  
Tél : 01 44 11 10 41 et courriel : [tourisme.handicaps@club-internet.fr](mailto:tourisme.handicaps@club-internet.fr)
  - D.D.E. Direction départementale de l'équipement, 15 place de la République, 28000 Chartres  
Tél : 02 37 20 40 98
  - Délégation ministérielle à l'accessibilité : [www.equipement.gouv.fr](http://www.equipement.gouv.fr), rubrique "accessibilité" et votre C.A.U.E., bien sûr !



Mainvilliers



Poste de Luïasant de Beauvoir, architecte



Site handipêche à Méréglise

Conseil d'Architecture,  
d'Urbanisme et de l'Environnement  
d'Eure-et-Loir  
6 rue Garola - 28000 Chartres  
Tél. 02 37 21 21 31  
Fax 02 37 21 70 08  
e-mail : [contact@caue28.org](mailto:contact@caue28.org)  
site Internet : [www.caue28.org](http://www.caue28.org)  
Directeur de la publication : S. Abdulac  
Conception : P. Chenevrel  
Graphisme : V. Vong  
Crédit photos : CAUE et Fédération pêche 28  
ISSN 1623 - 0183