



HAL
open science

Pour une ville accessible à tous : étude de cas de personnes à mobilité réduite en site urbain

Sabine Laurent

► To cite this version:

Sabine Laurent. Pour une ville accessible à tous : étude de cas de personnes à mobilité réduite en site urbain. [Rapport de recherche] Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU). 1998, 140 p., illustrations, figures, 49 références bibliographiques. hal-02165336

HAL Id: hal-02165336

<https://hal-lara.archives-ouvertes.fr/hal-02165336>

Submitted on 25 Jun 2019

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

rapport d'étude

Pour une ville accessible à tous

Étude de cas de personnes à mobilité réduite en site urbain

Rapport d'étude du Certu

Centre d'études sur les réseaux, les transports,
l'urbanisme et les constructions publiques
département Sécurité, voirie, espace public
9, rue Juliette Récamier 69006 Lyon
téléphone (33) 04 72 74 58 00 télécopie (33) 04 72 74 59 00

Étude réalisée en 1994 par

Sabine Laurent
2^e année magistère
gestion et aménagement de l'espace
et des collectivités locales
Université Paris IV - Sorbonne

mars 1998

NOTICE ANALYTIQUE

Organisme commanditaire : aucun (initiative personnelle, pour un mémoire)			
Titre : Pour une ville accessible à tous			
Sous-titre : Étude de cas de personnes à mobilité réduite en site urbain		Langue : Français	
Auteur : Sabine Laurent		Rédacteur : Sabine Laurent	Date d'achèvement : 1994
<p>Remarques préliminaires :</p> <p>« <i>Développer l'accessibilité, un enjeu solidaire</i> » : ce message (entendu à l'occasion du comité consultatif d'urbanisme du Grand Lyon du 12 décembre 1997) traduit une évolution constante dans la prise en compte du handicap par les aménageurs.</p> <p>Le 13 juillet 1991 était promulguée une loi « <i>portant diverses mesures destinées à favoriser l'accessibilité aux personnes handicapées des locaux d'habitation, des lieux de travail et des installations recevant du public</i> ». Son article 2 stipule que « <i>la voirie publique ou privée ouverte à la circulation publique doit être aménagée pour permettre l'accessibilité des personnes handicapées selon des prescriptions techniques fixées par décret conformément aux articles L. 131-2 et L. 141-7 du code de la voirie routière</i> ». Les dits-décrets n'étant pas pris, la question de l'accessibilité de l'espace urbain s'appuie principalement sur les trois textes suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> — le décret n° 78-109 du 1^{er} février 1978 fixant les mesures destinées à rendre accessible aux personnes handicapées à mobilité réduite les installations neuves ouvertes au public (article 5, § 11 « <i>voirie publique urbaine</i> ») ; — l'arrêté du 25 janvier 1979 pris pour l'application des articles 5 et 6 du décret susvisé ; — la norme P 98-350 « <i>Cheminements — Insertion des handicapés — Cheminement piétonnier urbain — Conditions de conception et d'aménagement des cheminements pour l'insertion des personnes handicapées</i> » (février 1988). <p>« <i>Les personnes à mobilité réduite (PMR) et l'aménagement urbain</i> », mémoire de maîtrise en gestion et aménagement de l'espace et des collectivités locales, est un témoignage des difficultés rencontrées par les personnes à mobilité réduite. En partant d'une expérimentation en vraie grandeur, son auteur, Sabine Laurent, tente en effet « <i>de mieux situer la place des personnes handicapées dans la ville, face aux obstacles qu'elle leur oppose</i> ». Grâce à une bonne connaissance du problème, elle reprend nombre de réflexions le plus couramment admises. Néanmoins, le document que nous publions ici <i>in extenso</i> - les seules modifications concernant la mise en page et des rectifications orthographiques, syntaxiques, etc - engage son auteur à la fois sur la présentation des situations de handicap, sur l'analyse des textes réglementaires et sur les solutions proposées.</p>			
<p>Résumé :</p> <p>Traiter de l'accessibilité passe d'abord par la description précise des différents handicaps susceptibles d'affliger, à titre temporaire ou définitif, une personne valide : handicapés moteurs (mutilés, paraplégiques, etc.), sensoriels (malentendants, malvoyants, etc.) ou viscéraux (insuffisants respiratoires ou cardiaques). Il résulte de cette diversité, confrontée aux diverses situations urbaines, qu'on ne peut traiter cette question qu'en adoptant une démarche globale.</p> <p>Est ensuite brossé un rapide historique des principales dispositions législatives et réglementaires, depuis la création du grand bureau des pauvres par... François 1^{er} jusqu'à la promulgation de la loi du 13 juillet 1991. Sans oublier le texte qui a réellement enraciné, en France, la prise en compte du handicap - entendu au sens le plus général - dans la cité, la loi du 30 juin 1975.</p> <p>Enfin, nous sommes conviés à une balade dans Paris en compagnie de deux personnes en fauteuil roulant. Le parcours du combattant ainsi entrevu nous fait mesurer le chemin qu'il reste à parcourir en matière d'« accessibilisation » (<i>sic</i>) de l'espace urbain.</p>			
Mots clés : Handicap - personnes handicapées - personnes à mobilité réduite - accessibilité - cheminement piétonnier urbain - partage de l'espace public.		Diffusion : Maîtres d'ouvrage et maîtres d'œuvre en aménagement urbain, spécialement en aménagement d'espaces publics.	
Nombre de pages : 140 pages	Prix : 70 F	Confidentialité : Non	Bibliographie : Oui

Sabine LAURENT

2^{ème} année Magistère

gestion et aménagement

de l'espace et des collectivités locales.

Université Paris IV-Sorbonne.

Juin 1994

Septembre 1994

Les Personnes à Mobilité Réduite (P.M.R) et l'aménagement urbain



Mémoire de maîtrise

Sous la direction de

Mr DEZERT.

professeur à l'Université

de Paris IV-Sorbonne.

Sommaire

Avant-propos	8
Introduction	9
1. Les personnes à mobilité réduite (PMR)	11
1.1. Définition et notion	11
1.1.1. De qui parle-t-on ?	11
1.1.2. Le handicap physique	12
1.1.3. Vision, audition et handicap	15
1.1.4. Les aides à la marche	16
1.1.5. Le déplacement en fauteuil roulant	17
1.1.6. Autres engins de déplacement	18
1.1.7. Les mesures anthropométriques	20
1.1.8. Problème de généralisation	23
1.2. Législation relative aux PMR	24
1.2.1. Premières prises de conscience	24
1.2.2. Les textes réglementaires sur l'accessibilité	25
La loi du 30 juin 1975	25
Les décrets du 1 ^{er} février et du 9 décembre 1978	26
Les décrets du 4 août et du 24 décembre 1980	29
Circulaire du 7 janvier 1983	29
La loi du 13 juillet 1991	29
Le décret du 26 janvier 1994	31
1.2.3. Législation et réalité	31
2. L'aménagement urbain et l'accessibilité : un cas concret	35
2.1. Cadre de l'étude	35
2.2. Le cheminement	38
2.3. Les problèmes et les solutions	74
2.3.1. La nature du sol, les revêtements	74
2.3.2. La largeur du cheminement	75
2.3.3. Les pentes et le dévers	77
2.3.4. Les rampes	78
2.3.5. Les ressauts et les bateaux	80
2.3.6. Le mobilier urbain	83
2.3.7. Les places de stationnement des automobiles	88

3. L'accessibilité : une autre façon de voir la ville	91
3.1. Une politique d'ensemble à l'égard des PMR	91
3.1.1. Des textes législatifs ambitieux	91
3.1.2. Réalisations et contrôle de l'accessibilité	92
3.1.3. Les acteurs : initiatives et représentations	93
Handicapés et PMR	94
La direction départementale de l'équipement (DDE)	94
L'ingénieur municipal	95
Les élus	96
3.1.4. Aspects économiques de l'accessibilité	96
3.2. L'accessibilité, clef de la communication pour les PMR	97
3.2.1. La ville, un lieu de culture, de rencontres et d'échanges	98
3.2.2. L'aménagement urbain en terme d'accessibilité : support concret et symbolique à l'intégration	99
Conclusion	101
Annexes	103
Loi n° 75-534 du 30 juin 1975	105
Décret n° 78-109 du 1 ^{er} février 1978	113
Arrêté du 25 janvier 1979	115
Circulaire du 7 janvier 1983	117
Loi n° 91-663 du 13 juillet 1991	121
Décret n° 94-86 du 26 janvier 1994	123
Décret n° 80-637 du 4 août 1980	127
Déclaration des droits des personnes handicapées	131
Bibliographie	135
Table des illustrations	139
Graphiques	139
Table des cartes	139
Table des photos	139

On reconnaît la qualité d'une civilisation à ce qu'elle fait pour les plus faibles.

Franklin Roosevelt

Avant-propos

Nous remercions les associations de paralysés, la direction de la voirie du XI^e arr^t de la ville de Paris et surtout nos amis handicapés qui ont bien voulu collaborer à cette étude.

Nous souhaitons que ce travail puisse faire évoluer les mentalités et sensibiliser tous les acteurs ou les futurs acteurs de l'accessibilité, dans l'intérêt des personnes handicapées mais aussi pour le plus grand bien-être de tous.

Introduction

L'étude que nous avons entreprise se propose de placer son centre d'intérêt autour de la notion d'accessibilité des aménagements urbains. Elle cherche à confronter le handicap physique à cette notion.

Lorsque l'on pense aux personnes à mobilité réduite, on est tenté immédiatement d'évoquer les handicapés en fauteuil roulant, les personnes qui se déplacent avec des béquilles ou celles qui ne peuvent marcher qu'équipées d'une prothèse. De nombreuses personnes souffrent cependant de difficultés motrices moins évidentes. Elles rencontrent des obstacles de toute nature à leur déplacement. Ne parvenant pas toujours à les voir ou à les entendre, elles se trouvent même parfois obligées de faire appel à une aide extérieure. Pour toutes ces personnes, des problèmes se posent, aussi seront-elles intégrées à notre étude au même titre que les utilisateurs de fauteuils roulants traditionnels, en tant que personnes à mobilité réduite (PMR).

Résoudre les problèmes quotidiens de la vie urbaine est pour ces personnes une épreuve difficile et toujours renouvelée. Les espaces de la ville consacrés aux déplacements se doivent en principe d'être sans exception des aires de liberté et de vie sociale. Malheureusement il n'en est pas toujours ainsi pour les personnes fragilisées, donc en situation d'infériorité par rapport aux normes de l'individu en pleine possession de ses moyens. Bien que la ville prétende être accessible à chacun, elle se montre bien souvent impraticable à une partie non négligeable de ses habitants, faute de tenir compte de leurs caractéristiques différentes. En particulier, ces personnes sont loin de se trouver en harmonie avec de nombreux aménagements urbains, comme nous le verrons tout au long de cette étude. Nous tenterons alors de mieux situer la place de ces handicapés dans la ville, face aux obstacles qu'elle leur oppose. Il semble tout à fait nécessaire d'établir un inventaire des différents handicaps si l'on se propose de comprendre les difficultés qu'ils entraînent, car c'est à partir de ces informations qu'il sera possible d'étudier des solutions et d'apporter de réelles améliorations au cadre de la vie urbaine. L'analyse sous cet angle d'une catégorie souvent importante par le nombre risque d'être

complexe de par sa diversification. Au moyen d'une législation relativement récente, la société a toutefois témoigné d'une prise de conscience qui se traduit aussi bien par l'énoncé de grands principes humanitaires que par l'élaboration des divers règlements concernant des domaines nombreux. Nous allons essayer de mieux comprendre ce que l'instauration de ces grands principes et de ces règlements implique au niveau des obligations relatives à l'aménagement urbain.

Il a semblé que la complexité de ce problème pouvait trouver des éléments de solution en ayant recours à l'expérimentation en vraie grandeur sur des cas concrets de personnes handicapées, au cours de leur existence quotidienne. Cette confrontation avec les réalités, avec les faits et gestes simples pour les bien portants, doit permettre de juger de ce qui est fait et aussi de ce qui reste à faire, ou de l'inadaptation fréquente de l'environnement bâti ancien et récent. Avant d'aborder les grandes solutions techniques, nous baserons sur le quotidien. La rue sera constamment perçue comme le lien entre les lieux de vie, où la faculté de circuler, de se promener et de communiquer doit être assurée pour tous.

Enfin, il nous a semblé utile d'examiner comment l'aménagement urbain tenant compte de la présence des PMR peut intervenir comme facteur d'amélioration de l'intégration et du développement du sens de la vie en société. Le handicap ne sera pas considéré uniquement comme une caractéristique intrinsèque de la personne, mais aussi comme la résultante de son affrontement avec l'environnement. À ce titre, l'intégration du handicap dans la société n'incombe plus seulement à l'État, à ses lois, à ses institutions, mais à l'ensemble de la population qui doit en prendre conscience et agir en conséquence. C'est pourquoi nous nous intéresserons aux divers acteurs liés de près ou de loin à la politique de la cité.

Bien au-delà du problème des PMR, la perspective peut s'élargir avec le concept que l'accessibilité urbaine nous concerne tous à quelque titre que ce soit. Les aménagements urbains favorisant l'accessibilité sont alors une des composantes d'une politique de la ville orientée vers une meilleure qualité de vie, voire du bien-être pour tous.

1. Les personnes à mobilité réduite (PMR)

1.1. Définition et notion

1.1.1. De qui parle-t-on ?

Le terme PMR englobe une série de personnes diverses ayant pour point commun celui de se retrouver handicapées ou gênées dans leurs actions, leurs déplacements, quotidiennement ou non. D'une façon générale, toute personne qui ne peut accéder à un lieu, en profiter, ou le faire sans risque de dommages et d'efforts démesurés est un handicapé par destination. L'enfant qui ne peut boire à la borne trop haute, le visiteur incapable de trouver son chemin dans un ensemble moderne mal signalé sont tous deux en situation de handicap. La différence cependant entre ces deux personnes se trouve dans le fait qu'un visiteur perdu ne subit physiquement aucune gêne, alors que l'enfant sera arrêté dans son action à cause d'un obstacle physique. Nous nous intéressons donc ici à ces dernières personnes, celles qui peuvent se retrouver gênées dans leur action et leur mobilité.

Les gens normaux en état de faiblesse provisoire, foulure, fracture, objets très lourds et très embarrassants à porter, se trouvent dans un état de gêne qui s'approche de celui des handicapés permanents ou des infirmes. La frontière n'est pas claire entre une femme enceinte qui traîne ses enfants par la main, un vieillard impotent, une personne qui voit ou entend mal, une autre qui doit marcher avec une canne et un aveugle, un sourd, une personne en fauteuil roulant ou un handicapé mental.

Pour beaucoup de gens, l'utilisation de l'espace public est une épreuve épuisante. C'est une des raisons pour lesquelles on ne voit guère certains handicapés dans les rues chez nous, comme c'est le cas dans d'autres pays. Plus généralement, il faut donc bien comprendre que les aveugles et les culs-de-jatte, handicapés « spectaculaires », ne sont pas les seules victimes de problèmes au sein d'une ville, de problèmes d'accessibilité et d'aménagements mal conçus au coeur d'une ville. L'emploi du terme de personne à mobilité réduite se justifie donc au regard de ces situations diverses qui se caractérisent pourtant par une même famille de problèmes. C'est la réglementation de 1978, nous le verrons plus loin, qui a posé le grand principe de l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite, dites PMR. Ces textes visent donc non seulement les personnes ayant un handicap moteur ou sensoriel, mais également celles malades, accidentées ou âgées, ainsi que les femmes enceintes, les enfants et plus généralement toute personne gênée, même momentanément, dans ses déplacements.

Une personne à mobilité réduite est alors une personne qui se trouve face à des problèmes de circulation dans la cité, d'accès aux installations et d'utilisation des équipements divers. Les conséquences de ces difficultés qu'elle rencontre sont souvent des problèmes d'intégration, que ce soit du point de vue social, mais aussi, souvent, du point de vue scolaire, professionnel ou même culturel.

Ces problèmes de circulation, d'accessibilité et de déplacement plus généralement apparaissent progressivement, subitement ou quotidiennement en raison de :

- l'âge ; ceci concerne les personnes âgées ;
- la taille ; ceci concerne les personnes naines ou les enfants de moins de 10 ans ou tout individu possédant une taille réduite hors de la moyenne ;
- l'état ; ceci concerne les personnes victimes d'une maladie ou bien les femmes enceintes ;

— un handicap physique qui du fait d'un défaut organique ne jouit pas de l'entière liberté de son corps, comme c'est le cas pour un infirme de naissance ;

— les suites d'un accident de travail, de la route, de sports, d'une blessure de guerre.

On peut également y inclure toute personne gênée dans ses déplacements parce qu'elle tire, pousse, porte un objet lourd ou encombrant (caddie, landau, colis, valise, etc.).

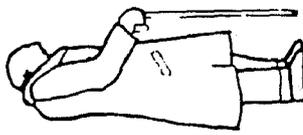
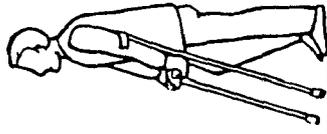
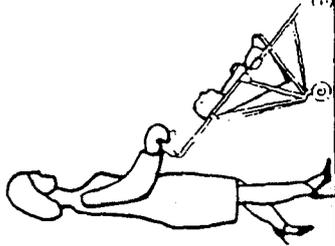
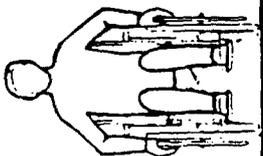
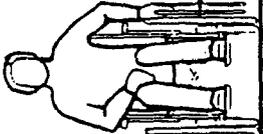
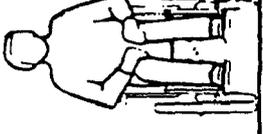
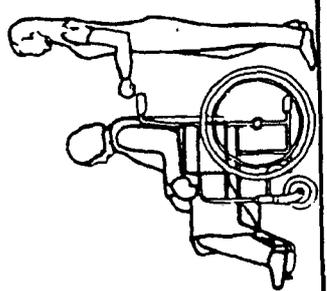
À cette description des différents problèmes de mobilité concernant une variété de personnes, on perçoit immédiatement la nécessité pour l'ingénieur, l'urbaniste, l'architecte de ne pas s'arrêter sur le terme de handicapé physique. En effet, celui-ci ne représente souvent qu'une petite minorité d'individus au sein d'une société et tend donc souvent à être considéré comme négligeable. Il apparaît donc indispensable de s'imprégner du terme de PMR dans tous projets car celui-ci tend à ne plus marginaliser les personnes handicapées, à ouvrir la ville à tous et à représenter encore beaucoup mieux la nécessité d'aménagements urbains adaptés. Un nombre important de personnes se trouvent donc concernées par cette classification. Le terme de PMR est un nouveau sigle, un de plus à ajouter à la liste des sigles. Mode des temps, souci de concision, voire de pudeur, ou tout simplement souci du législateur de nous rappeler qu'il ne s'agit pas d'une catégorie spécifique de la population mais d'une situation qui peut affecter chacun d'entre nous. Les PMR sont issues de l'ensemble des couches de notre société, ce qui rend vaine toute tentative de limitation.

1.1.2. Le handicap physique

La notion de handicap doit être mise en avant quand on parle de PMR. En effet, ce dernier n'étant qu'une grande banalisation, il n'est que l'élargissement à une catégorie de personnes, ayant somme toute un même problème à un moment de leur vie. Il est bien évident cependant que même s'il est plus juste, plus humain, de tenir compte d'une grande catégorie de personnes pour résoudre un même problème, celles dont le handicap est quotidien, voire permanent, seront mises en valeur. D'autre part, il apparaît important de comprendre ces différents handicaps afin de mieux appréhender la réalité quotidienne de ces personnes.

Le handicapé physique, nous l'avons vu, est celui qui, du fait d'un défaut organique, ne jouit pas de l'entière disposition de son corps. Nous y trouvons des handicaps sensoriels (malentendant, sourd, malvoyant, aveugle), locomoteurs (avec des atteintes neurologiques ou musculaires traumatiques) ou viscéraux (souffrant d'insuffisance respiratoire ou cardiaque). Le handicap est avant tout une notion d'ordre social. Conséquence d'un trouble - malformation, maladie, accident -, il est la mesure du degré de gêne ou d'inadaptation d'une personne aux normes établies de la civilisation et du milieu auquel elle appartient.

La traditionnelle classification des divers handicaps distingue habituellement les handicaps physiques, mentaux et sociaux. Mais les cas sont rarement simples et, le plus souvent, les catégories se recoupent et les handicaps s'additionnent. Ce flou, joint aux réticences des personnes handicapées face à une catégorisation trop ségrégative, rend délicat tout chiffrage exact de la population atteinte. Cependant, la « classification internationale des handicaps », produite par l'organisation mondiale de la santé (OMS), qui en est

MARCHE LENTE		ROUE				AGE HANDICAP MOBILITE
						
FATIGUE FRACTURE AMPUTATION HEMIPLÉGIE TROUBLE CARDIAQUE		PARAPLÉGIE	HEMIPLÉGIE	HEMIPLÉGIE TETRAPLÉGIE	FATIGUE PARAPLÉGIE HEMIPLÉGIE TETRAPLÉGIE MYOPHATIE	QUATRIÈME ÂGE
TOUT ÂGE QUATRIÈME ÂGE	PETITE ENFANCE	MYOPHATIE				TOUT ÂGE

Nature du déplacement "marche lente" et "roue" suivant le handicap et l'âge.

à sa neuvième révision, tente d'être un outil de dénombrement et d'analyse des besoins. En France, le ministère de la santé a produit une version nationale (arrêté du 4 mars 1988) pour « servir de cadre à l'ensemble des enquêtes statistiques menées par le ministère de la santé ».

À première vue, le cadre de la collecte est beaucoup plus facile à constituer s'il s'agit simplement de totaliser des constats médicaux. La réalité est en fait plus complexe quand il faut dénombrer des personnes handicapées. Le nombre de 5 millions de personnes handicapées est celui que l'on avance le plus souvent en France. Il représente environ 10% de la population et correspond à ce qui est tenu pour une approximation raisonnable par les synthèses établies pour le compte des autorités européennes. À noter que cette approche, dite du « grand total », a des avantages considérables, et en premier lieu celui de sensibiliser l'opinion à l'importance des problèmes posés. Il ne faut cependant pas s'en tenir qu'à cette globalisation puisque toutes les formes de handicap sont hétérogènes et chacune uniques.

Le handicap est en forte relation avec le milieu construit. Comme l'écrit Louis-Pierre Grosbois ¹, « un handicap physique apparaît lorsque l'adéquation entre la personne et l'aménagement des espaces n'existe pas ; autrement dit, l'architecture crée ou supprime le handicap physique ou presque. Une personne handicapée dans un aménagement accessible est une personne valide ; par contre, une personne valide dans un aménagement non accessible est une personne handicapée ». Cette manière de voir est très proche de la définition du handicap donnée par l'OMS, qui fait « la distinction entre l'infirmité, laquelle est une caractéristique individuelle, les troubles fonctionnels résultant de cette infirmité (visuels, auditifs, moteurs, intellectuels, etc.) et le handicap qui, lui, est une conséquence sociale de l'infirmité ou du trouble fonctionnel. Cette conception - qui, en fait, transfère le handicap de l'individu à son entourage - est d'une importance capitale, car elle fait incomber à toutes les institutions collectives ou privées la responsabilité de veiller à ce que les activités qu'elles organisent soient accessibles au plus grand nombre possible d'individus ».

La présente étude étant axée sur des considérations physiques et techniques relatives à l'aménagement urbain dans le cas d'un problème de mobilité, et plus spécialement dans celui d'un handicap à proprement parler, nous ne tiendrons compte que de celui-ci. En effet, nous exclurons le handicap mental, même s'il peut, dans certains cas, y être associé. Le handicap physique survient à la naissance, à la suite d'un accident, d'une maladie ou du vieillissement et entraîne la perte de l'usage d'un ou de plusieurs membres. C'est le cas de :

- la paraplégie (paralysie des membres inférieurs) ;
- l'hémiplégie (paralysie d'une moitié latérale du corps) ;
- la tétraplégie (paralysie des membres supérieurs et inférieurs) ;
- la myopathie (atrophie musculaire progressive).

À tout ceci s'ajoute également tout ce qui touche aux troubles fonctionnels tels que les troubles cardiaques et respiratoires, les troubles traumatiques et neurologiques, les troubles de l'audition et de la vision.

¹ Louis-Pierre Grosbois, *Handicap physique et construction*, 2^e éd., s.l., Éditions du Moniteur, 1989, 300 p.

Pour la personne atteinte de l'une de ces infirmités, dans la relation de l'action corporelle et de l'aménagement construit, il en résulte alors des changements de motricité (mobilité, atteinte gestuelle et préhension) et, au niveau sensoriel, des changements dans les perceptions visuelles et sonores.

1.1.3. Vision, audition et handicap

Une partie des handicaps affectant la mobilité d'une personne peut être d'ordre visuel ou auditif, à des degrés variables. En effet, l'altération d'un ou de ces deux sens modifie le comportement d'un individu au cœur du tissu urbain, l'affaiblit et le diminue facilement. Et même si physiquement la personne dispose de toutes ses facultés pour se mouvoir sans problème réel, cette action ne pourra pas s'effectuer aisément du fait de sa difficulté à appréhender ce qui va se présenter autour d'elle, du point de vue visuel ou bien auditif.

La définition française de la malvoyance ne tient compte que de l'acuité visuelle ; en effet, il est question de malvoyance lorsque le meilleur œil après correction présente une acuité visuelle inférieure à 4/10. La cécité, elle, est reconnue quand le meilleur œil, toujours après correction, présente une acuité visuelle inférieure à 1/20. Par ailleurs, les atteintes du champ visuel peuvent prendre de multiples autres formes : vision centrale périphérique, « en taches », etc., tout aussi handicapantes que la seule baisse d'acuité et souvent combinée à celle-ci. En France, on estime entre 50 000 et 120 000 le nombre de personnes aveugles et entre 250 000 et 1 500 000 le nombre de malvoyants (ou « amblyopes », dont l'acuité visuelle est égale ou inférieure à 3/10). Plus globalement, l'organisme de la prévention de la cécité (OPC) évalue à 3 000 000 les personnes ayant un visuel altéré - soit près de 5% de la population. Les personnes âgées, quant à elles, de plus de 60 ans et dont 1/3 ont plus de 80 ans, constituent 60% de cette population. On comprend donc que la malvoyance cesse d'être un problème marginal et que sa prise en compte est fondamentale au sein d'une société en ce qui concerne ce qu'elle réalise pour sa population.

Chez les aveugles, reconnaître l'espace, c'est faire correspondre une image mentale aux informations dont on dispose. La perception de l'espace se fait essentiellement par l'ouïe et s'effectue grâce à la diversité des repères sonores. On comprend dès lors la différence de perception entre celui qui a vu avant de devenir aveugle et une personne aveugle de naissance. L'aveugle de naissance, lui, s'il n'a pas de représentation mentale des situations, a plus de facilités pour discriminer les bruits et profiter de la moindre information sonore, comparé à un individu devenu aveugle.

Au contraire, chez les malvoyants, au-delà de la perception, il n'existe pas une forme unique de malvoyance, mais une grande diversité de déficiences visuelles. Ainsi, un individu pourra souffrir d'une vision tubulaire, d'une vision périphérique, de taches dans son champ visuel, d'une vision limitée à une pastille centrale, d'une mauvaise perception des couleurs, etc. Dans tous ces cas, même si l'œil est atteint, le cerveau continue à fonctionner. Chaque personne doit alors apprendre à reconstituer les images qu'elle ne perçoit en fait que partiellement.

D'une façon générale, l'orientation des personnes aveugles et malvoyantes s'effectue grâce aux multitudes d'informations que transmet le cerveau, auxquelles s'ajoutent les informations procurées par la vision résiduelle pour les personnes malvoyantes. Le déplacement grâce au toucher ne donne, lui,

que des renseignements immédiats sur un environnement réduit aux limites de balayage de la canne. La ville offre une ambiance sonore riche d'informations auditives qu'il faut essayer de rendre « utiles ». Les murs, les haies, les fontaines, le mobilier urbain, mais également le flux des véhicules sont des sources d'informations à la fois sonores et visuelles. Privée d'information, la personne aveugle ou malvoyante se retrouve isolée sans lien avec l'environnement et, donc, en situation de handicap.

En ce qui concerne les sourds et les malentendants, leur handicap peut également les amener à connaître des problèmes de situation et plus particulièrement dans un site urbain. En effet, certaines personnes ont des problèmes d'équilibre liés à leur surdité, ce qui leur donne une démarche mal assurée dans la pénombre, dans les escaliers, sur les sols non stables, etc. D'autre part, les sourds ne disposant pas de lien sonore avec l'extérieur, ils ne savent pas que la pluie tombe sur un toit ou qu'une voiture arrive, par exemple.

Tout comme le handicap de la vision, celui de l'audition est multiple. La personne peut être devenue sourde et malentendante, c'est le cas de la personne âgée ; elle peut être sourde de naissance. Entre ces cas extrêmes, le niveau de correction du handicap par l'aménagement ne sera pas le même. Bien souvent, ces troubles auditifs et visuels apparaissent avec l'âge, venant s'ajouter à un handicap, et donc un problème de mobilité va apparaître. Ce sujet est sans nul doute très complexe et difficile à aborder. L'impossibilité de s'y projeter avant d'y être personnellement confronté ne facilite pas la tâche des acteurs concernés par le sujet. Par ailleurs, l'image négative qu'en a produit notre société, ainsi que la charge d'affectivité qui l'accompagne, incitent peu à peu à l'analyse objective de ces problèmes.

La ville, en effet, est souvent hostile et inaccessible aux personnes âgées, faute à elle d'avoir su intégrer leurs difficultés et leurs propres besoins. La notion de mobilité est essentielle quand on cherche à comprendre les différentes sortes de handicaps que peuvent rencontrer ces personnes âgées au sein d'une agglomération urbaine. En effet, le principal mode de déplacement est bien souvent la marche à pied. Celle-ci est source pour elles de difficultés, comme pour beaucoup d'autres personnes dites à mobilité réduite, mais aussi des dangers puisque « *1/3 des piétons tués chaque année dans les accidents de la route sont âgés de plus de 65 ans (alors que cette catégorie ne représente qu'1/8 de la population totale)* »².

1.1.4. Les aides à la marche

Comprendre le handicap et les problèmes de mobilité d'un individu, c'est aussi s'intéresser à ce qui l'aide, ce qui intervient entre lui et le monde extérieur. C'est en fonction de l'efficacité des aides à la marche dont il dispose que l'on pourra évaluer les besoins, les obstacles et le comportement d'une personne handicapée, ou, plus généralement, d'une personne victime d'une réduction de sa mobilité.

Le déplacement habituel du corps humain est assuré essentiellement par la marche ; la disposition de cette faculté peut être perdue, nous l'avons vu, après un accident ou une maladie. Elle peut être, d'autre part, plus ou moins bien contrôlée par la personne âgée ou la personne handicapée temporairement. C'est là qu'intervient la correction du handicap à la marche par l'usage d'objets : cannes, appareils de marche et orthèses, fauteuils

² Anonyme, *Personnes âgées et habitat*, s.l., Éditions du Moniteur (hors-série), 1992, 350 p.

roulants, etc., qui visent à rétablir le mouvement et l'équilibre. Il existe principalement trois sortes d'aide à la marche : les cannes, les ambulateurs et les orthèses.

La canne, la canne anglaise ou béquille et le tétrapode peuvent s'utiliser en simple ou en double suivant la nature du trouble fonctionnel de la personne. Citons à titre d'exemple la fatigue, les fractures avec plâtre de marche, l'hémiplégie, les troubles cardiaques.

Autant de causes qui interviennent à tout âge et plus encore au quatrième âge. L'emploi de ces aides à la marche modifie bien évidemment l'espace physique de la personne concernée et donc la dimension de celle-ci lors de ses déplacements. Ainsi, pour se déplacer, la largeur minimale de passage fronta, avec des cannes, est la suivante ³ :

- avec 1 canne : 0,70 m ;
- avec 2 cannes : 0,75 m ;
- avec 2 cannes anglaises : 0,90 m ;
- avec tétrapodes : 0,90 m.

L'ambulateur équipé de pieds ou de roues permet à la personne de marcher en s'appuyant les deux mains sur l'appareil. Il s'adresse aux personnes atteintes des mêmes troubles que ceux cités précédemment. Cependant, il est moins utilisé à l'extérieur en France qu'aux États-Unis ; peut-être son image évoque-t-elle encore plus le handicap que les cannes et les béquilles. Pour se déplacer, la largeur minimale de passage est de 0,80 m à 0,85 m, suivant les modèles ⁴.

Les orthèses font, quant à elles, l'objet de recherches. En France, l'Inserm de Montpellier a mis au point une orthèse passive composée de modules de supports gonflables et de tiges métalliques permettant la marche. D'autre part, une orthèse active est testée, actuellement elle est composée de blocs servo-hydrauliques placés sur les articulations, ce qui, en soulevant la jambe, permettrait de monter quelques marches. Ces recherches intéressent les personnes atteintes de paraplégie. La largeur minimale de passage pour les personnes ainsi appareillées sera la même que pour la personne aidée de cannes anglaises ou de déambulateur, soit 0,90 m.

1.1.5. Le déplacement en fauteuil roulant

Pour les personnes paralysées des membres inférieurs, à l'heure actuelle, le fauteuil roulant est le seul moyen de se déplacer sûrement, rapidement et sans trop de fatigue généralement. Il en existe de deux sortes : les fauteuils à commande manuelle et ceux à commande électrique. Le premier permet la montée d'obstacles tels que des trottoirs, le franchissement de nombreux accès et surtout une autonomie d'énergie, puisqu'il fonctionne grâce à l'effort du handicapé qui le dirige. Le fauteuil roulant à commande électrique, quant à lui, est beaucoup plus restrictif au niveau du franchissement d'obstacles, des accès, étant donné qu'il se trouve fréquemment plus large qu'un fauteuil à commande manuelle et que le diamètre réduit de ses roues ne permet pas la montée de ressauts importants. D'autre part, ce dernier fonctionnant sur accumulateurs, l'utilisateur devra constamment tenir compte de la durée de son

³ *Handicapés construction*, Association *physiques et française de normalisation* (Afnor), 1978, 26 p.

⁴ Ibid.

autonomie (variable selon les modèles) et de la consommation plus importante d'énergie déployée par le moteur pour la montée de pentes. Pour définir l'espace nécessaire à ces fauteuils roulants, on utilise les notions de passage et de rotations ; ce qui donne ⁵ :

- largeur de dégagement :
 - avancer : $l = 0,90 \text{ m}$;
 - tourner à angle droit :
 - pour un côté : $l = 0,90 \text{ m}$,
 - pour l'autre : $l = 1,20 \text{ m}$.

- aire de rotation :
 - un quart de tour, 90° : $S = 1,40 \text{ m} \times 1,40 \text{ m}$;
 - un demi-tour, 180° : $S = 1,60 \text{ m} \times 1,40 \text{ m}$;
 - un tour complet, 360° : cercle de diamètre $1,50 \text{ m}$ minimum, $1,70 \text{ m}$ confortable.

Une autre situation caractéristique du déplacement en fauteuil roulant est celle qui consiste à franchir une porte suivant que l'on entre ou que l'on pousse - à laquelle on accède frontalement ou latéralement. C'est la notion de franchissement ; celle-ci donne l'aire de manœuvre avec un fauteuil roulant ⁶ :

- accès frontal :
 - pousser la porte : $S = 1,20 \text{ m} \times 1,40 \text{ m}$;
 - tirer la porte : $S = 1,40 \text{ m} \times 2,00 \text{ m}$.

- accès latéral :
 - pousser la porte : $S = 1,20 \text{ m} \times 1,60 \text{ m}$;
 - tirer la porte : $S = 1,20 \text{ m} \times 2,20 \text{ m}$.

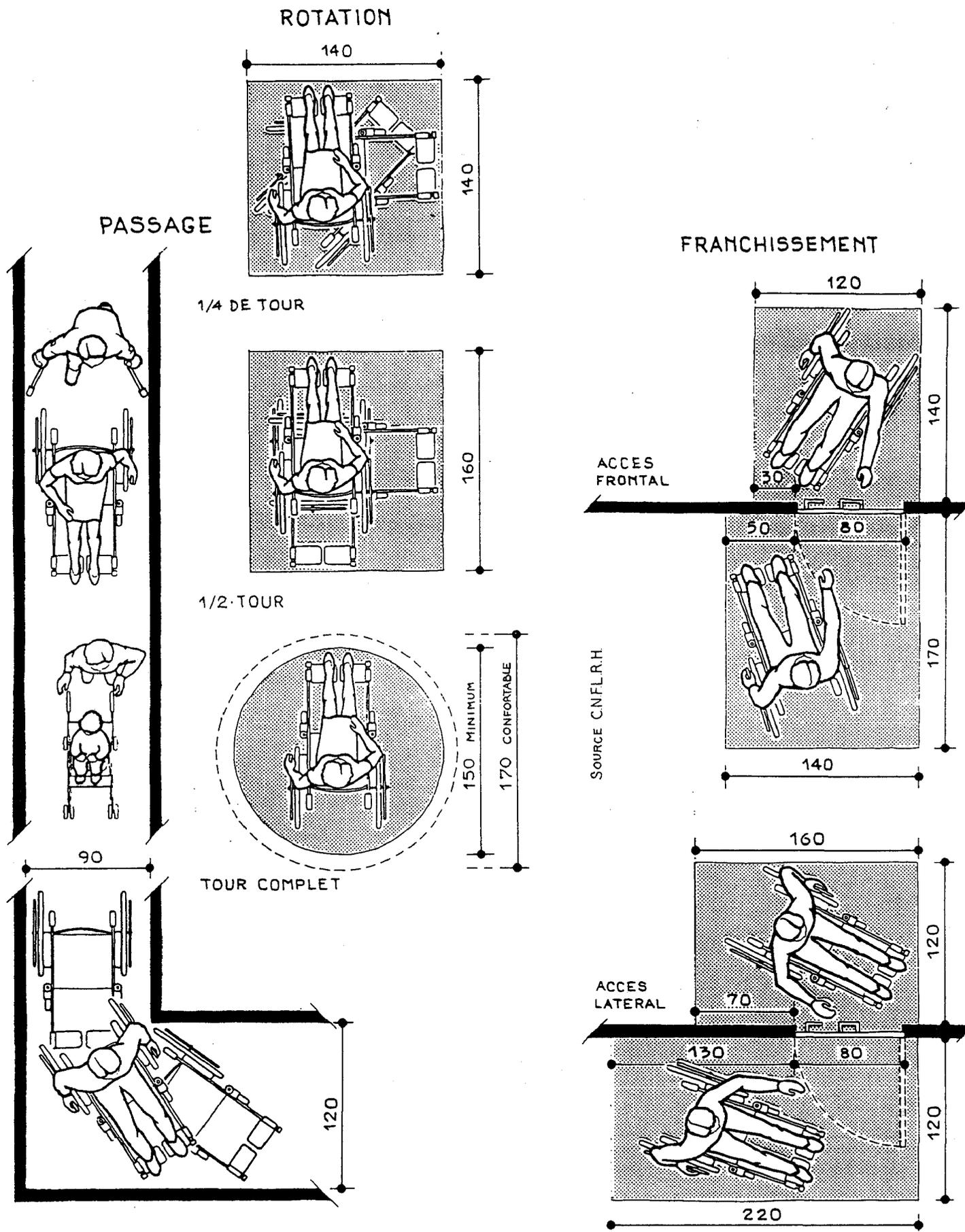
En conclusion, toutes ces données constituent les éléments de base d'une autre mobilité : celle de la marche lente effectuée à l'aide d'appareils simples ou complexes et celle du déplacement assis à l'aide de la roue. Il apparaît indispensable à toute personne qui veut comprendre la mobilité d'une personne en fauteuil roulant de connaître ces dimensions car elles déterminent à elles seules la liberté d'action et de déplacement possible ou non d'une personne handicapée. D'autre part, la prise en compte de ces données est essentielle si l'on désire arnoindrir le handicap de mobilité au travers d'une ville et de ses obstacles, de ses gênes.

1.1.6. Autres engins de déplacement

Il est important de noter l'existence d'autres engins de déplacement utilisés par les PMR. Nous pouvons citer le déambulateur - qu'il soit à panier ou à plateau - permettant à une PMR un équilibre, le triporteur électrique, mais aussi le landau ou bien la poussette. La présence de ce dernier engin dans la ville est à souligner, en effet, car les très jeunes enfants accompagnent de plus en plus les adultes dans leurs déplacements et leur présence se révèle quotidienne au sein d'une agglomération urbaine.

⁵ Ibid.

⁶ Ibid.



Cotes de passage, d'encombrement et de franchissement d'un fauteuil roulant.

1.1.7. Les mesures anthropométriques

Il n'est pas aisé de définir des mesures statiques concernant une personne à mobilité réduite, compte-tenu de la diversité des individus, de leurs handicaps ou de leur situation. C'est en affirmant que les aménagements s'adaptent à tous que l'on répond aux différences anthropométriques existantes. La prise en compte de ces écarts, mais aussi de ces mesures, permettra d'évaluer les comportements et les besoins, notamment, nous le verrons, en ce qui concerne les personnes en fauteuil roulant.

Atteindre pour prendre, pour voir, est un problème quotidien auquel est confronté tout individu. Suivant sa taille, sa position debout ou assise, la possibilité d'atteinte varie et le concepteur doit en tenir compte pour réaliser tout aménagement. Nous nous intéresserons ici plus particulièrement à l'espace nécessaire à une personne handicapée en fauteuil roulant et à la faculté de préhension de son atteinte ; celle-ci étant comparable à celle d'une personne valide assise. En effet, il ne peut pas exister de modèle anthropométrique de la personne handicapée, car il est impossible de prendre en considération les troubles fonctionnels qui résultent de l'infirmité, au niveau de la motricité des membres supérieurs, chaque individu étant un cas spécifique.

Il existe cependant deux facteurs qui différencient l'atteinte de la personne en fauteuil roulant de celle de la personne valide ; ce sont :

- l'encombrement du fauteuil ;
- la nature de l'infirmité.

En ce qui concerne l'encombrement du fauteuil roulant, il faut distinguer l'atteinte frontale, gênée par l'emprise des jambes repliées, de l'atteinte latérale dégagée. Il y a lieu de bien distinguer entre les dimensions du fauteuil proprement dit et celles qui doivent être prises en considération lorsque le fauteuil est occupé et utilisé par le handicapé.

Ainsi, les dimensions retenues pour le fauteuil roulant pour adultes les plus couramment utilisées seront ⁷ :

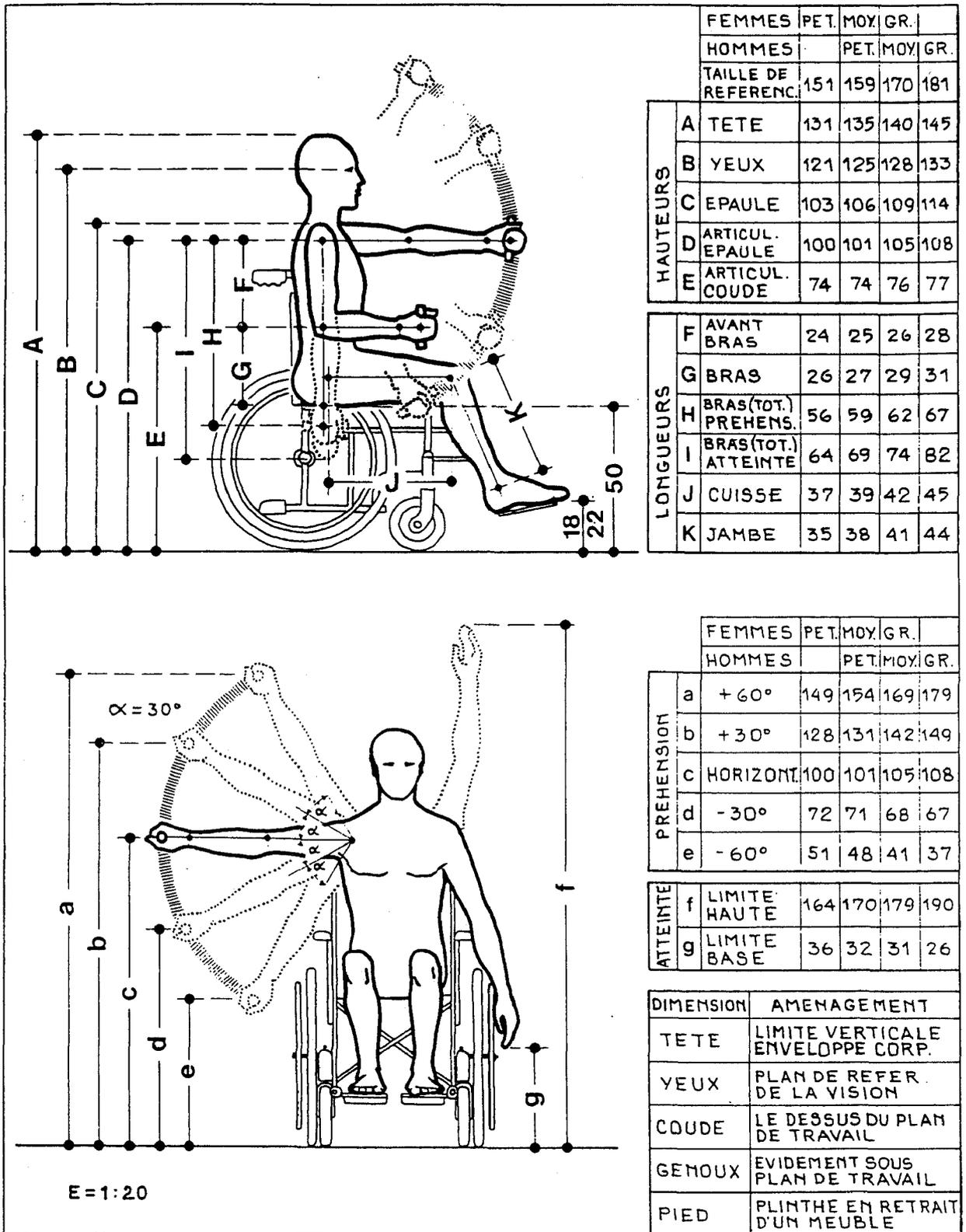
- longueur : 120 cm ;
- largeur : 70 cm ;
- hauteur (accoudoirs) : 80 cm ;
- hauteur totale : 100 cm ;
- hauteur du siège : entre 50 et 53 cm (coussin compris) ;
- poids : de 11 à 28 kg ;
- distance entre l'axe des grandes roues et l'arrière du fauteuil, 35 cm ;
- largeur du fauteuil plié : 29,6 cm d'épaisseur.

Ces dimensions deviendront les suivantes lorsqu'un handicapé occupe le fauteuil roulant :

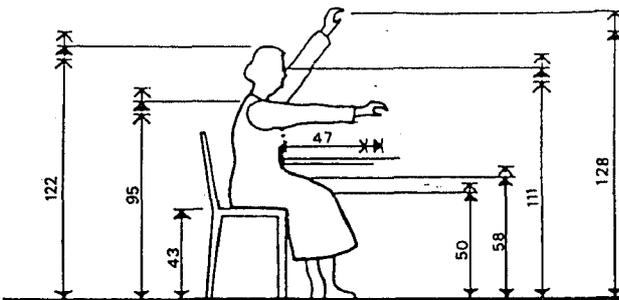
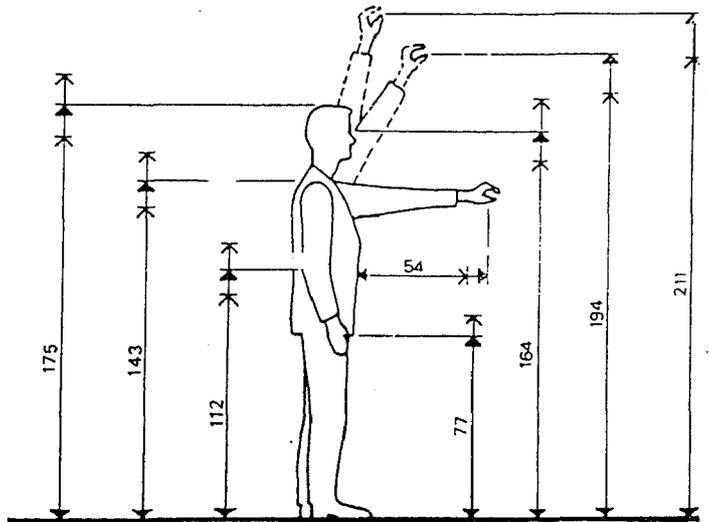
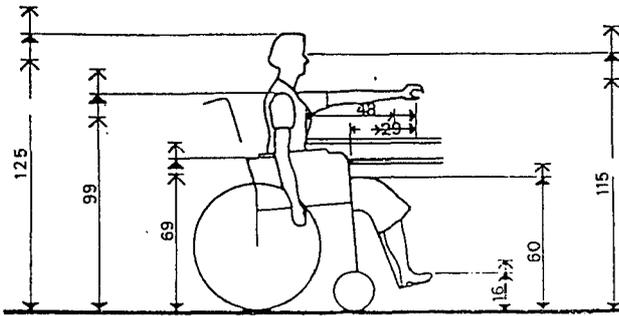
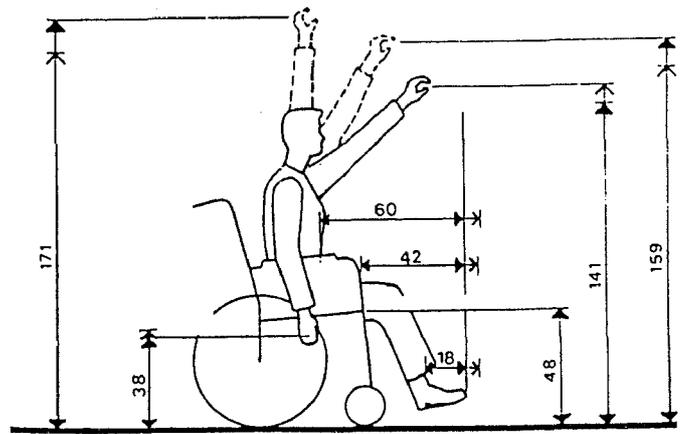
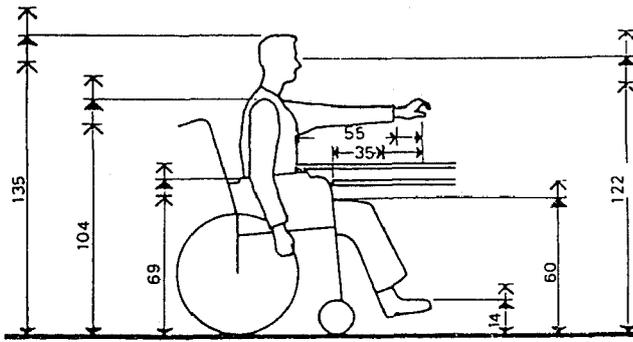
- longueur : 125 cm (encombrement des pieds compris) ;
- largeur : 75 cm (encombrement des mains et coudes compris).

La dimension maximale de la zone de préhension se définit par l'ensemble des positions que peut atteindre le pouce et non les autres doigts. À l'extrémité de l'atteinte haute et basse, une bonne préhension est impossible. D'autre part, certaines infirmités provoquées par l'hémiplégie ou l'arthritisme entraînent une déformation de la main et un blocage de certains doigts. Dans ces conditions, la forme des commandes de certains composants du bâtiment doit être envisagée, même à l'aide d'une manipulation approximative.

⁷ Ibid.



Mesures anthropométriques : valeurs moyennes en cm.



Gabarits de préhension.

Pour réaliser les zones d'atteinte et de préhension de la personne assise (valide ou handicapée), on choisit des modèles anthropométriques dont la représentation approchée est suffisante en première conception d'aménagement. Ce sont les modèles anthropométriques déduits des mensurations de la population française publiées dans le fascicule Afnor X35-002.

En ce qui concerne une personne paraplégique, dont les membres supérieurs sont valides mais pour qui l'approche en fauteuil roulant détermine des atteintes différentes, ses facultés d'atteinte peuvent être comparées à celle d'une personne valide assise.

De nombreuses dimensions, liées à la position du corps, sont utiles à connaître pour concevoir un aménagement comme les modèles anthropométriques ou comme ces notions suivantes⁸ :

<u>Atteinte :</u>	<u>Geste :</u>
verticale haute	limite du toucher ;
oblique + 60°	limite haute préhension ;
oblique + 30°	
horizontale	préhension commode ;
oblique - 30°	
oblique - 60°	limite basse préhension ;
verticale basse	limite du toucher.

Pour la personne hémiplegique, chez qui l'infirmité touche l'un des membres supérieurs, ce qui a été précisé pour la personne paraplégique est à considérer pour un seul membre. L'atteinte latérale existe d'un seul côté et la rotation du fauteuil permet de compenser en amenant la partie valide du corps en position d'atteinte. Quant à la personne tétraplégique, ayant deux membres supérieurs touchés par l'infirmité, elle connaît une atteinte bien différente. En fait, autant dire que l'atteinte de la personne tétraplégique ne dépasse pas l'enveloppe du fauteuil roulant. Elle retrouvera sa mobilité par la commande électrique d'un fauteuil roulant.

Remarque : les dispositions techniques énoncées dans les paragraphes 1.1.4. à 1.1.6. sont extraites en grande partie du centre d'études des transports urbains (Cetur) et des normes de l'association française de normalisation.

1.1.8. Problème de généralisation

Au regard de la diversité de tous ces handicaps, de toutes ces situations d'inadaptation à la ville, il apparaît une multitude de portraits gênés ou handicapés physiquement. Toutes ces personnes sont des personnes à mobilité réduite, connaissant ce problème en permanence ou non, s'en accommodant ou non. Aucun de ces individus ne réagit de la même façon, ne connaît le même handicap, ne possède les mêmes caractéristiques

⁸ Louis-Pierre Grosbois, *Handicap physique et construction*, Éditions du Moniteur, s.l., 2^e éd., 1989, 300 p.

anthropométriques, c'est certain. Il apparaît en revanche fondamental de connaître toutes ces situations, ces gênes et leur importance au sein d'une ville. Car, bien au-delà des classifications et des évaluations, c'est la prise en compte du handicap - entendu au sens le plus général - qui importe. Et le sigle, la dénomination PMR joue tout son rôle dans cette généralisation, cette humanisation du handicap.

Il n'est cependant pas aisé de traiter du problème PMR dans son ensemble car, nous l'avons vu, leurs problèmes purement physiques ne s'illustrent pas de la même façon.

D'autre part, certaines PMR se retrouvent plus en situation de gêne « urgente » - telles que les personnes se déplaçant constamment en fauteuil roulant, une personne non voyante, etc. - comparée à des PMR « à courte durée » - telle qu'une personne se retrouvant avec une jambe plâtrée.

Les solutions restent cependant souvent les mêmes, nous le verrons plus loin, en ce qui concerne l'amélioration de leur accessibilité dans une ville. D'autre part, toute gêne se doit d'être améliorée ; et si l'on se penche sur les handicaps les plus « remarquables », il est certain que cela ne fera qu'améliorer également les petits handicaps plus bénins.

Bien souvent, la prise en compte de ces PMR se fait en ce qui concerne les personnes autonomes ; cela ne veut pas pour autant dire que l'on en exclut les autres individus. Cependant, il est plus judicieux de se pencher sur les problèmes rencontrés par une personne qui se déplace dans un tissu urbain quand on s'intéresse à l'amélioration de l'adaptabilité de ce dernier, plutôt qu'aux personnes qui - du fait de leur situation plus grave - ne sont plus autonomes et donc n'entrent presque pas en interaction avec la ville et ses problèmes.

1.2. Législation relative aux PMR

1.2.1. Premières prises de conscience

Pendant longtemps, seule l'Église s'est intéressée aux handicapés, au nom de la charité chrétienne. Il a fallu attendre François Ier pour que l'État les prenne en charge en créant le grand bureau des pauvres, ancêtre de nos actuels bureaux d'aide sociale. Ce ne fut qu'à la fin du XVIII^e siècle, sous la Convention, que naquit une véritable législation sociale. Au siècle suivant, pourtant, malheur aux handicapés, sacrifiés au nom des théories économiques libérales et de celles du profit. La situation changera à la fin du siècle, qui verra l'avènement des syndicats, des mutuelles. De cette époque datent un certain nombre de grandes lois d'assistance. D'autres seront adoptées après la Première Guerre mondiale, responsable d'un nombre important d'infirmités.

La recherche active de solutions aux problèmes d'accessibilité semble être, elle aussi, une préoccupation relativement récente. Dans ce domaine, plusieurs notions peuvent être prises en compte. Il y a tout d'abord l'attitude que l'on pouvait avoir selon les époques et, d'autre part, les réactions de certains groupes sociaux. C'est ainsi que dans un passé encore récent on tentait d'ignorer les handicapés. Leur vue était une gêne, certains même considéraient leur présence en famille comme peu gratifiante, voire presque honteuse, et ce notamment dans la bourgeoisie. Alors on les écartait, on les cachait dans des hospices, des hôpitaux, dans des familles d'accueil ou en milieu rural. Peu à peu, les mentalités ont évolué ; on a voulu se donner bonne conscience et faire quelque chose pour eux. C'est ainsi que les

hospices polyvalents et les hôpitaux se sont transformés et devinrent des « placements en établissement spécialisé ». Ils sont devenus de plus en plus modernes, disposant de techniques rééducatives très élaborées et comprenant des agencements sophistiqués. Mais ceci, même en progrès, représentait encore une sécrégation, une mise à l'écart, malgré l'équipement, les soins et le confort relatif.

C'est alors qu'on a voulu faire mieux ; sous l'impulsion des associations, les parlementaires ont voté la loi d'orientation sur les handicapés du 30 juin 1975. Ce texte ambitieux prévoit notamment toute une série d'allocations et de garanties de ressources qui visent à donner aux handicapés certaines compensations financières et certains avantages. Ce texte est le premier qui évoque officiellement et de façon impérative le problème de l'accessibilité.

Dans le passé, ceci ne semblait pas être une préoccupation majeure tant pour les pouvoirs publics que pour les associations. Rares étaient celles qui, dans leur statut, mentionnaient « l'accessibilité » comme étant un de leurs objectifs. C'est en 1959 que s'est constituée l'association pour le logement des grands infirmes, composée de la réunion de plusieurs groupes actifs tels que. l'APF, la fédération des invalides civils, la ligue des diminués physiques, l'association des blessés de la colonne vertébrale, l'union des polios de France. Les efforts de ces organismes s'orientaient à cette époque vers l'amélioration des logements. En fait, jusque-là, peu de personnes se préoccupaient de l'accessibilité de la voirie, des locaux publics, des transports, etc.

La lutte contre les obstacles à l'accessibilité est un objectif récent, dont le développement a commencé il y a à peine une vingtaine d'années. Cette prise de conscience tardive se retrouve dans de nombreux autres pays étrangers. En fait, cette évolution s'est concrétisée sur le plan international seulement en 1975, date à laquelle la 2433^e assemblée plénière de l'Onu du 9 décembre a adopté la déclaration des droits des personnes handicapées. Ce texte paraît encore très timide et n'évoque pas le problème de l'accessibilité explicitement, mais plutôt de nombreux points qui y sont liés. Ainsi, on peut lire dans son article 5 que « *le handicapé a droit aux mesures destinées à lui permettre la plus large autonomie possible* ».

Dans le domaine des transports, un an avant la décision de l'Onu, le comité des ministres du Conseil de l'Europe avait adopté une résolution le 23 octobre 1974 lors de sa 237^e réunion. Elle concernait « *les moyens propres à faciliter l'accès et l'utilisation des transports publics, aux personnes physiquement handicapées* ». Quoiqu'il en soit, tout ceci confirme bien que la prise de conscience dans le domaine de la déambulation des PMR se situe dans le début des années 70. La période qui a suivi cette nouvelle orientation verra naître des mesures positives, des initiatives intéressantes et notamment un enrichissement de la législation relative à l'accessibilité.

1.2.2. Les textes réglementaires sur l'accessibilité

La loi du 30 juin 1975

(Journal officiel du 1/07/75)

L'accessibilité devient une obligation nationale depuis la loi n° 75-534 du 30 juin 1975), dite loi d'orientation en faveur des personnes handicapées. Élaborée en collaboration avec les milieux associatifs, elle en fait des partenaires puisqu'ils font partie du Conseil national consultatif des personnes handicapées. L'article premier donne les objectifs généraux de la loi et définit

le caractère global de la réadaptation. Le fait que l'accent soit mis sur la prévention doit être souligné. La notion d'obligation nationale est nouvelle, elle prend toute sa force dans l'énumération des intervenants dont les deux premiers sont la famille et l'État. La volonté d'insertion, chaque fois que possible, en milieu communautaire ordinaire est clairement affirmée.

Le handicap n'y est cependant pas défini, le soin de reconnaître ou non qu'une personne est handicapée est laissée à des commissions départementales (CDES⁹ et Cotorep¹⁰).

Le premier chapitre de la loi concerne les enfants et les adolescents handicapés. L'obligation d'éducation y est affirmée en indiquant qu'elle doit se faire autant que possible en milieu ordinaire et, à défaut, en milieu spécialisé. Le deuxième chapitre est consacré à l'emploi, offrant des garanties aux personnes handicapées, comme par exemple en ce qui concerne leurs ressources si elles exercent une activité professionnelle. Le troisième chapitre, quant à lui, concerne les dispositions relatives aux prestations et précise notamment les conditions d'attribution de l'allocation aux adultes handicapés (AAH), de l'allocation compensatrice (AC). Un chapitre particulier est consacré à la prestation des fournitures d'appareillage qui font l'objet d'un encadrement médico-administratif trop lourd.

Les autres chapitres concernent les dispositions destinées à faciliter la vie en société et la participation sociale des personnes handicapées. Ceci concerne l'accessibilité aux locaux d'habitation, aux bâtiments ouverts au public, en particulier scolaires et universitaires. Cet article 49 a été codifié sous le numéro L. 111-7 du code de la construction et de l'habitation qui stipule : « *les dispositions architecturales et aménagements [...] des installations ouvertes au public doivent être tels que [...] ces installations soient accessibles aux personnes handicapées...* ». Ce texte intègre l'accessibilité dans les règles générales de construction et ce au même titre que la sécurité. Les mesures de contrôle et les sanctions prévues en cas de non-conformité aux règles de construction s'appliquent donc également en matière d'accessibilité. Une mention spéciale concerne les transports collectifs et spécialisés, pour lesquels l'obtention du permis de conduire est simplifiée.

Par la suite, de nombreux décrets d'application sont venus compléter le texte initial. Notons que cette nouvelle construction juridique autour des personnes handicapées implique des articulations avec les autres domaines du droit et, dans certains cas, annule même certaines dispositions antérieures. Une autre articulation concerne le code du travail : elle concerne l'assouplissement des conditions d'admission à l'apprentissage et les modalités de la formation des personnes handicapées.

Toutes ces articulations avec le dispositif législatif non spécifique sont trop discrètes et gênent la prise en compte de ces textes par le monde du travail, de la construction et même de la santé.

Les décrets du 1^{er} février et du 9 décembre 1978

(Journal officiel du 2 février 1978)

Les décrets n° 78-109 du 1^{er} février et n° 78-1167 du 9 décembre 1978, qui ont suivi la loi du 30 juin 1975, distinguent les installations neuves des installations existantes. Outre des précisions à caractère technique,

9 Commission départementale d'éducation spécialisée.

10 Commission technique d'orientation et de reclassement professionnel.

Accessibilité des installations ouvertes au public : cadre réglementaire

Installations neuves**Installations existantes**

décret n° 78-109 du 1^{er} fév. 1978
(J.O. du 2 février 1978)

décret n° 78-1167 du 9 déc. 1978
(J.O. du 16 décembre 1978)

pris en application de l'article 49 de la loi n° 75-534 du 30 juin 1975 codifié
sous le n° L. 111-7 du code de la construction et de l'habitation

arrêté du 25 janvier 1979
(J.O. du 27 mars 1979)
pris en application des articles 5 et 6
du décret n° 78-109

pris en application de l'article 52
de la loi n° 75-534 du 30 juin 1975

décret du 26 janvier 1994
(J.O. du 28 janvier 1994)

Accessibilité de la voirie : cadre réglementaire

décret n° 78-109 du 1^{er} fév. 1978
(J.O. du 2 février 1978)
applicable aux installations neuves
articles 1^{er}
3 à 5

décret n° 78-1167 du 9 déc. 1978
(J.O. du 16 décembre 1978)
applicable aux installations existantes
articles 1 à 5
10 à 13

arrêté du 25 janvier 1979
articles 1 à 4
6
11 et 12

circulaire n° 15 du 29 janvier 1979
(B.O. n° 79/13)

complétées par l'arrêté du 25 janvier 1979 et son annexe I, ils définissent la notion d'accessibilité en terme d'usages ¹¹ : « ...est réputée accessible aux personnes handicapées et à mobilité réduite toute installation offrant à ces personnes, notamment à celles qui circulent en fauteuil roulant, la possibilité de pénétrer dans l'installation, d'y circuler, d'en sortir dans les conditions normales de fonctionnement et de bénéficier de toutes les prestations offertes au public en vue desquelles cette installation a été conçue... »

La voirie - c'est-à-dire les zones et les axes de circulation, les parcs et les jardins publics - et le mobilier urbain entrent dans le champ d'application de cette réglementation, conformément aux articles ci-dessous ¹² : « les installations concernées par les dispositions du présent décret ¹³ sont [...] la voirie publique, les parties de la voirie privée qui reçoivent du public ou desservent des établissements recevant du public et, de manière générale, tous les espaces publics ou privés aménagés en vue de leur utilisation par le public, ainsi que le mobilier urbain qui y est implanté. Un tronçon de voirie urbaine est réputé accessible aux personnes handicapées lorsqu'un cheminement praticable par les fauteuils roulants, aménagé sur tous les trottoirs et passages piétonniers, donne accès à toutes les installations ouvertes au public et aux immeubles d'habitation desservis par ce tronçon, ainsi qu'à la voirie automobile ».

S'agissant des installations existantes, le deuxième paragraphe de l'article 1^{er} du décret n° 78-1167 souligne la nécessité d'améliorer l'accessibilité de ces installations - voirie comprise - lorsque des travaux d'aménagement sont envisagés. Pour ce faire, il convient de respecter les règles définies pour les installations neuves. Des tolérances sont néanmoins prévues en cas de difficultés techniques insurmontables, liées notamment à la topographie du terrain, mais en aucun cas pour des motifs d'ordre financier.

En ce qui concerne les installations neuves, en cas de difficulté grave, un arrêté motivé du préfet peut accorder des dérogations après avis d'une commission départementale de l'accessibilité créée à cette fin. Instituée par l'article 6 du décret du 1^{er} février 1978, cette commission départementale pour l'accessibilité contrôle l'application des normes réglementaires établies pour l'accessibilité et sensibilise, informe les professionnels de la construction sur les problèmes de l'accessibilité. Le décret du 9 décembre 1978, dont on peut déjà supposer le champ et les impératifs techniques, n'ose pas aller au-delà d'un champ qui est celui des collectivités publiques propriétaires (État, collectivités locales, établissements publics à caractère scientifique, administratif ou culturel). Il fixe certaines dates ¹⁴ : date limite de l'inventaire des travaux à effectuer dans les communes de plus de 5000 habitants et date limite d'exécution.

En ce qui concerne les installations des propriétaires publics de locaux ouverts au public dans une commune de moins de 5000 habitants, toute personne handicapée circulant sur un fauteuil roulant peut demander au maire de saisir l'administration intéressée. L'administration a comme seule

11 Article 4 du décret n° 78-109 et article 1^{er} du décret n° 78-1167.

12 Article 5, point 11, du décret n° 78-109.

13 Décret n° 78-109, article 1^{er} et décret n° 78-1167, article 2.

14 Aimé Labregere, *L'insertion des personnes handicapées*, La Documentation française, s.l., 173 p., 1989.

obligation de répondre dans un délai de six mois. Quant aux propriétaires privés d'établissements ouverts au public (théâtres, cinémas, restaurants, etc.), s'ils souhaitent apporter des aménagements facilitant l'accès à des personnes handicapées, ils peuvent, dans certaines conditions, obtenir l'aide de l'État.

Les décrets du 4 août et du 24 décembre 1980

(Journal officiel du 10 août et du 31 décembre 1980)

Le décret n° 80-637 du 4 août 1980 modifie le code de la construction et de l'habitation (partie réglementaire) en vue de rendre accessibles et adaptables aux personnes handicapées à mobilité réduite les bâtiments d'habitation collectifs neufs et les logements qu'ils contiennent. Ce texte rend notamment obligatoire l'installation d'un ascenseur desservant chaque étage dans les bâtiments d'habitation collectifs comportant plus de trois étages au-dessus du rez-de-chaussée. Il prévoit également l'accessibilité de places de parking à toutes personnes à mobilité réduite dans l'article R. 111-18.2). adaptées par des travaux aux besoins de celles-ci de façon à permettre l'accès au véhicule. Le décret du 24 décembre 1980 modifie le code de la construction avec des dispositions relatives à l'application du décret n° 80-637 du 4 août 1980 ; il fixe des normes techniques concernant les pentes, les ouvertures, les ascenseurs, les escaliers, etc.

Circulaire du 7 janvier 1983

(Journal officiel du 18 février 1983)

La circulaire du 7 janvier 1983 est relative à l'action en faveur des personnes handicapées en ce qui concerne les équipements et les aménagements. Elle dresse un bilan des résultats obtenus et de leurs enseignements mais donne également des orientations pour une action nouvelle. D'autre part, elle apporte aux élus et aux professionnels concernés une doctrine en matière d'accessibilité. Ainsi, « ... dans les conditions actuelles de resserrement des budgets d'investissement, l'amélioration de l'accessibilité du patrimoine doit être recherchée au meilleur rapport qualité/prix. À cet égard, quelques critères simples peuvent aider à déterminer la fraction de ce patrimoine sur laquelle des travaux d'aménagement devraient être entrepris en priorité : l'implantation des équipements [...], le taux de leur fréquentation [...], le degré d'intérêt présenté pour les personnes handicapées [...], l'estimation quantitative et qualitative des travaux à réaliser, etc. ». D'autre part, cette même circulaire introduit une idée nouvelle : « ... la règle est qu'il ne s'agit pas uniquement de faire pour les personnes handicapées mais avec elles [...] et il convient dans l'immédiat de sélectionner les priorités qui répondent aux attentes les plus pressées des personnes handicapées ».

La loi du 13 juillet 1991

(Journal officiel du 19 juillet 1991)

Malgré toutes dispositions relatives et réglementaires, complétées par des recommandations de l'association française de normalisation ¹⁵, les

15 L'Association française de normalisation a publié en février 1988 le fascicule de documentation P 98-350, Cheminement piétonnier urbain, conditions de conception et d'aménagement des cheminements pour l'insertion des personnes handicapées. [ce fascicule ainsi que la norme NF P 98-351 « Dispositifs podo-tactiles au sol d'éveil de vigilance pour les personnes aveugles ou malvoyantes », ont été édités par le centre d'études sur les transports urbains (Cetur) sous le titre « Cheminement piétonnier urbain », coll. Dossiers du Cetur - voirie urbaine, Bagneux, 1990, 76 p. Document disponible au Certu (nde).]

Accessibilité : cadre législatif

*INSTALLATIONS
OUVERTES
AU PUBLIC*

HABITATIONS

TRANSPORTS

loi d'orientation n° 75-534 du 30 juin 1975

(J.O. du 1^{er} juillet 1975 et J.O. rectificatif des 18 juillet et 21 août 1975)

article 49

article 49

articles 49 et 52

code de la construction et de l'habitation

(Titre I - Chapitre I - Section III)

article L. 111-7
L. 111-8

article L. 111-7
L. 111-8

article L. 111-7
L. 111-8

loi n° 91-663 du 13 juillet 1991

(J.O. du 19 juillet 1991)

article 1^{er}
3
4
5

article 1^{er}
3

article 1^{er}
3
4
5

décret du 26 janvier 1994

(J.O. du 28 janvier 1994)

article 3
4

article 5

problèmes de non-conformité sont fréquents. Ils sont de l'ordre de 60% pour les constructions neuves - tous secteurs confondus -, d'après une enquête réalisée par le ministère de l'équipement. Pour y remédier, une nouvelle loi a été promulguée en 1991, la loi n° 91-663 du 13 juillet 1991. Elle permet désormais aux associations de se porter partie civile pour les infractions à l'article L. 111-7. du code de la construction et de l'habitation. Elle permettra également, après publication des décrets d'application ¹⁶, de renforcer les dispositifs de contrôle a priori et a posteriori. Enfin, l'article 2 de cette loi prévoit de nouvelles dispositions techniques qui seront introduites dans le code de la voirie routière par les articles L. 131-2 et L. 141-7.

Le décret du 26 janvier 1994

(Journal officiel du 28 janvier 1994)

Le décret du 26 janvier 1994 complète les dispositions relatives à l'accessibilité pour les handicapés des établissements recevant du public. Valable pour les constructions neuves, il précise les normes des installations et institue des règles de contrôle. Le principe d'accessibilité des lieux recevant du public est une obligation nationale depuis la loi d'orientation de 1975. Il a été repris plus tard par la loi du 13 juillet 1991. Même si, dans ses principes, cette loi garde toute son actualité, les dispositions concernant l'ensemble des constructions et des établissements recevant du public restaient à améliorer, ne serait-ce que par rapport aux besoins des hommes et à l'évolution des normes techniques.

Le décret du 26 janvier 1994 ne vise que les constructions neuves. Il reprend et codifie le décret du 1er février 1978 qui, à l'époque - et en application de la loi d'orientation de 1975 -, fixait les mesures destinées à rendre accessible aux personnes handicapées les installations neuves ouvertes au public, sans instaurer de contrôle.

La notion de handicap doit inclure tous les déficits. Pour certains d'entre eux, le décret du 26 janvier vient préciser et élargir leur contenu. Ainsi, il est donné une définition du cheminement qui ne figurait pas dans le décret de 1978. Il doit maintenant être usuel et, en cas de dénivellation importante, conduire le plus directement possible à l'entrée principale.

La pratique quotidienne des lieux recevant du public et de leurs installations (téléphones, distributeurs, etc.) a démontré les limites de leur utilisation et les insuffisances qui en découlent. Une disposition prévoit qu'ils devront être utilisables par les personnes handicapées. Enfin, il est demandé qu'à partir de 300 places, pour ces mêmes lieux, soient prévus des emplacements de stationnement ; ceux-ci devront être situés à différents endroits afin d'éviter des regroupements qualifiés de « ségrégatifs ».

1.2.3 Législation et réalité

Les textes que l'on vient de citer n'ont pas la prétention de représenter la totalité de la législation française concernant de près ou de loin les problèmes d'accessibilité. On peut cependant, d'après ces principaux textes, faire plusieurs remarques.

Tout d'abord, il paraît de plus en plus évident que la prise de conscience de l'État et de ses représentants se situe globalement entre les années 1974 et 1979. Ceci confirme qu'avant cette époque, très peu de réalisations s'effectuaient pour les handicapés et qu'ainsi l'effort officiel remonte à une

¹⁶ Décrets non encore pris à l'heure où nous éditons (nde).

vingtaine d'années environ. En second lieu, on notera une sorte de précipitation à légiférer dans le domaine de l'accessibilité. En effet, sur les 25 années concernées, 60% des textes ont été publiés entre 1974 et 1979. La troisième constatation concerne la diversité des autorités, des ministères concernés ; à titre d'exemple, nous pouvons citer le Premier Ministre, les ministères du logement et de l'urbanisme, du cadre de vie, des ptt, des transports, de l'agriculture, de l'éducation nationale, de la jeunesse et des sports, des affaires sociales, de la santé, du travail, etc. Cependant, cette autonomie théorique de chaque ministère souligne l'immense difficulté qu'il y a pour harmoniser tous ces efforts, d'où la nécessité permanente d'une coordination des initiatives.

La mise en place d'une loi spécifique destinée aux personnes handicapées pose la question très générale des apports positifs et des apports négatifs de ce type de mesure législative. En effet, le développement de lois spécifiques ne risque-t-il pas de tendre à créer une catégorie distincte de population, un « nouveau citoyen », le « citoyen handicapé » ? Ne risque-t-il pas d'aggraver la marginalisation, l'état de différence ?

Ce risque de « marquage », de stigmatisation est encore accentué par l'attribution de véritables insignes que sont le sigle représentant un fauteuil roulant schématisé, la carte d'invalidité qui accorde d'autant plus d'avantages que le degré d'invalidité est élevé. Ce risque est encore accru par le fait qu'il n'existe pas en France de statut ou de code des personnes handicapées faisant d'elles une catégorie généralement et rigoureusement définie par le droit. Ce point essentiel est également souligné par C. Lasry et M. Gagneux dans leur rapport au ministre de la solidarité nationale sur la loi d'orientation en faveur des personnes handicapées. Les rapporteurs indiquent que « ...la loi ne définit pas le handicap » et que cet état de fait est à l'origine de certains inflexions vers un régime d'assistance dans le cas de personnes qui se situent dans les franges de l'inadaptation ou bien des personnes âgées lorsque les avantages vieillesse sont inférieurs aux prestations qu'elles peuvent obtenir en tant que handicapées. Souvent une définition trop imprécise, erronée ou variable selon les applications de la loi aboutit à une inefficacité, un détournement, voire un effet pervers des textes de la loi.

Cet aspect est souligné par A. Dessertine¹⁷ qui écrit : « *la simplicité apparente du discours actuel dissimule, dans la réalité, une profonde ambiguïté qui pose, pour les praticiens du droit, un grave problème de terminologie. Il apparaît donc nécessaire, même si cela a été fait à maintes reprises, de procéder à un examen du sens de ces mots dans le langage des spécialistes de la réadaptation et enfin dans celui des administrateurs et des juristes au niveau du droit national et du droit international* ».

En outre, l'étude des textes législatifs relatifs aux divers aspects de l'accessibilité est un moyen d'aborder le problème car il permet de connaître les normes que les promoteurs, les architectes, les administrations doivent respecter. Cette législation s'inscrit cependant dans le cadre d'une idée plus générale, humaine et généreuse, à savoir que les PMR sont condamnées à être confinées dans leur logement, dans leur foyer, voire à l'hôpital, si les barrières architecturales et les obstacles de toutes sortes les empêchent de circuler, donc de communiquer et de s'insérer dans la vie sociale.

17 A. Dessertine, Bilan de la politique en direction des personnes handicapées, Paris, La Documentation française, 1983.

La législation a donc essayé de proposer ou même d'imposer des normes, des directives, des réglementations qui apportent des améliorations à l'accessibilité des handicapés - ou plus généralement des PMR - à leur vie de tous les jours. Cette législation concerne de très nombreux domaines, comme l'accès des logements, les abords, l'adaptation de la voirie, l'aménagement de transports, etc. Il y a également toutes les améliorations qui facilitent l'accessibilité à la vie et auxquelles on ne pense peut-être pas immédiatement. Ainsi, si l'on décide d'améliorer l'accès aux quais d'une gare pour les personnes en fauteuil roulant, il ne faudra pas négliger le poids des portes à pousser. Autant de problèmes, parmi d'autres, qui trouveront souvent une amorce de solution à travers la législation, mais aussi à travers les innovations et les initiatives qui vont plus loin que la législation.

Une autre réflexion s'impose à propos de la législation. Si celle-ci est relativement récente et ne se manifeste seulement que depuis environ une vingtaine d'années, tout semble prouver que depuis cette prise de conscience des progrès importants ont été réalisés, des avantages ont été accordés, des facilités ont été approuvées, des dispositions ont été prises, le tout dans l'intérêt des PMR. Tout ceci laisse à penser qu'un vaste courant d'opinion se développe peu à peu, pour résoudre le problème de l'accessibilité.

Les apparences sont quelque peu trompeuses. En effet, toutes ces mesures arrivent bien tard. Alors que de nombreux bâtiments publics sont construits, que des voitures SNCF, après dix ans d'études, sont mises actuellement en circulation, que des véhicules, que des bus sont lancés sur le marché, que des logements sont construits, les solutions qui s'imposent concernent d'abord l'aménagement de l'existant. Et pourtant, que ce soit au niveau de la construction, de la production des véhicules ou de la mise en place des cabines téléphoniques, le progrès se poursuit avec une indiscutable avance sur les impératifs de l'accessibilité.

On a aussi l'impression que pendant des années la législation a visé en premier lieu à réparer des erreurs, à combler des oublis, à rattraper des retards, à ajuster des innovations techniques, alors que depuis une vingtaine d'années et, à coup sûr, depuis la loi d'orientation du 30 juin 1975, les dés sont jetés. Paradoxalement, le déluge de textes législatifs se superpose souvent aux textes en vigueur ; il conviendrait alors sûrement d'actualiser les règlements antérieurs ou simplement de les annuler. Or la preuve est faite que de nombreux promoteurs, autant publics que privés, essaient souvent d'éviter les nouvelles législations, en s'efforçant par exemple de prouver que le projet avait été conçu avant l'application des textes.

Le retard permanent de la législation par rapport aux besoins et aux possibilités est non seulement déroutant, mais il provoque, pour rattraper les normes, des frais d'adaptation bien plus onéreux et des travaux inutiles. Les cabines téléphoniques en sont un bon exemple. A-t-on conscience qu'actuellement on met en place des centaines de cabines pour valides ? Par la suite et souvent sous pression des handicapés, certaines d'entre elles seront démontées et remplacées par d'autres, plus larges et avec un combiné surbaissé. En général, cette transformation s'effectue au coup par coup, en fonction de la concentration des handicapés sur le quartier.

Cette digression à propos des cabines téléphoniques dans le cadre du chapitre sur la législation peut parfaitement être étendue à un très grand nombre d'autres situations, comme celles qui sont en rapport avec le logement de PMR, leur transport, etc.

La loi apparait souvent comme une législation de rattrapage, de réparation et son application, son adaptation est souvent bien différente de ce qu'elle visait. En France, on ferme les yeux sur la non-application de la loi ou alors on avance la menace d'une amende, qui, souvent, ne sera jamais appliquée. On est bien loin de la rigueur de l'administration américaine qui a interdit l'exploitation d'une station de métro dont l'aménagement a coûté des milliers de dollars car celle-ci ne se trouvait pas conforme à la législation.

L'application de la loi est souvent le prétexte d'une lutte entre les bénéficiaires qui demandent qu'on la respecte et des valides non concernés par cette forme d'accessibilité, cherchant à éviter souvent le surcoût qu'elle engendre. En fait, si, pour les bâtiments anciens, cela se traduit, selon les dispositions architecturales, par des dépenses parfois relativement modestes, mais aussi, dans certains cas, par des charges très lourdes en ce qui concerne les nouvelles modifications, la création de bâtiments accessibles ne devrait pas poser de problèmes insolubles, dès l'instant que cela fait partie des données initiales et qu'il y a mise en conformité dès l'origine du projet. Le raisonnement est le même pour la voirie, les transports, etc. Toutes ces dispositions législatives n'ont pas d'effet rétroactif, ce qui explique qu'aujourd'hui encore certains immeubles flambant neuf peuvent, le jour de leur inauguration, se révéler totalement inaccessibles, leur permis de construire remontant à plusieurs années. L'administration est alors souvent obligée de passer un nouveau marché de mise en conformité dont le budget ne relève pas forcément de la même administration. De telles anomalies devraient bientôt totalement disparaître si la législation en matière d'accessibilité est appliquée, affinée et, surtout, si son contrôle est correctement effectué et si la solution pour l'aménagement urbain en faveur des PMR passe par la modification des normes de construction en y intégrant des obligations.

2. L'aménagement urbain et l'accessibilité : un cas concret

2.1. Cadre de l'étude

Le quartier présenté ici se situe au cœur du XI^e arr^t, dans l'est parisien. Cette partie de la capitale est discrète et ce n'est pas celle qui attire naturellement le plus de touristes ou de promeneurs. Le secteur est cependant vivant et populaire, avec trois grands pôles : la place de la République, la place de la Nation et la place de la Bastille.

C'est la zone centrale de ce quartier qui sera au cœur de l'étude concernant l'accessibilité en faveur des personnes à mobilité réduite. La mairie du XI^e arr^t, située sur la place Léon-Blum, occupe ici une partie importante, car de nombreux axes du secteur convergent en ce même endroit. Ces derniers, tels que l'avenue Parmentier, la rue de la Roquette, le boulevard Voltaire, l'avenue Ledru-Rollin, ne seront traités que dans la portion la plus proche de la place Léon-Blum.

Il apparaît évident que le choix de l'espace étudié est arbitraire. Cependant, la présente étude ne vise pas à mettre en valeur toutes les situations spécifiques dans un site urbain, ni à aboutir à une vérité générale et universelle. Au contraire, c'est délibérément que nous nous penchons ici sur plusieurs voies, au travers de plusieurs cheminements pris au hasard, tentant simplement d'esquisser des situations au cœur d'un tissu urbain. Il apparaît en effet bien difficile de résumer tous les problèmes que les PMR peuvent rencontrer dans leurs déplacements au sein d'un quartier, du fait - nous l'avons vu précédemment - de la variété de leurs handicaps et de leurs gênes physiques diverses.

Les distances dans la zone étudiée sont relativement restreintes. Elles peuvent être aisément effectuées dans une journée par une personne handicapée. Ce point de vue nous a paru important puisque, là aussi, l'idée de représenter des petites situations quotidiennes est conservée. Et c'est dans cette optique que nous tenterons de comprendre une réalité, disséminée au milieu de nombreuses autres.

C'est la rencontre de personnes à mobilité réduite et, plus particulièrement, de handicapés qui a été au cœur de l'étude sur l'accessibilité et l'aménagement urbain en leur faveur. En effet, ce dernier aspect ne peut s'appréhender qu'en relation avec la partie de la population concernée par cette réalité. Car si l'on peut anticiper un certain nombre de problèmes techniques, d'autres, plus psychologiques ou plus subtils, ne peuvent être saisis que par l'accompagnement et la compréhension d'une personne en situation de handicap. Il a donc été choisi de suivre plusieurs handicapés au cours de la journée et de partager leurs problèmes quotidiens au sein d'un quartier. Deux handicapés, X et Y, en fauteuil électrique, ont orienté l'étude.

Mme X est poliomyélitique - souffrant de la poliomyélite ou polio - et ne peut plus désormais se déplacer qu'en fauteuil roulant ou électrique. En effet, la station debout lui est quasi impossible plus de quelques secondes puisque cette maladie est causée par une lésion de l'axe gris de la moelle épinière ¹⁸.

¹⁸ Le Petit Robert donne de la poliomyélite la définition suivante : « maladie infectieuse et contagieuse d'origine virale qui atteint les cornes antérieures de la moelle épinière et se manifeste essentiellement par des paralysies progressives pouvant atteindre les centres respiratoires du bulbe. » (nde).

Seuls deux membres peuvent répondre : le pied gauche et la main gauche particulièrement. Mme X se sert d'un fauteuil manuel chez elle car elle n'y parcourt que de petites distances et elle peut s'aider des meubles, des poignées pour s'orienter, se tracter. D'autre part, ce type de fauteuil est plus étroit, plus léger et est donc plus adapté pour de petits espaces, comparé à un fauteuil électrique. C'est quand Mme X doit sortir de chez elle qu'elle prend ce dernier pour se mouvoir dans la ville. Ce type de fauteuil fonctionne avec un système de batterie qu'il faut recharger avant tout usage. La capacité d'autonomie varie selon les modèles ; Mme X ne possède, elle, qu'une batterie lui permettant de se déplacer pendant environ trois heures.

Mme Y, quant à elle, souffre de polynévrite ¹⁹. Son handicap s'est généralisé rapidement à la suite d'une intoxication accidentelle au gaz, la névrite ayant atteint plusieurs nerfs. Elle n'a donc plus l'usage de ses jambes. Ses déplacements, tout comme Mme X, s'effectuent avec un fauteuil électrique et l'autonomie de sa batterie est également limitée à trois heures environ. Mme X et Mme Y habitent dans le même secteur du XI^e arr^t. Malgré leur différence d'âge, d'activités, elles ont toutes les deux en commun d'emprunter les rues de leur quartier quasiment tous les jours et donc d'y rencontrer souvent les mêmes problèmes.

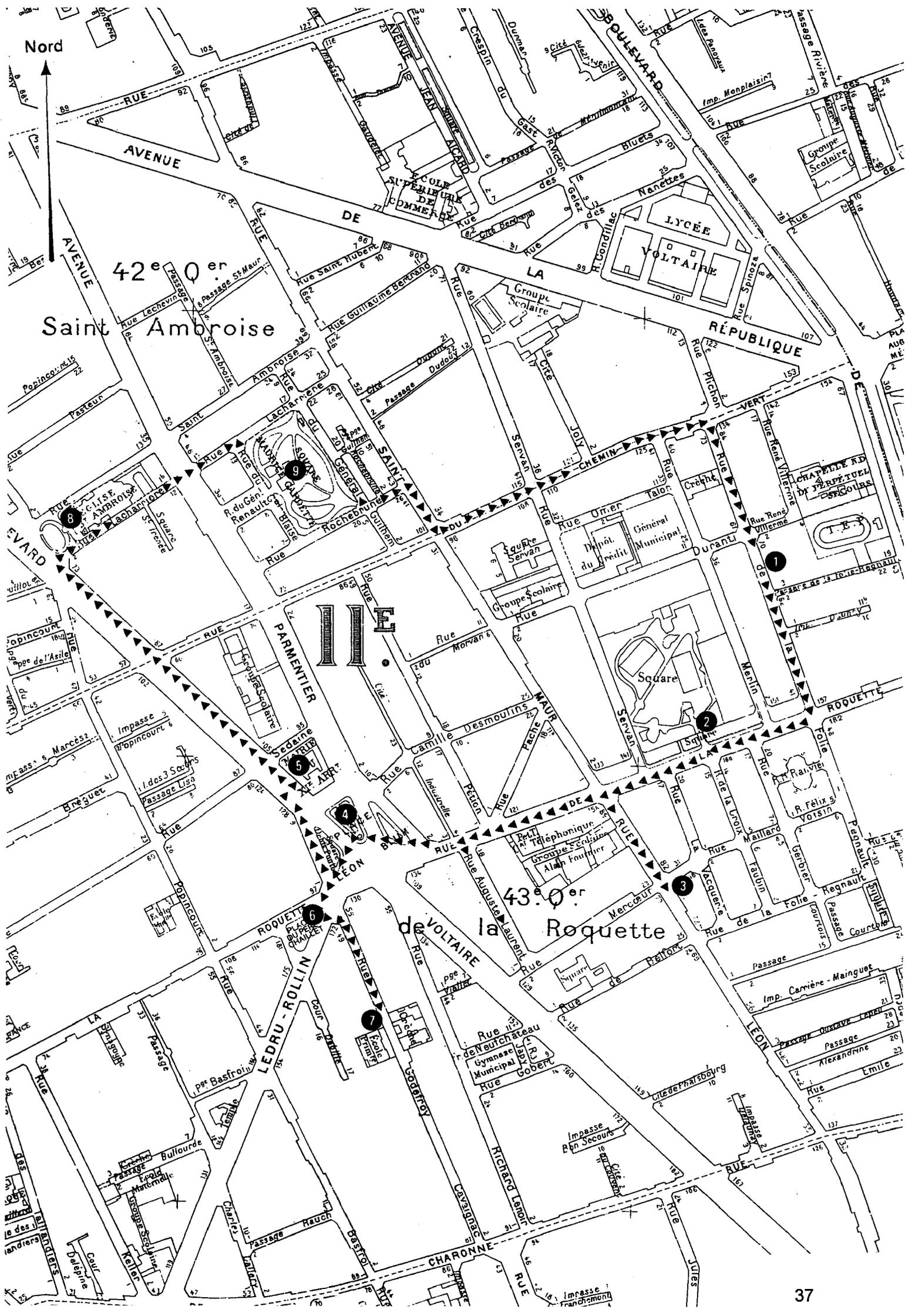
Nous avons accompagné ces personnes au cours de leurs déplacements. Ces itinéraires débutant au domicile des deux personnes allaient jusqu'aux rues commerçantes, aux établissements administratifs, ainsi qu'aux espaces verts du quartier. Aucun parcours n'a été imposé, bien au contraire, nous n'avons voulu que « suivre » ces personnes au cours de leur déplacement tel un spectateur découvrant un nouvel aspect au quotidien. Les cheminements, toujours concentrés dans la zone centrale du XI^e arr^t parce que X et Y y vivent, ont permis de découvrir, mètre par mètre, les obstacles, les améliorations de la voirie, du mobilier urbain, etc. Ils ont démontré la forte relation d'un handicapé avec la structure urbaine mais aussi avec la vie sociale d'une ville, avec ses aléas bien souvent, comme nous le verrons plus loin.

C'est donc un travail de repérage qui s'est effectué tout au long des rues parcourues, à l'écoute de Mme X, de Mme Y ou tout simplement par des constatations personnelles. De nombreuses réalités ont persisté au fur et à mesure des déplacements alors que d'autres s'éclipsaient de temps à autre.

En outre, des rencontres faites au hasard des parcours sont venues enrichir l'étude. En effet, en se déplaçant dans un quartier, on découvre aisément des personnes à mobilité réduite, avec leur courage, mais aussi avec leur handicap momentané ou permanent. À ce sujet, ces nouveaux éléments ont souvent confirmé ceux habituellement constatés au cours des parcours convenus avec les deux personnes handicapées. Il était cependant très enrichissant de pouvoir compléter cet éventail d'attitudes avec d'autres, qu'elles aient été semblables ou différentes.

Ce travail a donc consisté à relever des situations point par point, en essayant de ne négliger aucun détail, de comprendre le mieux possible les enjeux et les problèmes. Progressivement, c'est un apprentissage, presque une initiation qui s'est effectuée face à cette nouvelle réalité : celle d'être une personne à mobilité réduite.

19 Le Petit Robert donne de la polynévrite la définition suivante : névrite - lésion inflammatoire des nerfs - « périphérique infectieuse ou toxique, qui atteint plusieurs nerfs. » (nde).



Nord

Saint Ambroise

42^e Q^{er}

PARMENTIER

43^e Q^{er}
Roquette

2.2. Le cheminement

Comme nous l'avons expliqué précédemment, la majorité des parcours au cœur du XI^e arr^t a été effectué avec deux handicapées, Mme X et Mme Y.

Parties du n° 66, rue de la Folie Regnault, chez Mme X, le parcours de cet axe n'a montré que peu de problèmes. L'accès à l'immeuble de cette personne handicapée a été récemment amélioré par le conseil syndical, qui a créé une rampe d'accès. Autrefois, Mme X devait s'efforcer de remonter le ressaut de plusieurs centimètres présent devant l'entrée. D'autre part, tous les trottoirs ont été équipés de bateaux d'une hauteur conventionnelle ne dépassant pas deux centimètres. La traversée des axes ne posent alors aucun problème à Mme X à cet endroit.

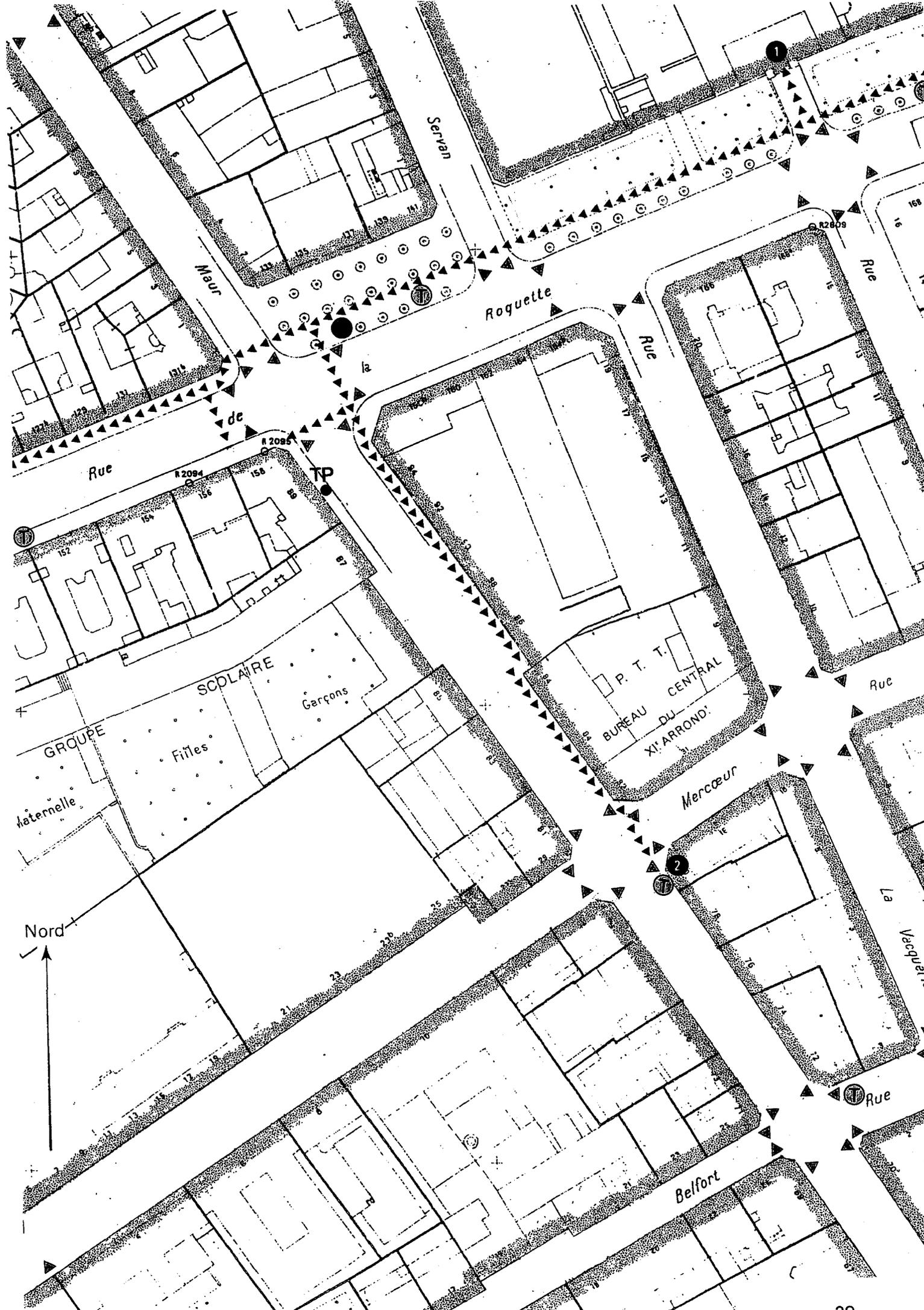
Premier achat. Mme X doit se procurer des médicaments à sa pharmacie, située dans la même rue. Celle-ci n'est pas accessible car elle comporte une marche dès son entrée. Ainsi, la commande devra se faire dans la rue même, sans discrétion et intimité, au regard de tous. Ce cas se retrouvera fréquemment en ce qui concerne les pharmacies du quartier. Une seule de celles-ci échappe à la règle, située place Léon Blum. Sa construction récente pourrait expliquer qu'elle soit conforme aux normes d'accessibilité.

Arrivée à l'angle de la rue de la Roquette, Mme X doit affronter deux obstacles. Un café a disposé ses tables sur le trottoir. Ce dernier n'était pas large initialement et l'étroitesse de l'espace restant ne permet plus le passage d'un fauteuil roulant ; la largeur du cheminement ne mesure en aucun cas 1,40 m comme le prévoit la loi ²⁰. Si Mme X tente de passer, elle peut encourir le grave danger de se renverser sur la chaussée au milieu du trafic urbain. D'autre part, à la hauteur du passage piéton, une voiture stationne, bloquant ainsi la traversée de la rue pour une personne à mobilité réduite. Cependant, si une personne en condition de légère gêne - telle qu'un individu avec une jambe plâtrée - peut rebrousser chemin et contourner le véhicule, une personne en fauteuil électrique ne le pourra pas. En effet, descendre un trottoir est quasiment impossible pour les mêmes raisons de basculement.

Longeant la rue de la Roquette, Mme X s'arrête à un supermarché, avec ses présentoirs. Ceux-ci, bien disposés, laissent une marge de manœuvre à tous les individus et permettent particulièrement à deux fauteuils de se croiser. Les locaux ont d'autre part un accès facile muni d'un plan incliné.

De l'autre côté de la rue se trouve une promenade et l'entrée du square de la Roquette. L'accès des trottoirs y est aisé et le traitement du cheminement judicieux. En effet, la largeur des trottoirs permet le croisement des passants et des handicapés, des possibilités de repos sont offertes sur toute la longueur de la rue, Mme X et Mme Y évoluent ici aisément et se plaisent à regarder les boulistes, abritées du soleil par de grands platanes. Le revêtement bitumineux de la chaussée est excellent, permettant aux fauteuils de rouler sans à-coup. Les grilles d'arbres présentes sur toute la longueur sont à maille carrée. Ainsi, si un handicapé dans un fauteuil manuel s'en approche, il ne bloquera aucunement ses roues dans les interstices, contrairement aux grilles d'arbre classiques à fentes longues et larges. L'autre partie de cette promenade plantée, traitée en gravillons collés, permet à tous de s'y déplacer et offre un aspect plus « naturel » à la rue, en complément de la végétation existante.

20 Il s'agit, en réalité, de l'arrêté du 25 janvier 1979 (nde).





Pharmacie, rue de la Folie Regnault : un commerce inaccessible.



Pharmacie, place Léon Blum :
un accès adapté aux handicapés.

Mme Y pénètre dans le square de la Roquette sans aucune gêne. Le sol y est également fait de gravillons collés et la porte du parc est aisée à manipuler tant au niveau de l'ouverture que de son poids. Des cheminements bien larges ont été prévus et, là aussi, des possibilités de repos sont présentes à quelques mètres les unes des autres. Le léger vallonement du square ne représente ici aucun obstacle pour des PMR. Il peut cependant être fatigant pour des personnes âgées. D'autre part, un cheminement qui grimpe utilise beaucoup d'énergie pour les batteries d'un fauteuil électrique et diminue l'autonomie d'une personne handicapée. Les allées internes plus étroites, au cœur du parc, ne permettent plus le croisement de deux fauteuils ; en revanche, leur revêtement en ciment apporte un grand confort. Mme X et Mme Y peuvent aisément aller regarder les jeux de balles qui s'effectuent dans une partie du square car ces allées internes dominent des terrains de basket-ball, de tennis et de hand-ball. Il en est de même pour les attractions destinées aux enfants, ici et là ; leur accès ne pose aucun problème et des possibilités de repos sont présentes en grand nombre. À observer la population qui se promène et se repose dans le square de la Roquette, on s'aperçoit de sa diversité et de la présence d'autres PMR. Ceci témoigne certainement de la réussite d'un aménagement équilibré et réfléchi au sein de cet espace vert.

Ressorties du parc, nous traversons la rue Servan, ou plutôt nous tentons de la traverser. Car, si le premier trottoir possède un bateau conforme, celui qui sert à remonter de l'autre côté est bien trop élevé. Une PMR dotée d'un léger handicap ne percevra certainement pas ceci comme une gêne importante. Dans le cas de Mme X et de Mme Y, cette bordure pose un véritable problème. Son franchissement ne peut se faire qu'avec de l'élan, avec tout le danger de pouvoir basculer en arrière et d'abîmer les roues de leur fauteuil. D'autre part, il s'agit également d'une gêne physique - plus ressentie par des handicapés âgés - à cause de la violence de l'à-coup. Ces deux personnes préfèrent prendre le risque de longer la chaussée entre le trafic automobile et le stationnement des véhicules afin de rejoindre le début d'un autre trottoir, celui débutant au niveau de la rue Saint-Maur. Dans l'autre sens, ce même passage problématique est franchi par les personnes en fauteuil électrique à reculons. Là aussi, on comprend le danger de cette manœuvre à risques, à cause de la possibilité de basculer mais aussi à cause de la mauvaise visibilité.

Sur toute cette partie de la rue de la Roquette, nous trouvons de nombreuses cabines téléphoniques, ainsi que des sanisettes publiques. Aucun de ces mobiliers urbains n'est ici adapté aux besoins des PMR et particulièrement des handicapés.

Arrivant au coin de la rue Saint-Maur et de la rue de la Roquette, Mme Y aimerait se rendre à la poste, rue Maillard Voisin. En face, de l'autre côté de la rue - angle de la rue de la Roquette et de la rue Léon Frot -, le trottoir est intact et sans bateau. En effet, plusieurs éléments empêchent la modification de celui-ci : la présence d'un feu de signalisation, d'une bouche d'égout et d'un candélabre ; obstacles non pas techniques, mais financiers, s'élevant à 500 000 F pour cette opération et concernant trois administrations différentes. Mme Y devra donc rebrousser chemin et franchir trois axes pour parvenir à l'angle de la rue de la Roquette et de la rue Léon Frot. À peine engagée dans cette dernière rue, ce sont des travaux publics qui vont perturber le cheminement habituel. En effet, il n'est pas simple d'emprunter les planches surplombant la tranchée à l'aide d'un fauteuil qui franchit difficilement des



Angle rue de la Roquette, rue de la Folie Regnault : un stationnement sauvage.



Angle rue de la Roquette, rue de la Folie Regnault : des tables de cafés envahissant le trottoir.



Promenade à proximité du square de la Roquette, dans la rue de la Roquette.



Revêtements bitumineux et grilles d'arbres à maille carrée à proximité du square de la Roquette.



Promenade rue de la Roquette et entrée du square de la Roquette.



Allée en ciment dans le square de la Roquette.



Aire de repos dans le square de la Roquette.



Rue de la Roquette : vue générale.



Traversée rue Servan :
un abaissement de trottoir inadapté.



Rue de la Roquette : Mme Y emprunte la chaussée à défaut de remonter le trottoir problématique rue Servan.



Traversée rue Servan : le franchissement difficile du trottoir avec un fauteuil électrique.



Angle rue de la Roquette, rue Léon Frot, en direction de la Poste.



Rue de la Roquette : redescente périlleuse du trottoir rue Servan effectuée à reculons.



Angle rue de la Roquette, rue Léon Frot : un trottoir inadapté.



Rue Léon Frot :
une cabine téléphonique inaccessible aux handicapés.

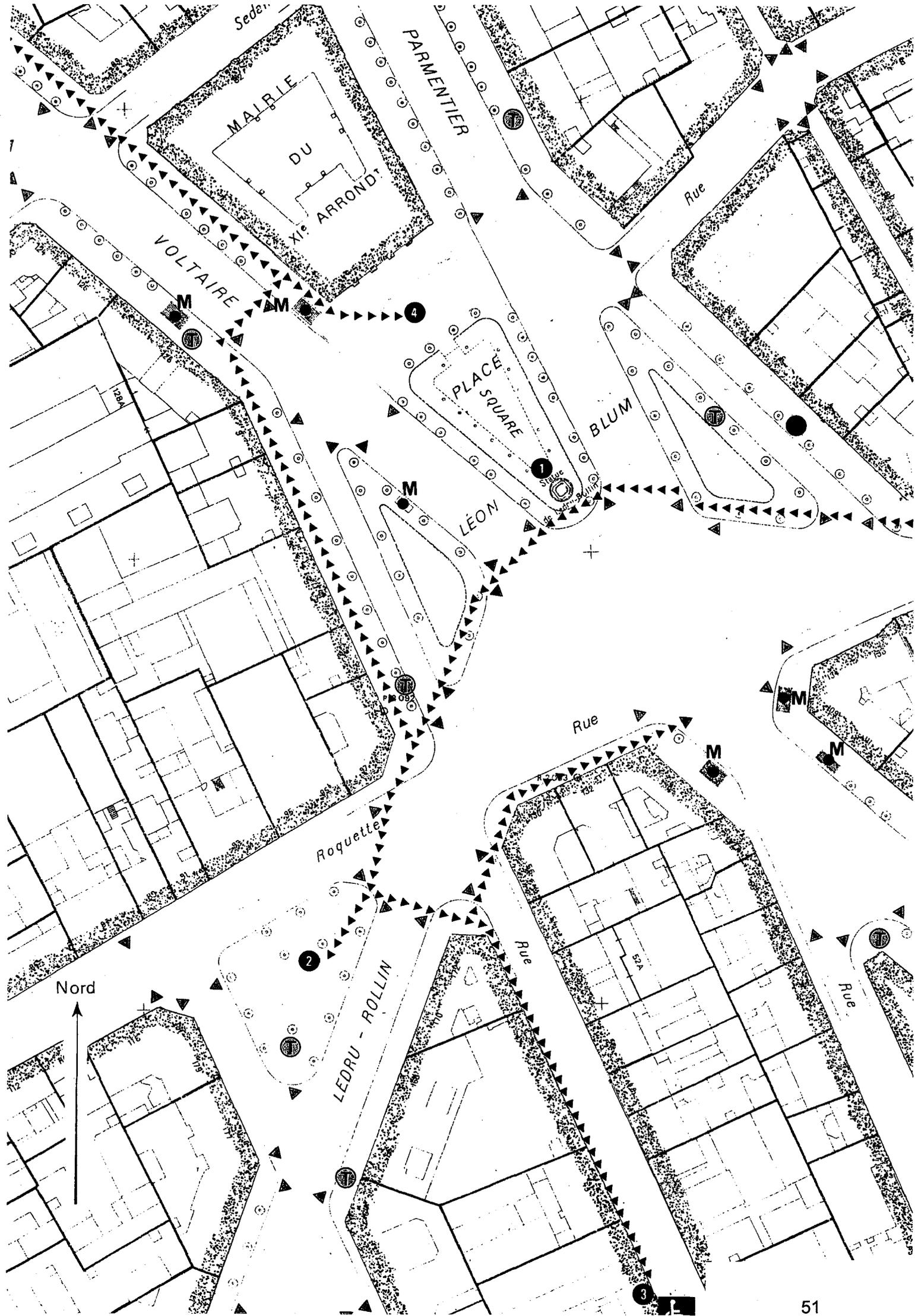
ressauts de plus de deux centimètres de haut et dont le poids est important. Mme Y rebrousse chemin afin de changer de trottoir. Elle croise à nouveau sur son parcours des cabines téléphoniques auxquelles elle ne peut accéder. Arrivée à la poste, Mme Y devra passer par l'entrée des livraisons pour y donner son courrier à affranchir, tout comme Mme X. L'entrée principale de ce bâtiment ouvert au public n'est en effet pas de plain-pied et ne bénéficie pas encore d'un plan incliné. Pourtant, cette amélioration semblerait techniquement tout à fait réalisable du fait d'un espace important de part et d'autre des escaliers. Nous avons encore discerné dans cette situation une exclusion sociale très forte et une entrave à l'égalité de tous devant un service. Sur le trottoir d'en face, c'est encore un café qui fait obstruction à la circulation des fauteuils à cause du non-respect de la largeur réglementaire prévue initialement.

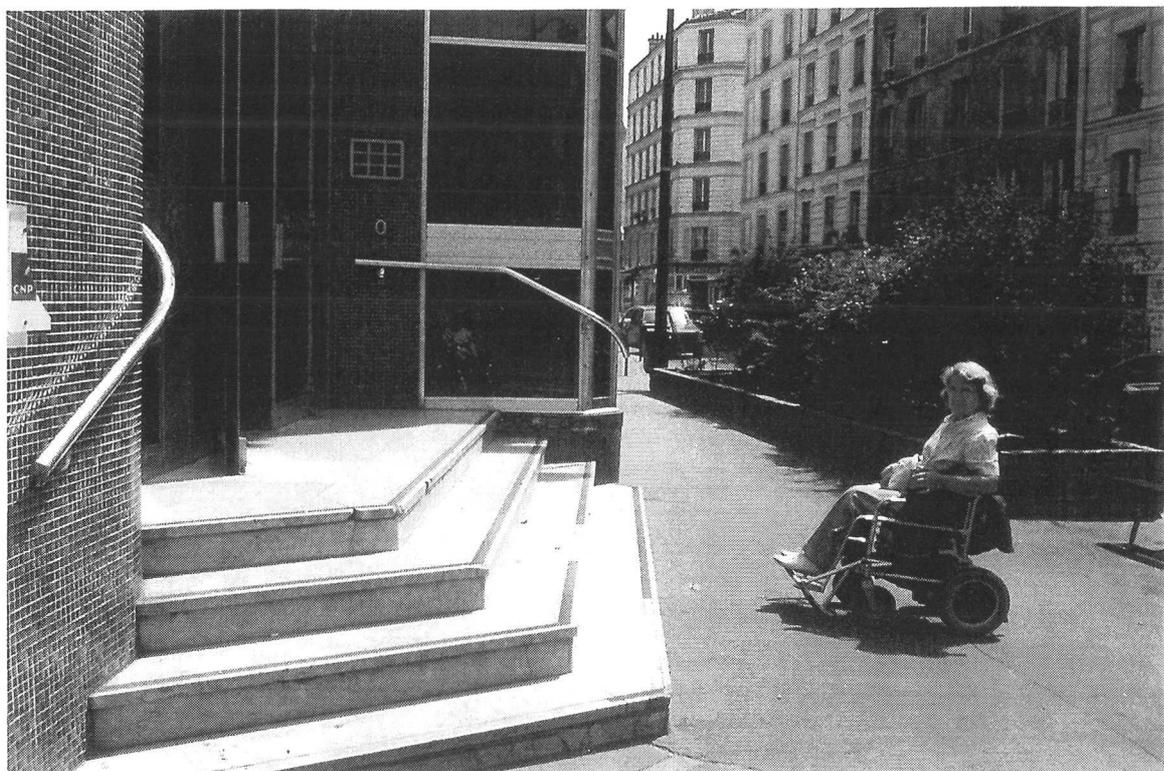
De retour dans la rue de la Roquette, nous nous dirigeons vers la place Léon Blum. À l'angle des rues Pache et Pieton, Mme X franchit sans aucune gêne un nouvel aménagement des trottoirs avec un terre-plein présent au croisement des deux rues. Celui-ci possède des bateaux n'excédant pas deux centimètres de haut ainsi que des barrières sur ses côtés, protégeant ainsi les piétons du flux des véhicules. De l'autre côté de la rue, une cabine téléphonique toute neuve a été installée ; elle est cependant hors d'usage pour une personne handicapée. À proximité, un supermarché possède un plan incliné dès son entrée principale. Mme X pourra aisément y faire ses courses sans aide extérieure. Il est intéressant de noter que ce bâtiment est doté de deux accès - le premier avec un plan incliné et un second équipé de deux marches importantes - et que la majorité des clients qui se rendent à ce supermarché empruntent de préférence le plan incliné. Cela a été notamment davantage remarqué chez les personnes âgées, les femmes enceintes, celles ayant leurs jeunes enfants dans une poussette et tous ceux qui se déplacent avec effort.

Nous faisons un rapide détour par la rue Auguste Laurent ; les deux handicapées n'y ont rencontré aucun problème particulier.

Place Léon Blum. De nombreux commerces ou des établissements ouverts au public s'avèrent une fois de plus inaccessibles. En ce qui concerne le métro, les six entrées de la station Voltaire que nous découvrons autour de la place ne sont absolument pas praticables par Mme X et Mme Y ; en effet, les accès ne se font que par des escaliers. De même, il est également impossible pour ces deux personnes de prendre un des bus s'arrêtant sur la place ; aucun de ceux-ci n'est accessible aux handicapés. Il en est d'ailleurs de même pour tous ceux de la capitale. À ce sujet, quand Mme X et Mme Y veulent se rendre dans un autre arrondissement, du fait du peu d'autonomie de leur fauteuil électrique et de cette impossibilité d'emprunter les transports en commun, elles doivent faire appel à l'AMHAP²¹. Cette société possède des minibus et vient chercher les handicapés devant leur domicile pour les emmener dans leur lieu choisi. Il va sans dire qu'il n'est pas possible d'improviser un déplacement à la dernière minute car il faut bien évidemment prévenir cette société à l'avance.

21 Association pour la mobilité des handicaps à Paris, dépendant de la loi 1901.





La Poste à l'angle de la rue Léon Frot et de la rue Maillard Voisin : une entrée principale inaccessible à tous les P.M.R.



Angle de la rue Pache et de la rue Piéton : un nouvel aménagement adapté aux handicapés.



Rue de la Roquette : un commerce accessible.



Place Léon Blum.

Revenons à la place Léon Blum et à ses aménagements urbains en faveur des PMR. De nombreux trottoirs sont ici accessibles ; cinq cependant posent un problème. Les trois premiers sont ceux situés sur le terre-plein à l'intersection de la rue Ledru Rollin et du boulevard Voltaire. Ces trottoirs ont été abaissés mais de façon insuffisante. Leur descente en fauteuil est périlleuse et leur remontée paraît pénible. C'est pourquoi Mme X et Mme Y préfèrent passer sur la chaussée malgré le danger de la circulation sur cette place. Les deux autres trottoirs problématiques sont situés juste à côté, le long du boulevard Voltaire. À l'inverse des trois précédents, ceux-ci n'ont pas été abaissés et le franchissement de la rue y est alors impossible pour nos deux handicapées.

Tout autour de la place, nous trouvons de nombreuses cabines téléphoniques et des sanisettes, encore une fois inaccessibles, alors que nous nous situons au cœur de l'arrondissement.

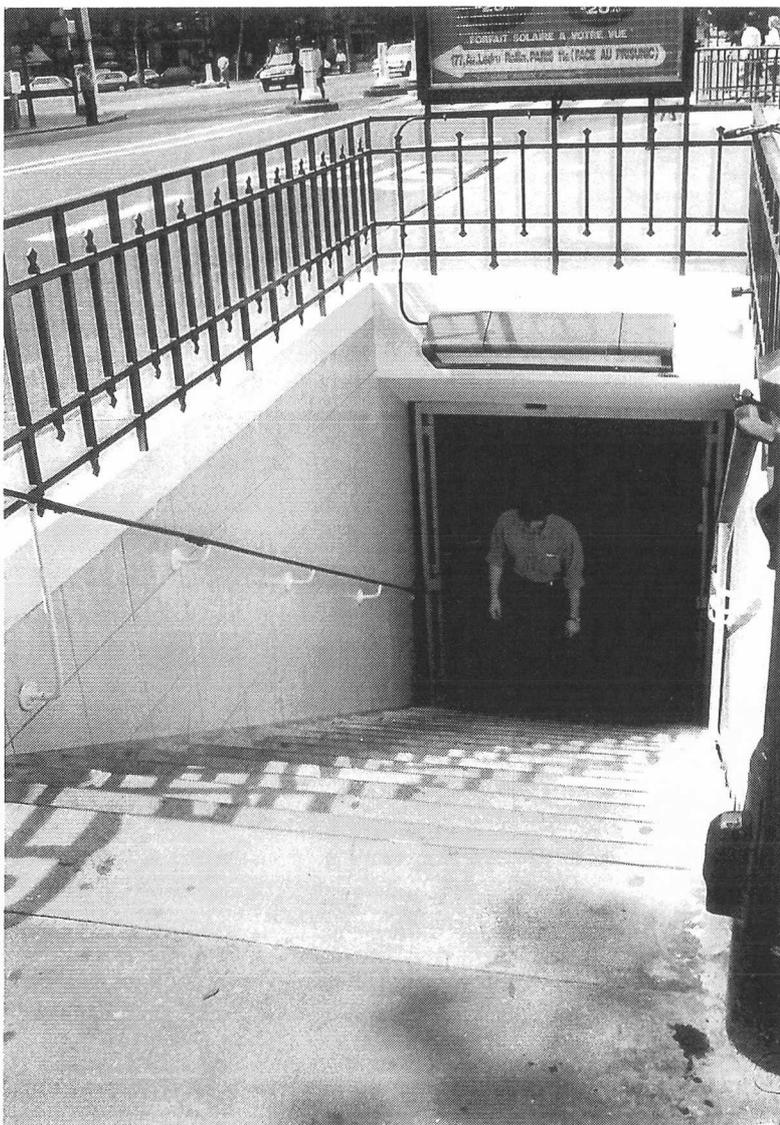
Sur la place, à l'angle de la rue de la Roquette et de la rue Richard Lenoir, se trouve le trottoir le plus problématique de tout le secteur. En effet, celui-ci est situé à un endroit de forte fréquentation avec beaucoup de passage. Il est pourtant bien supérieur aux deux centimètres réglementaires en ce qui concerne son abaissement et ne possède d'autre part aucun profil. Mme X et Mme Y passent là encore sur la chaussée ou bien choisissent de descendre à reculons ; leur sécurité est là encore mise en danger. La non-réfection de ce trottoir a pour motif la présence de nombreux éléments : deux arbres, une boîte aux lettres, un feu de signalisation et un candélabre. Le coût des travaux pourrait donc être extrêmement important à cet endroit et expliquerait l'hésitation des ingénieurs de la voirie à ce sujet.

Beaucoup d'éléments faisant partie du mobilier urbain sont ici accessibles tels que les boîtes aux lettres, les poubelles, les conteneurs à verre et les horodateurs. Ils permettent aux PMR d'utiliser ces équipements dans des conditions satisfaisantes d'autonomie et de sécurité. Seuls les distributeurs automatiques des banques ne permettent pas leur usage par des personnes en position assise, ou de petite taille. Nous retrouverons par ailleurs ce problème tout au long du parcours.

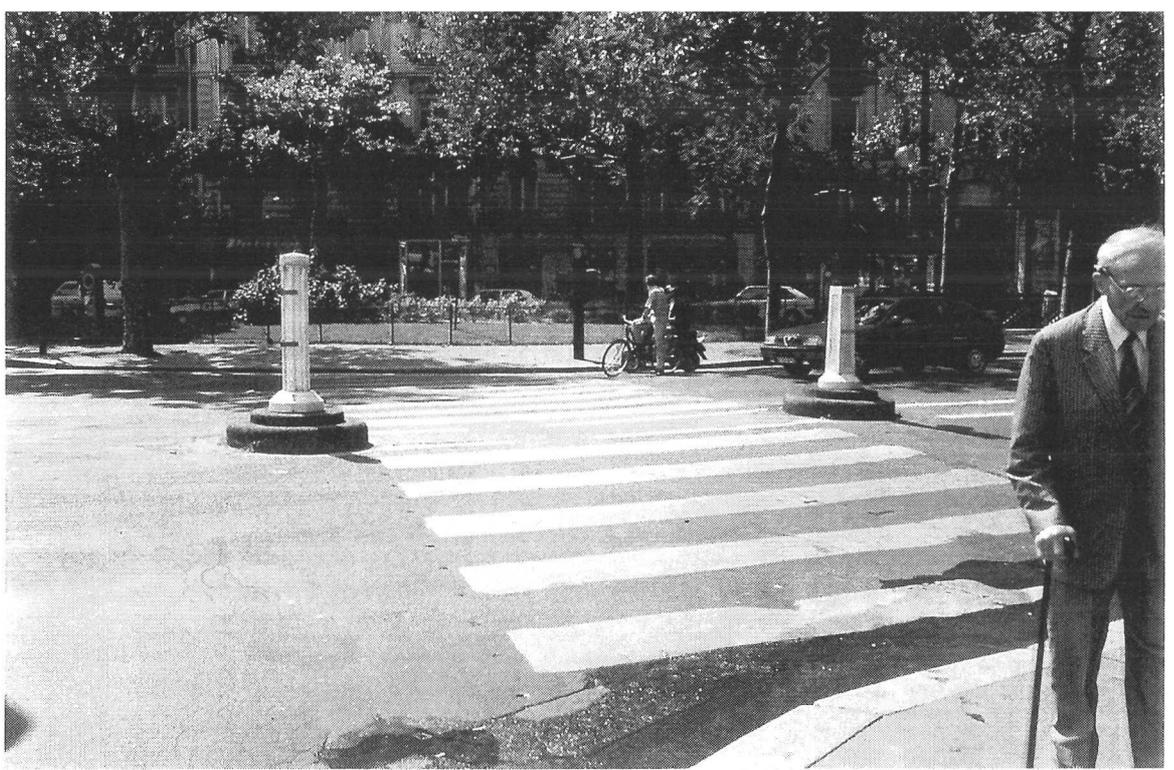
Tout autour de la place Léon Blum, les trottoirs sont bien larges et permettent aisément à deux fauteuils de se déplacer. Mais c'est surtout le parvis de la mairie qui a été particulièrement bien traité. Le mobilier y est restreint, implanté en laissant de grands espaces, le revêtement y est lisse, confortable et l'accès au bâtiment se fait de plain-pied depuis peu de temps.



Accès au métro place Léon Blum.



Escaliers du métro place Léon Blum.



Place Léon Blum : un trottoir inadapté aux handicapés.



Remontée difficile d'un trottoir place Léon Blum.



Place Léon Blum : un trottoir infranchissable pour les handicapés.



Déplacement sur la chaussée à cause d'un trottoir problématique.



Angle rue de la Roquette, rue Richard Lenoir :
un trottoir inaccessible pour des handicapés.



Place Léon Blum : un trottoir large et facilement praticable.



Une boîte aux lettres à bonne hauteur.



Un distributeur automatique inaccessible.



Un kiosque à journaux accessible.



Rue Godefroy Cavaignac : le stationnement gênant d'un camion de livraison.



Trottoir abaissé et fil d'eau stagnant :
un obstacle pour certains P.M.R.

Hôtel des Impôts :
un accès aisé pour tous les P.M.R.



Rue Godefroy Cavaignac :
un étalage de fruits et légumes imposant.



Rue Godefroy Cavaignac : un parking réservé aux handicapés.



Parvis de la Mairie du XIème arrondissement.



Accès au bâtiment de la Mairie.

Mme Y se dirige vers l'hôtel des impôts, situé dans la rue Godefroy-Cavaignac. Elle franchit sans peine un trottoir abaissé de moins de deux centimètres. Quelques secondes plus tard, c'est un homme avec une jambe plâtrée qui tente le même exercice. Le fil d'eau stagnant n'a pas posé de problème à Mme Y, grâce à ses roues ; au contraire, cette seconde personne en sera gênée, ne saura comment franchir cet obstacle et rebrousse chemin. Plus loin, après avoir traversé la rue de la Roquette, la rue Ledru Rollin, Mme Y aimerait se rendre rue Godefroy-Cavaignac quand un camion s'arrête pour faire une livraison et stationne sur la totalité du passage piéton. Nous décidons alors de ne plus franchir cet axe et de rester de ce côté de la rue. Là, un étalage de fruits et légumes gêne le passage du fauteuil roulant par l'étroitesse du passage restant pour la circulation piétonne. Mme Y évite ensuite un camion de livraison stationné sur son parcours en avançant sur la chaussée sans visibilité. Arrivée à l'hôtel des impôts, Mme Y constate l'aménagement récent d'un plan incliné. D'autre part, juste en face de l'entrée principale, un stationnement pour personne handicapée a été balisé. Sa largeur ne diffère quasiment pas des autres places de stationnement, contrairement aux normes établies, mais s'explique par l'exiguïté de la rue.

Revenant sur nos pas et arrivant à la place du Père Chaillet, nous franchissons tous les trottoirs abaissés sans gêne. Seuls les revêtements anciens, détériorés ou composés de gros pavés avec des joints en creux posent un problème, bloquant les roues des fauteuils, notamment des fauteuils manuels. Sur cette place, de nombreuses possibilités de repos sont prévues à l'ombre des grands arbres. Nous retrouvons des cabines téléphoniques ainsi que des sanisettes toujours inaccessibles aux handicapés.

Reprenant le boulevard Voltaire, nous nous dirigeons en direction de l'église Saint-Ambroise. Les trottoirs sont bien larges, permettant une grande aisance pour l'implantation du mobilier urbain, le croisement de fauteuils et le repos sur les bancs disposés de place en place. Arrivées au lieu de culte, Mme Y ne peut accéder au parvis car, d'une part, le trottoir n'a pas été suffisamment abaissé et, de l'autre, des plots et des chaînes ont été installés afin d'y empêcher l'entrée des véhicules. Enfin le revêtement en pavés bruts sur la partie centrale constitue une gêne importante pour la circulation d'un fauteuil, électrique ou manuel.

Nous remontons la rue Lacharrière jusqu'au square Sainte-Irénée ; sur notre parcours, un trottoir sans aucun abaissement bloque soudainement la progression de Mme Y. Cet imprévu oblige la handicapée à requérir de l'aide afin de se faire redescendre sur la chaussée. Et, un peu plus loin, c'est un véhicule stationnant sur le passage piéton qui décide Mme Y à rester sur la chaussée malgré le danger que représentent les véhicules.

Derrière l'église Saint-Ambroise, dans la rue Parmentier, nous découvrons la première cabine téléphonique accessible aux handicapés du quartier. Son édification est toute récente et l'appareil téléphonique n'a pas encore été installé. Mme Y se réjouit de cette amélioration mais s'étonne quant à son emplacement. En effet, pourquoi ne pas avoir installé cet équipement en premier lieu sur la place Léon Blum, plutôt que dans cette partie de la rue Parmentier, finalement beaucoup moins fréquentée et moins stratégique ?

Nous continuons dans la rue Lacharrière vers le square Maurice Gardette. Là, nous y découvrons un aménagement remarquable où tous les trottoirs encerclant le parc sont abaissés conformément aux normes, où l'accès du parc est aisé et où le revêtement est très bien traité. En effet, celui-ci est fait d'une combinaison de parties en asphalte et de parties pavées avec un joint nivelé à la même hauteur. Ce dernier, disposé à l'entrée du square, possède l'avantage d'être lisse sans pour autant devenir glissant par temps de pluie ; cet aspect intéresse en outre toutes les PMR. Des sanisettes sont installées à l'entrée du parc ; leur accès n'a pas, une fois de plus, été prévu pour les handicapés.

Le parc est bien aménagé ; les allées y sont suffisamment larges et le sol qui est traité en gravillons collés ne bloque pas les roues d'un fauteuil. Par ailleurs, tout autour des animations, telles que les jeux d'enfants, un revêtement de dalles a été installé, permettant aux personnes en fauteuil roulant ou électrique de s'approcher aisément. Comme pour le square de la Roquette, on observe ici un éventail de personnes diverses et notamment de nombreuses personnes âgées.

Ressorties du parc, nous rencontrons un homme non-voyant. Celui-ci semble perdu et circule en plein milieu de la chaussée. À ce sujet, nous devons préciser qu'aucun aménagement n'a été relevé dans le secteur d'étude en faveur de cette catégorie de PMR. Il est difficile d'imaginer la complication pour ces personnes de se mouvoir et d'évoluer dans un tissu urbain aussi complexe et aussi hostile...

Nous rejoignons la rue Saint-Maur, puis la rue du Chemin Vert afin de retourner à notre point de départ, la rue Folie-Méricourt. Peu de problèmes se présentent, exception faite pour les stationnements sauvages de voitures ou de deux-roues, et pour deux trottoirs non-abaissés. En effet, le secteur avoisinant les domiciles de Mme X ou Mme Y n'engendre que peu de gêne, du fait de la réfection de nombreux trottoirs entreprise par les ingénieurs de la voirie du XI^e arr^t à la suite des pressions qu'elles ont exercées jusqu'à l'obtention de cheminements praticables.

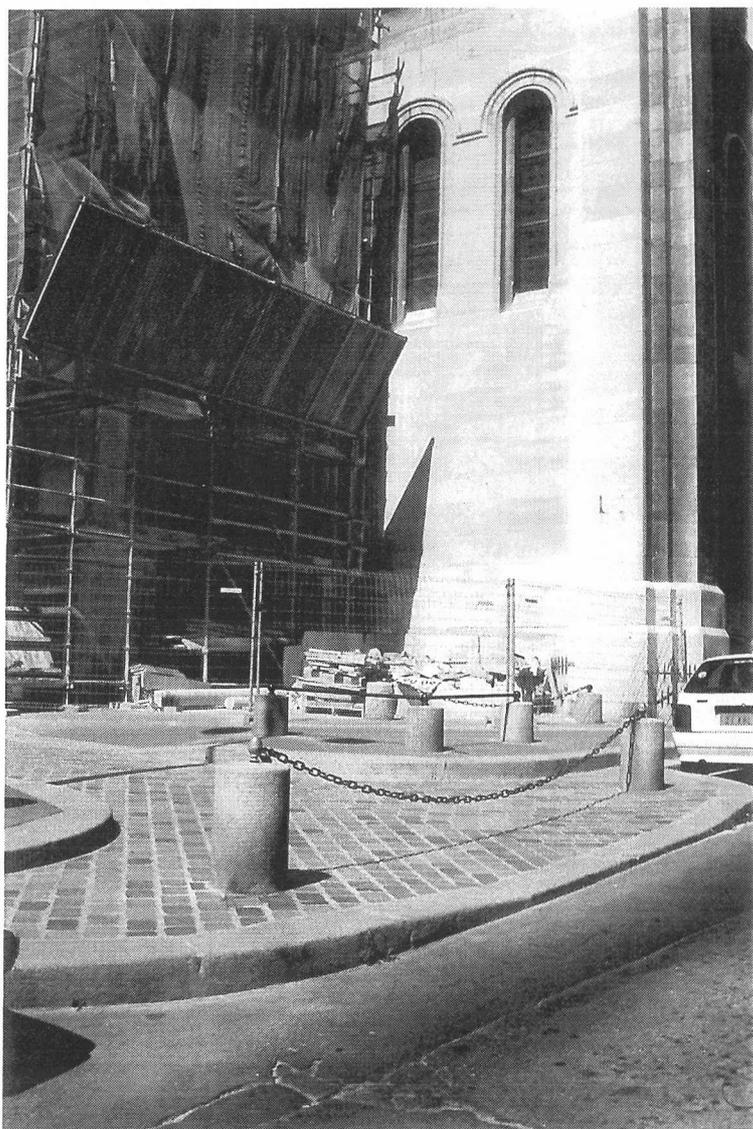


Boulevard Voltaire en direction de l'Eglise Saint Ambroise : un vaste trottoir.



Eglise Saint Ambroise.

Rue Lacharrière :
un trottoir impossible à redescendre.



Eglise Saint Ambroise :
un accès difficile pour les fauteuils roulants.



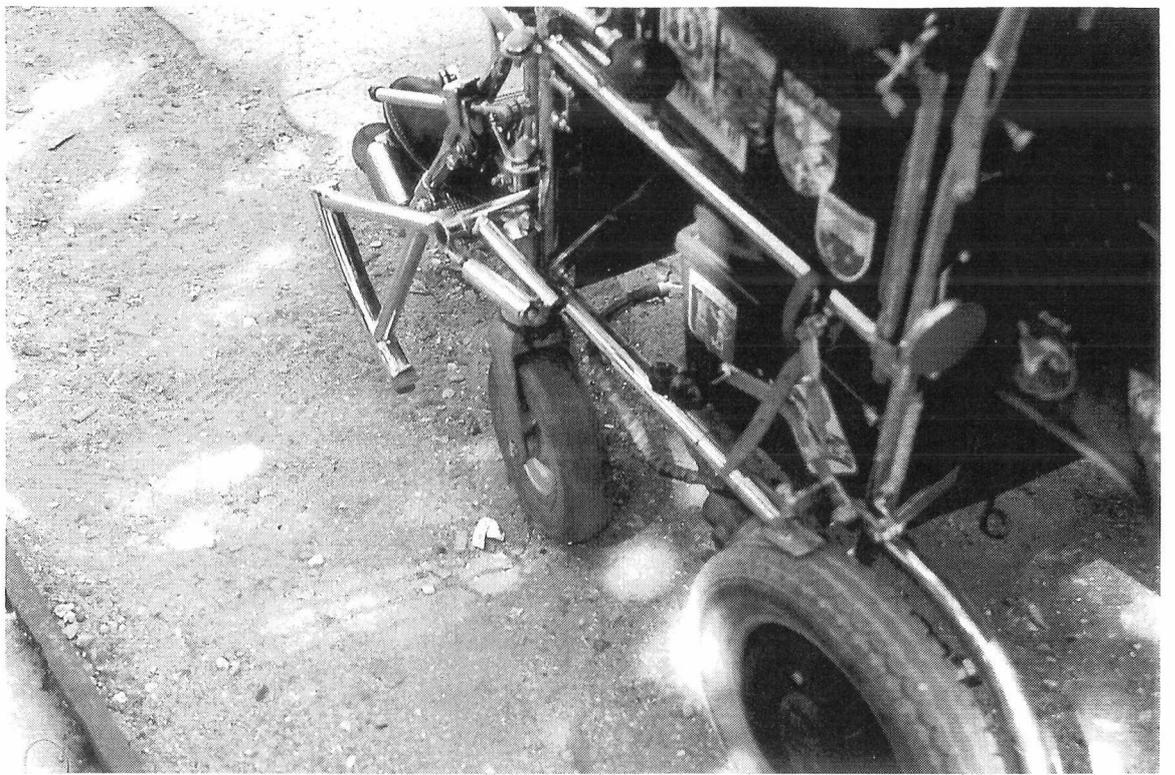
Cabine téléphonique accessible aux handicapés, rue Parmentier.



Accès au square Maurice Gardette : un revêtement et un abaissement adapté.



Square Maurice Gardette : animations, aire de jeux et de repos.



Square Maurice Gardette : revêtement en gravillons collés.



Square Maurice Gardette :
des allées larges et praticables.



Rue Lacharrière : un non-voyant sans repère.



Rue du Chemin-Vert : stationnement sauvage d'un deux-roues.



Rue du Chemin-Vert : Stationnement sauvage d'une voiture.

2.3. Les problèmes et les solutions ²²

Se déplacer dans la ville, comme nous venons de le voir, pour ceux qui marchent avec difficulté, qui roulent en fauteuil, qui poussent un enfant dans un landau ou qui prennent leur repère à la canne peut s'avérer souvent bien complexe. Les trottoirs deviennent plus étroits au profit de la chaussée, encombrés d'éléments de mobilier urbain non coordonnés entre eux, revêtus de matériaux glissants ou détériorés. Quant aux installations ouvertes au public, aux commerces, aux cabines téléphoniques, aux sanisettes et aux transports en commun, la situation devient rapidement cauchemardesque.

Ce secteur étudié n'est pas représentatif de la totalité des défauts en ce qui concerne l'accessibilité. Il a cependant permis de mettre en valeur ces principaux problèmes, mais aussi souvent des solutions que nous verrons plus loin, quand elles se sont avérées adaptées.

Ce chapitre concerne donc les dispositions à adopter pour réaliser des chemins, et des accès praticables vers les habitations ou les installations ouvertes au public. Rappelons qu'*« un tronçon de la voie urbaine est réputé accessible aux personnes handicapées lorsqu'un des cheminements praticables par les fauteuils roulants, aménagé sur tous les trottoirs et passages piétonniers, donne accès à toutes les installations ouvertes au public et aux immeubles d'habitation desservis par ce tronçon ainsi qu'à la voirie automobile »* ²³ et que *« le cheminement praticable doit être le plus possible confondu avec un cheminement principal habituel d'agglomération. La personne à mobilité réduite ne doit pas être séparée du groupe par l'obligation d'emprunter un cheminement praticable, spécifique, généralement peu fréquenté »* ²⁴. Ces deux notions, réalisation d'un cheminement praticable et non-séparation de ce cheminement d'une circulation principale, constituent les principes essentiels de l'accessibilité sans ségrégation sociale.

2.3.1. La nature du sol, les revêtements

Les revêtements de sol tels que le sable ou le gravier doivent être exclus sur les cheminements aux abords des bâtiments. La roue de la poussette, du landau et du fauteuil roulant s'enfoncent dans le sol, bloquant ainsi la mobilité de la personne. Ce revêtement doit être non glissant par tous les temps afin de maintenir l'adhérence de la chaussure ou de l'extrémité des cannes anglaises et des béquilles lorsque le sol est mouillé. D'autre part, il ne doit pas opposer d'obstacles car les parties en saillie ou en creux bloquent la roue ou accrochent le pied, provoquant souvent la chute. Par exemple, le fauteuil roulant électrique à petites roues, comme tel était le cas pour Mme X et pour Mme Y, bascule en rencontrant un obstacle. Il faut éviter le revêtement en pavés à joints larges et creusés, ainsi que le revêtement en dalles de pierre grossièrement équarries.

Il est plutôt recommandé d'utiliser le gravillon collé pour les cheminements d'accès aux bâtiments ou pour les allées d'un espace vert, comme il a été réalisé dans les deux squares que nous avons parcourus. En effet, ce matériau ne bloque pas la roue et empêche l'extrémité de la canne de glisser. Les chapes de ciment, les revêtements à base d'asphalte et les pavés de basalte conviennent également.

22 Ce chapitre doit beaucoup aux publications du Moniteur concernant l'aménagement urbain.

23 Décret n° 78-109 du 1^{er} février 1978, article 5-11.

24 Circulaire AS2 du 29 janvier 1979, article 241.

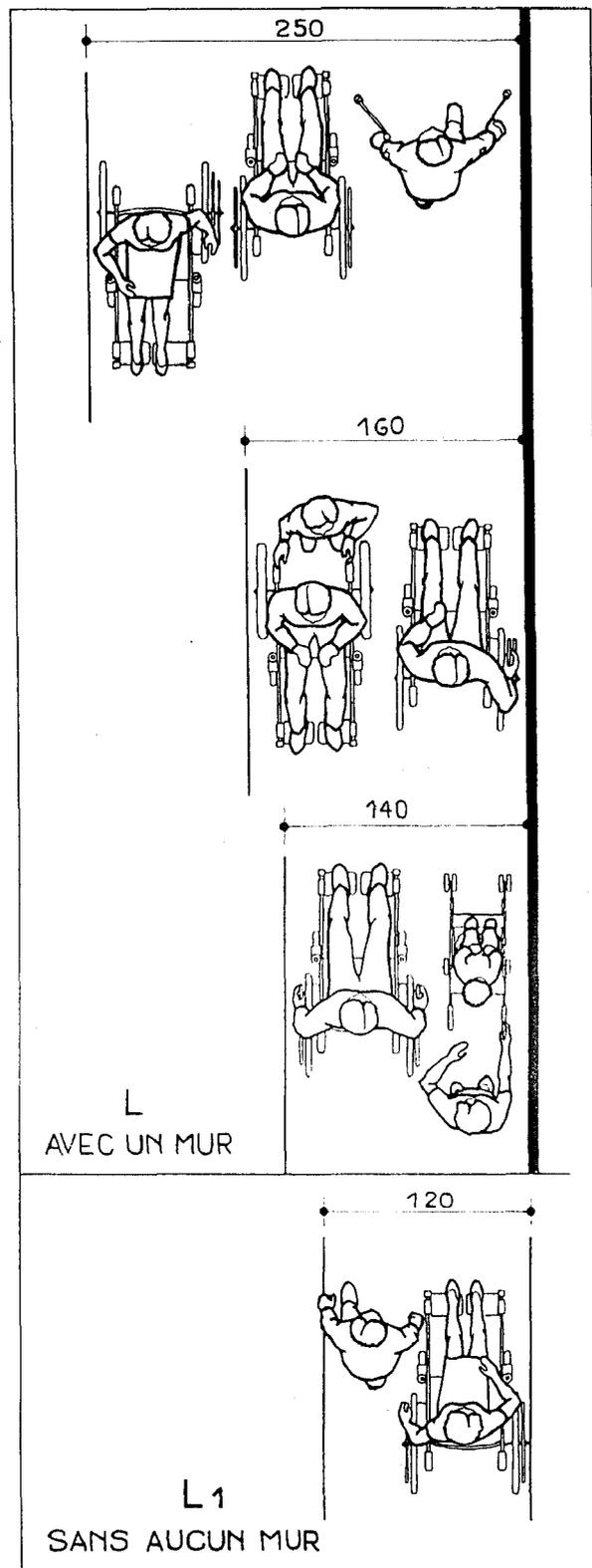
Une solution intéressante est de réaliser un revêtement de sol composé de plusieurs matériaux pour créer un cheminement praticable pour ce qui roule au milieu d'un revêtement qui ne l'est pas. La solution est économique, car le revêtement accessible, souvent plus onéreux, occupe une superficie plus réduite limitée au cheminement praticable. De plus, la solution est esthétique par la combinaison de matériaux aux textures et aux colorations différentes dont nous avons vu un exemple pour les alentours du square Maurice Gardette ²⁵. La solution est très fonctionnelle car le contact entre deux matériaux à la texture opposée, comme le pavé aux joints creux et le dallage lisse, constitue un élément de repérage et de signalisation à la marche pour tout le monde, ou à la canne pour la personne aveugle ou malvoyante. En effet, les pavés peuvent avertir de la présence d'un danger : obstacle sur le trottoir ou limite du trottoir et début de la chaussée. Des solutions ont été recherchées en ce qui concerne l'aménagement urbain destiné aux non-voyants telle que la bande ou le chemin de guidage. La première option est en matière plastique blanche de 0,15 m de large, collée sur le sol. L'inconvénient est d'occuper principalement la canne à son repérage ; de plus, elle disparaît à la moindre réfection du trottoir. La deuxième option, celle du chemin de guidage, consiste à implanter un revêtement en contraste sur une largeur de 0,70 m, telle qu'une dalle en élastomère opposée à du ciment lisse par exemple. La perception kinesthésique du sol à la marche permet d'utiliser la canne légèrement au-dessus du sol pour percevoir l'obstacle. Ce système, dont l'expérimentation se développe actuellement sur des circuits spécifiques tels que les stations de transports, les bâtiments publics, les voies piétonnes, etc., permet à la personne de libérer son attention sur la progression à grande distance sans perdre l'orientation et en gardant sa vigilance pour l'obstacle qui surgit. Il est aussi rassurant pour les personnes malvoyantes. À la rencontre d'obstacles permanents et dangereux - marches à la descente, fosse du métro et du train, traversée de la voie -, le chemin est interrompu par un dispositif d'éveil et de vigilance. Nous verrons plus loin que ce dernier est notamment très recommandé pour les bateaux.

Il est essentiel que le cheminement ne comporte pas de trous ni de fentes parallèles au sens de déplacement et excédant la largeur de la roue d'un landau, d'une poussette, d'un caddie, d'un fauteuil roulant ou de l'embout de la canne longue d'un aveugle. Il est recommandé de choisir des modèles de grilles dont la largeur des fentes n'excède pas 1,5 cm ; les fentes doivent être placées perpendiculairement au sens de la progression. La grille de caniveau à l'entrée du bâtiment sera choisie plutôt à maille carrée de 1,5 cm de largeur au maximum. L'avaloir placé sur le cheminement ou au niveau d'un bateau sera posé avec des fentes étroites perpendiculaires à la circulation. La grille d'entourage d'arbres, en acier ou en béton et dont les trous et les fentes permettent l'infiltration de l'eau, sera choisie avec des mailles carrées.

2.3.2. La largeur du cheminement

Comme nous l'avons vu précédemment dans le parcours effectué avec Mme X et Mme Y, l'étroitesse d'un trottoir peut s'avérer dans certains cas gênante, dangereuse et aller jusqu'à rendre le parcours impossible à cet endroit. Ces cheminements ont une largeur restreinte de façon permanente à

²⁵ Ce point de vue n'engage que l'auteur. La multiplication des matériaux utilisés en revêtement de sol ne nous paraît pas être, en tant que tel, un critère de réussite sur le plan esthétique (nde).



Largeur de cheminement : dispositions réglementaires.

cause du mobilier urbain, de constructions anciennes ou nouvelles ou bien de façon temporaire comme tel était le cas avec les stationnements sauvages de motos, de voitures et les étalages de commerce.

Pour les installations neuves ouvertes au public, la législation spécifie que « la largeur minimum du cheminement doit être de 1,40 m ; elle peut toutefois être réduite à 1,20 m lorsqu'il n'y a aucun mur de part et d'autre du cheminement » (arrêté du 23 janvier 1978, article 2.4) et qu'« une largeur de 1,60 m est recommandée pour tous les cheminements fréquentés. Pour les trottoirs des largeurs plus importantes, 2,50 m sont souhaitables. » (circulaire n° as2, article 21.141).

Pour les installations existantes ouvertes au public, « les cheminements existants de plus de 1,20 m de largeur sont tolérés. » (décret n° 78-1167 du 9 décembre 1978, annexe 1).

Alors que la largeur de 1,60 m permet le croisement de deux fauteuils roulants, la largeur minimale de 1,40 m - encore moins celle de 1,20 m - ne le permet pas. C'est dire qu'il faut plutôt adopter la recommandation de 1,60 m qui permet le croisement aisé de tout ce qui roule : poussette, landau et fauteuil roulant. Dans certaines voies d'agglomération existantes où l'on désire privilégier le piéton plutôt que la voiture, on peut élargir par endroit ce cheminement de largeur minimale et créer des « refuges » afin de permettre le croisement de ce qui roule. Cet artifice permet également de ralentir la vitesse de la voiture en l'obligeant à éviter des chicanes.

Le mobilier urbain situé sur le trottoir ou accroché au mur bordant le trottoir doit se situer en dehors du cheminement praticable et de son gabarit correspondant à une hauteur supérieure à celle du piéton. Nous développerons d'ailleurs plus loin ces dispositions relatives au mobilier urbain.

2.3.3. Les pentes et le dévers

En ce qui concerne les installations neuves ouvertes au public, la législation spécifie que « *lorsqu'une pente est nécessaire pour franchir une dénivellation, elle doit être inférieure à 5%. Lorsqu'elle dépasse 4%, un palier de repos est nécessaire tous les 10m. En cas d'impossibilité technique d'utiliser des pentes inférieures à 5%, les pentes suivantes sont tolérées exceptionnellement* ²⁶ :

- 8% sur une longueur inférieure à 2 m ;
- 12% sur une longueur inférieure à 0,50 m. »

Et que « *lorsque la topographie ou la structure des constructions existantes rend impossible l'application des règles techniques applicables aux constructions neuves, les pentes suivantes sont tolérées* ²⁷ :

- 16% sur une longueur maximum de 0,50 m ;
- 12% sur une longueur maximum de 2 m ;
- 8% sur une longueur maximum de 6 m ;
- 5% sur une longueur maximum de 15 m. »

Cependant, les pentes supérieures à 5% sont déconseillées. En particulier, elles deviennent impraticables en hiver avec la neige et le verglas. À ce sujet, nous constatons l'importance de l'application et du contrôle du déneigement

²⁶ Arrêté du 25 janvier 1979, article 1.

²⁷ Décret n° 78-1167 du 9 décembre 1978.

par les propriétaires concernés. Dans tous les cas, il est important de prévoir des mains courantes le long des cheminements.

Le fauteuil roulant, lorsqu'il se déplace sur un cheminement en pente, est soumis à une force qui tend à le déséquilibrer en le faisant basculer en arrière ; c'est le cas de la personne handicapée tétraplégique, peu capable de rétablir son équilibre quand elle se déplace en fauteuil roulant.

Pour éviter aux personnes à faible mobilité de glisser, on utilisera pour les cheminements en pente un revêtement de sol antidérapant, strié de préférence.

En cheminement courant, le dévers, qui correspond au profil en travers, doit être inférieur à 2%. Au-delà de cette pente, le fauteuil roulant est déporté et la personne handicapée est obligée de compenser en appliquant une force différente sur chaque roue de commande manuelle afin d'éviter la dérive du fauteuil. De la même façon, celui ou celle qui pousse un landau ou une poussette voit son déplacement entravé par la compensation qu'il exerce face au déplacement latéral.

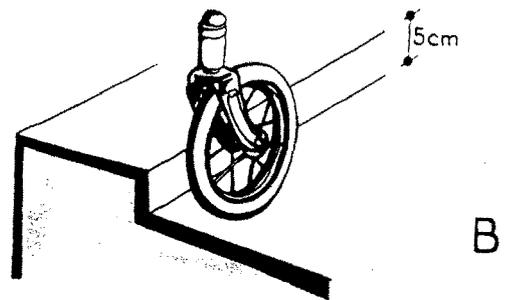
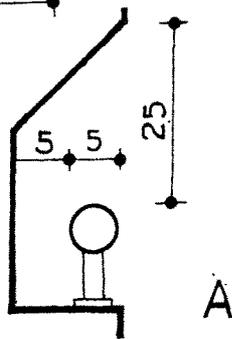
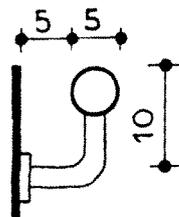
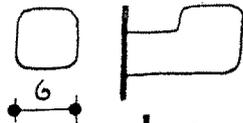
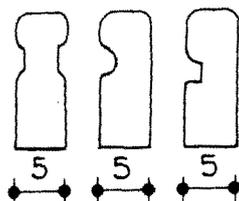
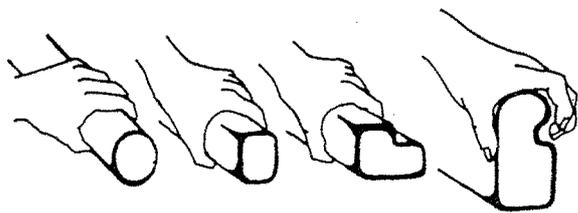
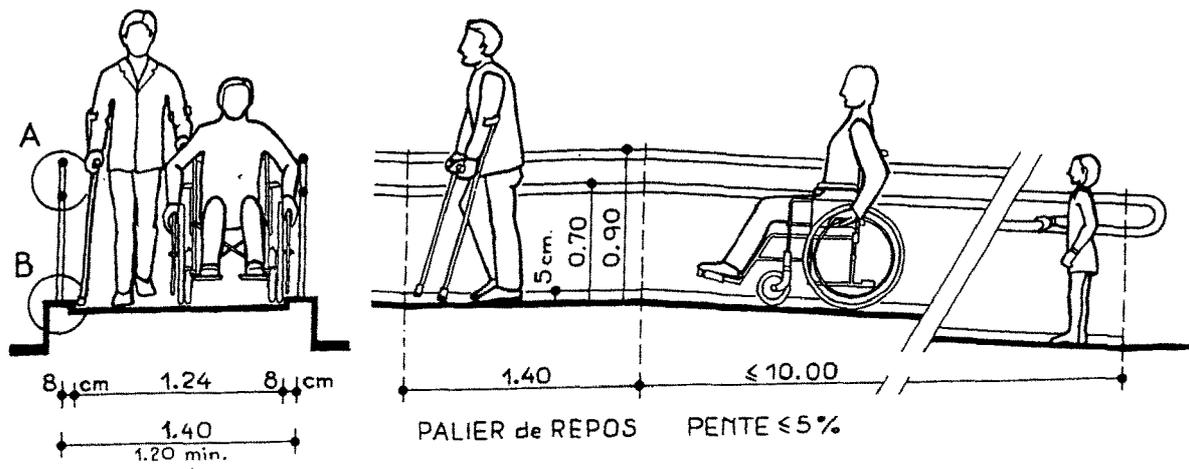
Il apparaît évident que des difficultés parfois insurmontables, dues aux traitements des sols et des circulations, empêcheront d'appliquer ces normes. Cela signifie que certaines parties de la ville, des parcs, etc., resteront en fait inaccessibles à des personnes non aidées.

2.3.4. Les rampes

Emprunter une rampe, c'est une façon de conserver le rythme de sa progression. Prendre un escalier, c'est l'interrompre. Pour certaines personnes à mobilité réduite, emprunter une rampe est une nécessité pour franchir une différence de niveau. Pour d'autres personnes, celles dites valides, qui pourraient prendre l'escalier, ce n'est qu'une question de choix d'après l'opportunité du moment. Ce double aspect, objectif et fonctionnel, subjectif et esthétique, doit être maintenu lorsque l'on conçoit l'aménagement d'une rampe. Quand elle double un escalier, il est souhaitable de ne pas la dissocier, visuellement au moins, dans l'espace, pour éviter une coupure sociale, ségrégative, entre ceux qui l'empruntent et les autres ²⁸.

La pente de la rampe doit être dans la limite définie pour le cheminement praticable, c'est-à-dire inférieure à 5%, ainsi que la fréquence des paliers de repos, une fois tous les 10 mètres. Pour l'application des tolérances dans les installations ouvertes au public, neuves et existantes, les normes sont les mêmes que pour les pentes. La rampe doit comporter une main courante ou un garde-corps préhensible lorsque la pente est supérieure à 4% et une bordure chasse-roue. Même pour les dénivelés inférieurs ou égaux à 40 cm, il est recommandé, dans le cas d'une rampe, de prévoir un garde-corps préhensible sur la longueur complète de la rampe. En effet, pour un dénivelé de 40 cm par exemple, avec une pente à 5%, la longueur de la rampe serait de 8 m et se trouverait sans protection. En cas de dérapage du fauteuil roulant, en descente par exemple, on risque de graves dangers de chute.

28 Tout doit être entrepris, en effet, pour éviter au maximum les aménagements ségrégatifs, voire humiliants, tels qu' une rampe à l'arrière du bâtiment, jouxtant le local poubelles et menant à une porte... fermée (nde).



Dispositions et dimensions de la rampe. A : main courante ; B : bordure chasse-roue.

La main courante est très utile aux personnes à mobilité réduite et aux enfants. Pour une meilleure préhension, il est d'usage de la faire dépasser de 0,30 m depuis le point de départ ou d'arrivée de la rampe. Pour une personne en fauteuil roulant ayant le plein usage de ses membres supérieurs, cette rampe peut servir à se tirer sur une pente plus forte que 5%. Quant à la bordure chasse-roue, elle sert d'élément de blocage pour la petite roue du fauteuil roulant, la canne ou la béquille. Elle sert également d'élément de repérage pour la canne d'aveugle.

2.3.5. Les ressauts et les bateaux

Comme nous l'avons vu dans le parcours effectué, les fauteuils électriques franchissent difficilement les ressauts et sont en général arrêtés par un ressaut de plus de 2 cm. On pourra, dans les projets de construction, presque toujours éviter les ressauts. Cependant, quand des travaux sont exécutés, on retrouve souvent des inexactitudes de calage et des raccords de revêtements de sol différents mal réalisés comme c'est le cas souvent avec l'asphalte et le dallage.

À ce sujet, la loi nous indique qu'« à titre exceptionnel pour les bateaux, ainsi que le prévoit le décret n° 78-109 relatif à l'accessibilité des établissements recevant du public et son arrêté d'application du 25 janvier 1979, le ressaut peut avoir une hauteur de 4 cm, s'il est chanfreiné à 1 pour 3 »²⁹.

Pour réaliser la continuité du cheminement praticable, il faut résoudre le problème de la traversée de la chaussée depuis le trottoir. Des cas de figure différents se présentent d'après :

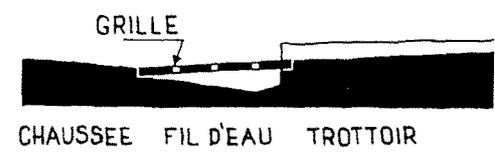
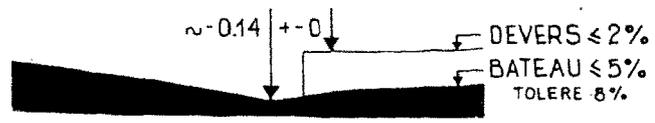
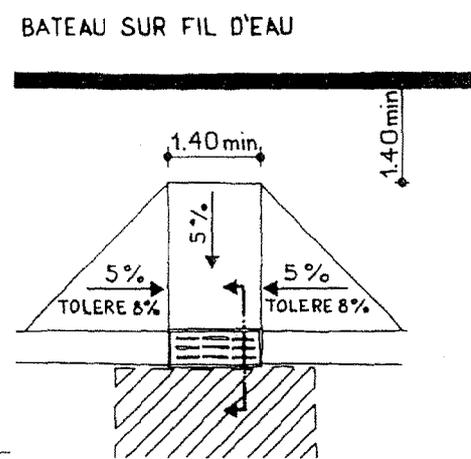
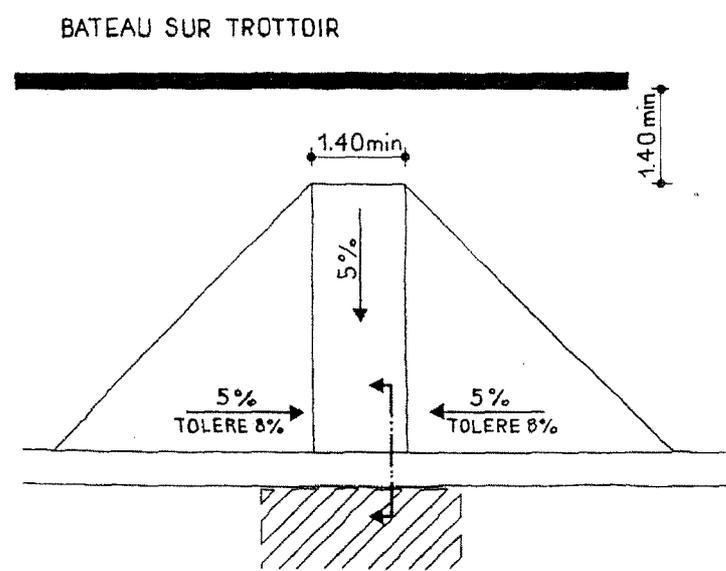
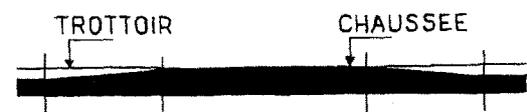
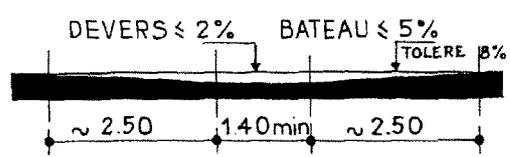
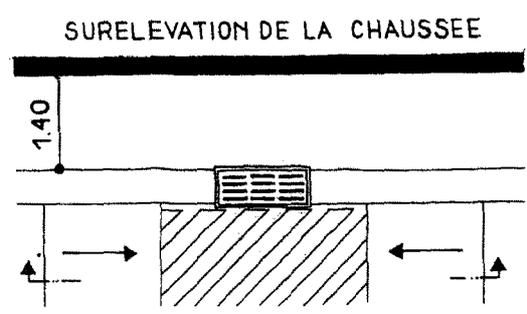
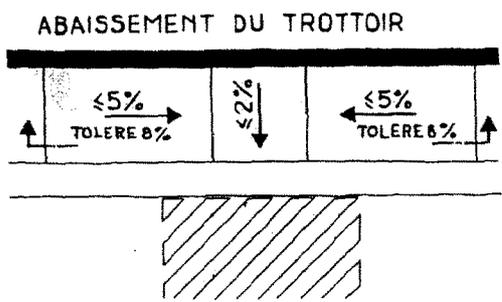
- les types de voies urbaines ;
- la topographie du lieu ;
- les équipements urbains ;
- le coût de l'aménagement.

À partir de ces critères, le choix de la conception d'un aménagement accessible peut se faire entre des voies urbaines sans trottoir avec traversée de la chaussée à niveau et des voies urbaines, avec trottoir et traversée par surélévation de chaussée ou par abaissement de trottoir en réalisant un bateau.

Les voies urbaines sans trottoir, appelées aussi voies piétonnes³⁰, permettent une traversée de la chaussée en restant au même niveau. Elles constituent un aménagement très bien adapté au déplacement des PMR et à tout le monde par la sécurité qu'elles procurent durant le déplacement. Il suffit lors de la réalisation de veiller au choix du revêtement de sol, au profil en travers dont la pente doit être inférieure à 1% ; car l'évacuation des eaux pluviales s'effectue souvent par des caniveaux à double pente. Il faut veiller

29 Circulaire n° 82-81 du 4 octobre 1982.

30 Cette définition est erronée, à double titre. Premièrement, si la voie piétonne n'a pas d'existence réglementaire, l'aire piétonne, elle, est définie comme étant « toute emprise affectée, de manière temporaire ou permanente, à la circulation des piétons et à l'intérieur du périmètre de laquelle la circulation des véhicules est soumise à des prescriptions particulières » (Art. R1 du code de la route). Deuxièmement, la présence ou non de trottoirs ne suffit pas à définir la zone dans laquelle on se trouve ; la seule chose que l'on peut dire, c'est que toute voie ouverte à la circulation publique - sans contrôle d'accès - doit clairement afficher une différenciation entre « trottoirs » et « chaussées » : matériaux de sol spécifiques, peinture, protection par du mobilier, dénivellation (c'est le trottoir classique), etc. (nde).



Bateaux et dévers.

également à l'orientation et à la largeur des fentes des grilles de caniveau. Il reste ensuite à rendre accessible l'entrée des commerces et de la voie elle-même depuis les autres voies.

Dans le cas des voies urbaines avec trottoir, celles-ci nécessitent l'aménagement de traversées perpendiculaires à l'axe de la chaussée. On peut alors réaliser la traversée au même niveau que le trottoir, privilégiant ainsi le piéton, le fauteuil roulant ou la poussette, car c'est la voiture qui franchit la différence de niveau. Cet aménagement ralentit la vitesse de l'automobiliste dans les quartiers résidentiels.

Cependant, le plus souvent, la traversée de la voie s'effectue au niveau de la chaussée en créant un bateau qui abaisse le trottoir. Nous nous intéresserons donc davantage à cette solution.

La réalisation d'un bateau est complexe, c'est à la fois un problème qui concerne :

- la pente du plan incliné ;
- l'implantation sur le trottoir ;
- le traitement du fil d'eau ;
- le choix du revêtement de sol.

Le bateau est constitué par un plan incliné perpendiculaire à la chaussée et par deux surfaces inclinées de raccordement au trottoir. La pente du plan incliné doit être inférieure à 5%.

En cas d'impossibilité technique, les possibilités sont les suivantes (normes Afnor 1978) :

- en site neuf :
 - 8% sur une longueur inférieure à 2 m ;
 - 12% sur une longueur inférieure à 0,50 m.

Comme la hauteur d'un trottoir est comprise entre 10 et 15 cm, la longueur du plan incliné peut être inférieure à 2 m. Quant aux surfaces de raccordement comprise entre le plan incliné et le trottoir, à condition que le cheminement praticable passe à en arrière du bateau, il est recommandé, lorsque le dégagement du sol le permet, d'utiliser la même pente que celle du plan incliné.

- en site existant :
 - 8% sur une longueur inférieure à 6 m ;
 - 12% sur une longueur inférieure à 2 m ;
 - 16% sur une longueur inférieure à 0,50m.

Il faut cependant remarquer que l'utilisation d'une pente de 16% pour le plan incliné ou de raccordement est très dangereuse lorsqu'elle est recouverte de neige et de verglas ; de plus, elle nécessite l'aide d'une tierce personne pour un individu en fauteuil manuel.

Le bateau peut être réalisé différemment suivant la largeur du trottoir. Lorsque le trottoir est large, la solution d'un bateau incliné à 5% est souvent adoptée, d'une largeur de 1,40 m au minimum en laissant un passage à l'arrière de 1,40 m pour le cheminement praticable sur le trottoir. Lorsque, au contraire, le trottoir est étroit, trois solutions sont souvent adoptées ³¹ :

³¹ Recommandations de l'Afnor, 1978.

— par abaissement du trottoir dans toute sa largeur ; le bateau devient un palier au niveau de la chaussée ; la pente du trottoir est de 5%, exceptionnellement de 8%, de part et d'autre du palier ;

— par surélévation de la chaussée ; seule la grille, de la largeur du cheminement, ou un double caniveau, est nécessaire pour le franchissement de la chaussée ;

— par l'installation d'une grille large formant bateau sur le fil d'eau.

Une situation particulière de l'implantation du bateau est celle du trottoir d'angle au carrefour des voies, dans laquelle les bateaux sont implantés suivant deux directions perpendiculaires ; les bateaux y sont alors séparés ou bien réunis par un plan incliné qui tourne l'angle.

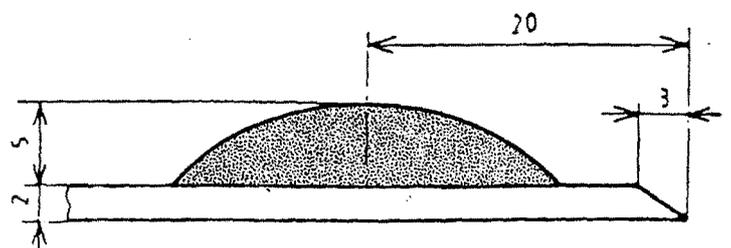
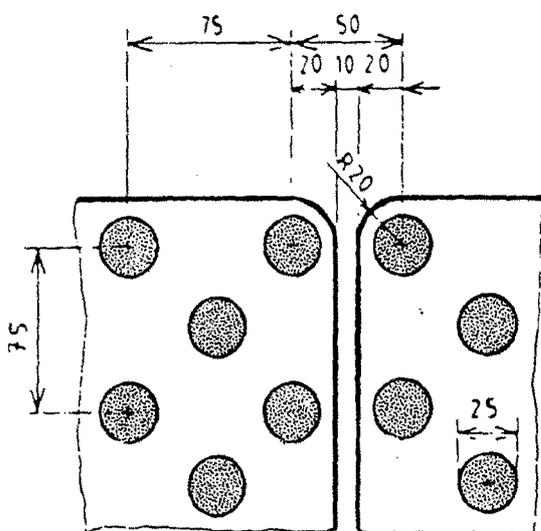
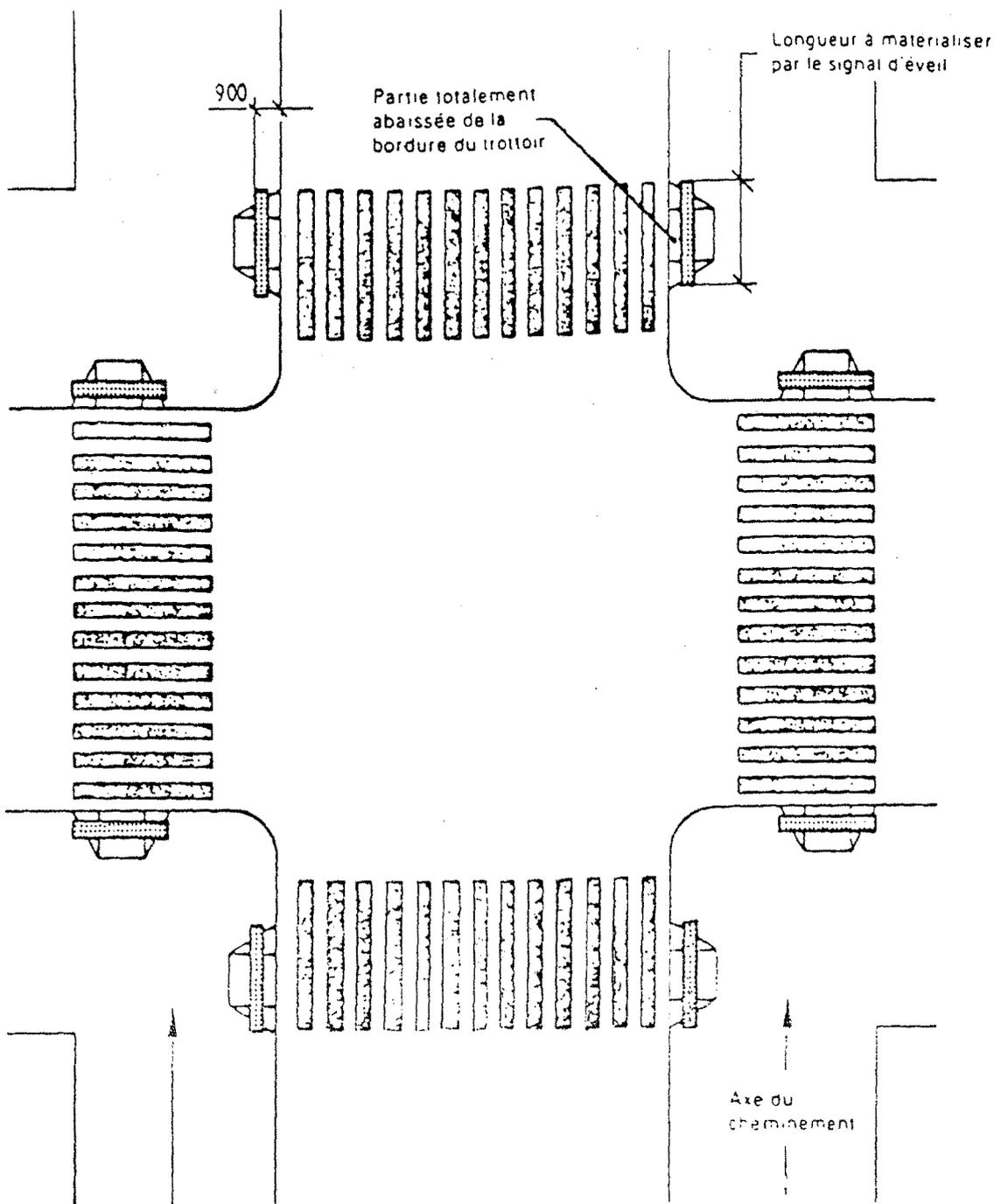
Lorsque le trottoir est abaissé, il faut que le fil d'eau ne soit pas interrompu pour ne pas avoir d'eau stagnante en bas du bateau. Si le point bas du fil d'eau est situé au-delà du bateau comme tel a toujours été le cas dans le parcours effectué dans le 11e arrt, il est possible d'aménager un caniveau à double pente à l'aide de petits éléments tels que des pavés ou à l'aide de bordures. Cette disposition présente l'avantage d'être très bien perçue par les personnes malvoyantes à cause du changement des matériaux à la délimitation entre chaussée et trottoir. Si le point bas du fil d'eau est situé au point bas du bateau, la bouche d'égout-avaloir est souvent remplacée par une grille-avaloir dont les fentes sont inférieures à 2 cm, disposées perpendiculairement au sens de la traversée ou, mieux encore, en maille carrée. Le seul désavantage pourrait être celui des feuilles et des différents déchets qui obstruent facilement les grilles ou les mailles carrées.

Les qualités d'un bon revêtement du bateau sont indispensables comme pour tout cheminement en faveur des PMR. De plus, il doit permettre d'obtenir une bonne réalisation plane et une mise en œuvre précise. Trois matériaux sont fréquemment recommandés pour ces réalisations : la pierre, l'asphalte et le ciment. Ce dernier matériau, et plus précisément le mortier de ciment strié et balayé pour ne pas être glissant, permet une mise en œuvre précise et une bonne planéité.

Pour les personnes aveugles et malvoyantes, il est nécessaire de signaler la limite entre le trottoir et la chaussée. Rappelons-nous la rencontre faite avec un aveugle dans le parcours effectué dans le 11e arrt ; il ne possédait aucun repère et se promenait au beau milieu de la chaussée sans pouvoir reconnaître où se situait le passage piéton. Le signal d'éveil et de vigilance aurait bien pu l'aider ; celui-ci doit alors être implanté sur le trottoir à la fois sur le bateau et sur les rampants. Différents matériaux sont expérimentés tels que dalles en caoutchouc collées à pastilles sphériques ou dalles en ciment profondément rainurées.

2.3.6. Le mobilier urbain

Le nombre des objets nécessaires à la vie urbaine et placés aux abords des bâtiments ne cesse d'augmenter. C'est pourquoi il est important d'en contrôler la forme et l'emplacement afin qu'ils ne constituent pas des obstacles au déplacement des PMR. Comme le dit la circulaire n° AS2 du 29 janvier 1979, article 2115 : « *les obstacles isolés tels que bornes, poteaux, etc., qu'une canne d'aveugle appréhende mal doivent être autant que possible évités sur*



Signalisation de la chaussée et caractéristiques dimensionnelles des dispositifs d'éveil de vigilance en millimètres.

les cheminements et aux abords de ceux-ci. Les obstacles situés en hauteur à moins de 2 m du sol (à hauteur de tête notamment) constituent un danger pour les personnes aveugles qui risquent de les heurter. »

Cette cohérence dans le choix et l'emplacement du mobilier urbain contribue largement à améliorer les qualités esthétiques d'un aménagement urbain. De plus, toutes les personnes sont concernées par le choix et l'implantation d'un objet du mobilier urbain. Cependant, pour les personnes se déplaçant en fauteuil roulant ou avec un landau, le fait qu'un élément se trouve implanté sur un cheminement praticable peut en bloquer le passage. C'est souvent le cas du trottoir existant qui a été diminué et encombré de mobilier urbain.

Pour les personnes aveugles et malvoyantes, l'implantation d'un nouvel élément peut interrompre le repérage au sol d'un cheminement.

Par définition, une personne à mobilité réduite, en fauteuil roulant ou avec un landau, se déplace plus lentement qu'une autre personne ; il faut qu'elle puisse s'abriter lorsqu'elle est surprise par le mauvais temps. En milieu urbain, les vitrines protégées, les abribus permettent de le faire. Les informations et les indications de ces derniers doivent être situés à 1,40 m du sol, hauteur de lecture d'une personne en fauteuil roulant, d'un enfant ou d'une personne adulte de petite taille. Le choix du caractère des lettres et leur taille doivent être étudiés pour être perçus facilement par les personnes malvoyantes. Pour les aveugles, il faut écrire les informations essentielles à l'aide de lettres en saillie permettant une lecture au toucher ³².

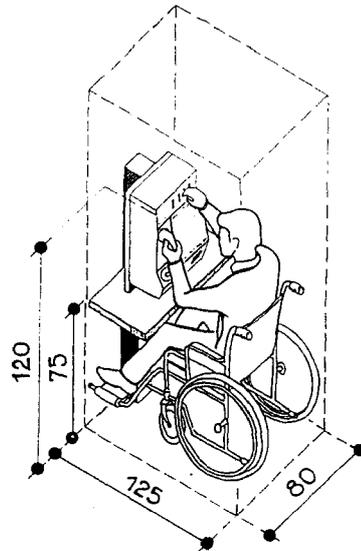
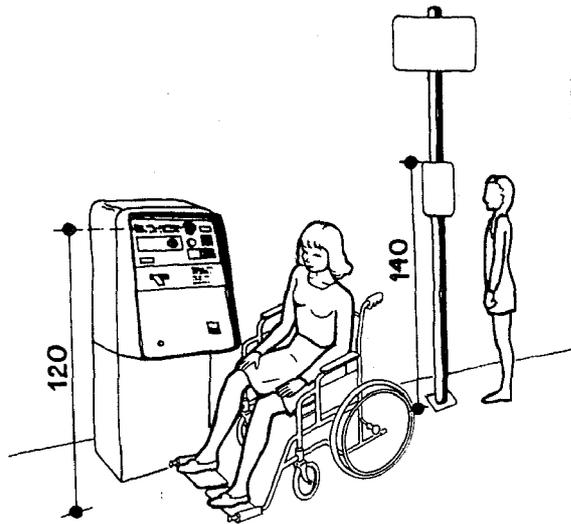
En ce qui concerne les horodateurs, ils doivent être implantés hors du cheminement praticable. D'autre part, les fentes des pièces et du ticket, les boutons de commande ne doivent pas être situés à une hauteur supérieure à 1,20 m pour l'atteinte d'une personne en fauteuil roulant ou de petite taille.

Les bornes de protection des piétons ne doivent être implantées sur le trottoir que si elles laissent subsister la largeur d'un cheminement praticable. Cependant, pour les personnes voyantes, ces bornes les protègent contre les voitures, au stationnement et à la traversée de la chaussée lors des passages protégés ³³ ; mais pour les personnes aveugles dont le repère de cheminement à la canne est le bord du trottoir, la présence des bornes est dangereuse. D'où l'intérêt, comme nous l'avons vu précédemment, de changer le revêtement de sol au droit des bornes de façon à retrouver un marquage et une indication face à l'obstacle.

La hauteur du comptoir d'un kiosque à journaux ne doit pas être supérieure à 0,80 m du sol pour être utilisable par les personnes en fauteuil roulant. Ceci paraît d'autant plus indispensable car de nombreux magasins vendant des journaux sont inaccessibles pour ces personnes-là. Les boîtes aux lettres doivent être placées de façon qu'elles soient accessibles en fauteuil roulant ; pour cela, il faut laisser une distance minimale de 0,90 m devant la boîte. On l'obtient facilement en l'orientant plutôt vers le cheminement que vers la chaussée. La hauteur de la fente doit être située à 1,20 m du sol ou, mieux, à 1 m, car les enfants aussi doivent y avoir accès. En ce qui concerne les armoires de France Telecom, il est utile de créer des renforcements afin de les encastrer le plus possible.

³² Braille (nde).

³³ *Passage protégé* est une acception impropre : il faut dire *passage piéton* (ou, à la rigueur, *passage zébré*) (nde).



Trois exemples de mobilier urbain : atteintes visuelles et gestuelles du parcmètre, de l'arrêt de bus et cabine téléphonique.

Une cabine téléphonique, pour être accessible, doit permettre au fauteuil roulant de se placer devant le combiné. À l'extérieur des bâtiments, la cabine est généralement constituée de panneaux latéraux vitrés et d'un toit. La dimension intérieure de la cabine hors de tout encombrement de porte doit être de 1,25 m x 0,80 m. La hauteur maximale du combiné est de 1,10 m. Pour lire le cadran, sa hauteur ne doit pas dépasser 1,20 m, les fentes de pièces 1,20 m et la tablette 0,75 m. Ces dispositions, si elles étaient généralisées, ne gêneraient en rien la personne valide qui téléphone et le fait de n'avoir qu'un seul modèle représenterait un gain social, par l'intégration des personnes handicapées, et économique, par la rationalisation de la production du modèle.

Pour les personnes âgées et les personnes semi-ambulantes, s'asseoir et se relever est difficile. Il ne faut pas que cette difficulté devienne une impossibilité en choisissant un banc à l'assise trop basse ou dont la forme trop creuse - par ailleurs plus confortable - empêche de se relever. Certaines personnes semi-ambulantes, très appareillées, préfèrent se reposer en s'appuyant plutôt qu'en s'asseyant. Il est possible de prévoir dans l'aménagement d'un muret ou près d'un abribus, en plus de l'installation d'un banc, un adossement possible au profil légèrement incliné.

En ce qui concerne les bacs à fleurs, dans la mesure où ils sont posés sur le sol en dehors du cheminement praticable, il ne sont pas des obstacles à la mobilité de la personne en fauteuil ou de l'aveugle. D'autre part, le choix d'une forme cylindrique ou aux angles arrondis est préférable.

Il en est de même pour les poubelles et leur implantation ; souvent, elles sont fixées à un poteau électrique, à un abribus pour ainsi ne pas encombrer le trottoir.

Il est important de bien éclairer le cheminement praticable et le mobilier urbain, non seulement pour les personnes malvoyantes, mais aussi pour que les PMR puissent repérer commodément ce qui, rapporté à leur handicap, devient une barrière architecturale ; par exemple, des différences de niveau entre les revêtements de sol, des trous, des fentes qui apparaissent à l'usage. Il faut éviter d'encombrer le sol, en implantant des consoles, lorsque cela est possible, ou en groupant plusieurs éclairages sur un même support.

Le mobilier d'information doit lui aussi s'adapter aux besoins des PMR. Le panneau d'affichage sur support central avec deux larges porte-à-faux de plus de 0,30 m est à éviter ; on lui préférera, pour la sécurité du déplacement des aveugles et des petits enfants, celui dont les dimensions d'implantation au sol sont les mêmes que l'enveloppe à la hauteur des personnes. La colonne d'affichage ³⁴ est la forme la plus sûre pour la fluidité des déplacements des personnes handicapées ou non. En ce qui concerne la plaque de la rue, il apparaît plus adapté d'adosser celle-ci sur un bâtiment ou sur un aménagement extérieur afin d'éviter l'encombrement du sol.

La signalisation sonore et visuelle occupe une place très importante dans une ville ; elle est constituée d'un ensemble de signaux faisant appel à des perceptions sonores, visuelles, tactiles et kinesthésiques. Aussi, la personne dont le handicap touche l'une de ces perceptions peut recevoir l'information à l'aide des autres. C'est le cas du signal sonore associé au feu tricolore pour

34 Communément appelée *colonne Morris* (nde).

l'aveugle ou le malvoyant, ou encore le changement de matériau sur le bateau à la traversée de la chaussée associée aux bandes de couleur et aux inscriptions du sol pour le malvoyant, la personne âgée, en fauteuil roulant ou tout simplement pour la personne valide distraite.

Nous mettons ici l'accent sur l'importance de cette signalisation sonore envers les personnes aveugles. En effet, pour traverser la rue, ces personnes circulent à l'oreille, en s'engageant lorsqu'elles perçoivent un arrêt du flux des véhicules. Lorsque la circulation automobile est intense, il n'y a pas d'autre alternative que l'aide ou un feu sonore automatique ³⁵. Cette installation est cependant rarement visible dans les aménagements urbains et on a de la peine à imaginer le sort des aveugles dans la jungle d'une ville.

La loi précise à propos de la signalisation visuelle que « *les cheminements praticables par les personnes à mobilité réduite, lorsqu'ils ne se confondent pas avec les cheminements du public, doivent être signalés. Le symbole d'accessibilité figure une personne assise dans un fauteuil, vue de profil. Les dispositions prises pour assurer aux personnes handicapées à mobilité réduite l'usage des services sont affichées de manière visible en un lieu accessible* » ³⁶.

2.3.7. Les places de stationnement des automobiles

Au cours du parcours que nous avons effectué, nous n'avons pas rencontré d'handicapés possédant un véhicule. En effet, Mme X et Mme Y, du fait de leur important handicap, ne peuvent conduire une voiture. Cependant, nous avons recensé plusieurs places de stationnement au sein du secteur étudié. Celles-ci ne se sont pas d'ailleurs avérées toutes conformes aux dimensions établies et leur nombre est bien trop insuffisant encore.

Il s'agit là d'un problème particulièrement important et qui concerne véritablement l'accessibilité des villes. Les transports en commun étant trop souvent impraticables pour les personnes handicapées, l'automobile constitue pour beaucoup d'entre elles le moyen indispensable à leur autonomie physique et même à leur indépendance financière puisqu'elle constitue l'unique moyen de transport du domicile au lieu de travail, au lieu de loisir et à tous les autres endroits dont la fréquentation est indispensable à la vie quotidienne. Les handicapés qui utilisent leur véhicule personnel doivent pouvoir s'arrêter sans être obligés d'effectuer de longues distances pour se rendre au point désiré. Il faut également qu'il y ait assez d'aisance pour autoriser toutes les manoeuvres ou manipulations nécessaires.

Le problème du stationnement appelle donc plusieurs remarques. Tout d'abord, le nombre de places aménagées est prévu dans l'article 5 du décret du 1er février 1978 qui précise que tout parc de stationnement, intérieur ou extérieur, dépendant d'une installation ouverte au public, doit comporter une ou plusieurs places aménagées pour les handicapés. Le nombre doit être au minimum d'une place pour cinquante emplacements et autant par fractions de cinquante supplémentaires.

D'autre part, il est spécifié dans ce même texte que la largeur de l'emplacement réservé ne doit pas être inférieure à 3,30 m (comprenant une

³⁵ Feu sonore est un terme inapproprié. L'expression consacrée est *répétiteur piéton de feu pour aveugles*. Il s'agit d'un dispositif permettant aux aveugles et aux malvoyants de connaître l'état de la figurine piéton par l'intermédiaire d'un message sonore ou tactile. La normalisation de ce dispositif est en cours (nde).

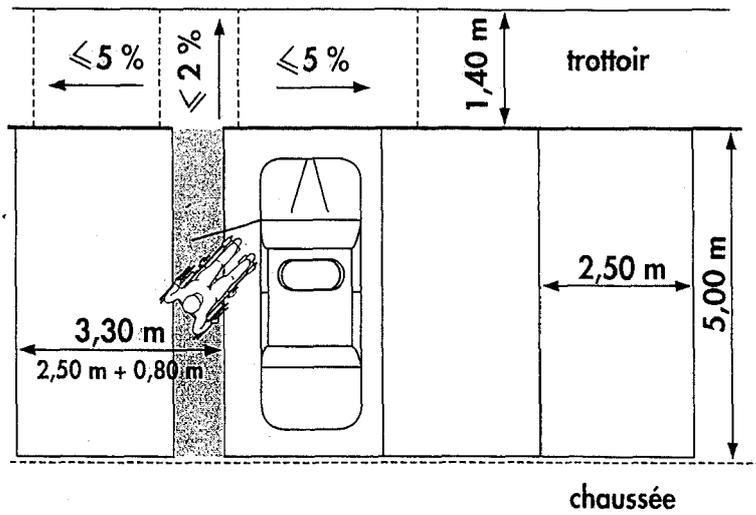
³⁶ Décret n° 78-109 du 1^{er} février 1978, articles 5 et 11.

bande latérale de 0,80 m libre de tout obstacle et protégée de la circulation des autres véhicules). En effet, si l'on admet que le véhicule mesure 1,60 m de largeur, on ajoute 1,20 m du côté du transfert et 0,50 m de l'autre côté afin de permettre l'accès au véhicule stationné à l'emplacement voisin.

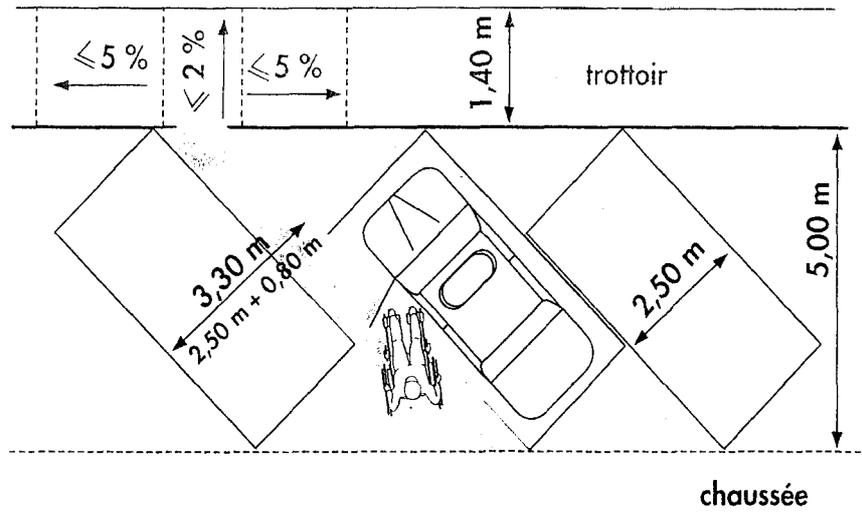
La signalisation des parkings ou emplacements réservés s'effectue habituellement par un poteau qui supporte le symbole international d'accessibilité mais souvent aussi au sol ! Le raccordement de la surface proprement dite du parking avec le cheminement piéton doit se faire en continuité, en respectant les dimensions du cheminement praticable. Le trajet doit être continu et distingué avec un marquage au sol ou à l'aide d'un matériau qui le distingue des surfaces de roulement.

Les implantations de parkings ou de stationnements doivent faire l'objet d'études particulières notamment en liaison étroite avec les handicapés en tenant compte de leurs besoins. La politique urbaine doit également être cohérente dans ses choix en multipliant les places de stationnement pour les PMR ou en généralisant les transports publics accessibles à ces mêmes personnes. Enfin, un autre problème mérite une attention particulière ; il s'agit de savoir comment on peut rendre compatibles des éléments aussi divers que l'aménagement de la voirie, le stationnement des véhicules des handicapés et le respect du code de la route.

Il ne faut cependant pas négliger les possibilités technologiques ou même législatives que l'avenir peut dégager. Ainsi, en ce qui concerne les fauteuils roulants, ils pourraient être construits de façon plus adaptée, avec une charge d'accumulateur à durée plus longue, ainsi que la diffusion d'appareils élévateurs - résolvant des problèmes là où il n'y avait pas de solutions - comme à Venise pour le franchissement de nombreux ponts.



implantation en bataille



implantation en épi

Encombrement et implantation des places de stationnement pour valides et handicapés.

3. L'accessibilité : une autre façon de voir la ville

3.1. Une politique d'ensemble à l'égard des PMR

3.1.1. Des textes législatifs ambitieux

La politique d'accessibilité définie par les pouvoirs publics en concertation avec les associations de personnes handicapées, en optant d'emblée pour un champ d'application très étendu et pour une définition de l'accessibilité extensive - avec l'introduction du terme de PMR -, vise à modifier profondément l'environnement bâti. C'est une politique ambitieuse qui, en concertation avec les obligations imposées par les textes, cherche à enclencher une dynamique forte d'accessibilité.

L'accessibilité est un concept flou qui a pourtant essayé d'être expliqué depuis une vingtaine d'années environ. L'obligation d'accessibilité est définie légalement comme une obligation de résultat : il s'agit d'assurer l'usage normal de toutes les fonctions d'une installation, ce qui implique la possibilité pour tout individu d'accéder physiquement en tous points à celle-ci. Il s'agit donc, non pas de réadapter les personnes handicapées, ni de leur prévoir des univers spécialisés ou des statuts protégés, mais de supprimer les obstacles que leur impose l'environnement ordinaire. Ainsi se trouve reconnue la détermination du handicap, la participation des facteurs environnementaux.

L'ambition des pouvoirs publics se manifeste également dans le choix d'une définition de l'accessibilité en référence à la circulation des personnes en fauteuil roulant. L'article 3 du décret du 4 août 1980 spécifie bien que « *doivent être accessibles, par un cheminement praticable sans discontinuité, aux personnes handicapées à mobilité réduite, y compris celles qui se déplacent en fauteuil roulant, les bâtiments d'habitation collectifs, la voirie [...]* ». Complémentaire de la notion d'accessibilité, la notion d'adaptabilité qui concerne les conditions d'utilisation des diverses fonctions d'un lieu se définit également en incluant les besoins des personnes se déplaçant en fauteuil roulant, dans ce même article 3 du décret du 4 août 1980.

Les textes législatifs sur l'accessibilité semblent bien ainsi instituer de nouvelles conceptions du handicap et de l'intégration. Cette dernière trouvait auparavant sa limite première dans leurs facultés d'adaptation aux contraintes imposées par un environnement urbain, conçu en référence aux valides. Après la loi de 1975, le fauteuil roulant, symbole de handicap, devient symbole d'accessibilité comme si ce même handicap disparaissait. Il faut bien là prendre conscience de la radicalité du changement. D'autre part, avec le terme de PMR, le handicap n'est plus pensé comme lié exclusivement à l'état caractéristique des personnes dites handicapées.

L'importance accordée à la réflexion sur ces notions et son contenu traduit ainsi l'impact du nouveau modèle d'intégration, institué d'ailleurs par l'article 49 de la loi d'orientation du 30 juin 1975 : un modèle d'intégration non plus fondé sur la normalisation des « infirmes », mais sur l'accessibilisation (*sic*) des milieux de vie.

Si la loi a joué un rôle primordial dans l'élan donné à l'accessibilisation des aménagements urbains, les premiers développements de l'accessibilité attirent l'attention sur la variabilité du degré et des modalités de mise en

application des dispositions prévues, comme des expérimentations locales qui les ont précédées, en fondation des initiatives des acteurs, de leurs représentations du problème, du coût des opérations et des moyens de financement.

3.1.2. Réalisations et contrôle de l'accessibilité

La législation prévoyait que toutes les communes de plus de 5000 habitants devaient faire l'inventaire des bâtiments, des locaux, des aménagements urbains destinés à accueillir du public et plus spécifiquement des PMR, des handicapés. Ces instructions se trouvent cependant imparfaitement suivies. D'autre part, l'utilisation du symbole international d'accessibilité suppose lui aussi que l'on assure que ces aménagements dotés de ce sigle répondent aux normes établies.

Le contrôle des réalisations paraît indispensable, même si ce travail semble long à réaliser. La démarche pourrait être la même que pour le contrôle de la sécurité. Et c'est à partir d'une telle analyse que les partenaires, les élus, les services techniques, les associations pourront apprécier l'accessibilité ainsi que les programmes d'amélioration à réaliser.

Depuis 10 ans environ, où en sont les efforts des villes de France dans ce domaine ?

Dès le début, certaines municipalités ont pris des initiatives, souvent avant même la parution des normes obligatoires.

C'est ainsi que dès 1976 la ville de Lorient ³⁷ (Morbihan, 6 000 habitants) débloquent un crédit de 130 000 F pour l'aménagement de la voirie. En effet, le directeur du centre de rééducation fonctionnelle de Kerpape, proche de la ville, a suscité la prise de conscience des élus. Lors d'une campagne de prévention destinée aux piétons, il a relevé l'oubli des handicapés. Ce fut alors le détonateur des initiatives de la ville dans ce domaine. Aujourd'hui 15 km de cheminement adaptés desservent les principaux équipements et services publics. Côté transport, le Sivom du pays de Lorient, regroupant six communes, a créé en 1977 un service spécifique de transport pour les PMR. Les non-voyants ne sont pas oubliés. En effet les bus du Sivom sont pourvus d'un système d'appel sélectif. Les non-voyants possèdent un boîtier sur lequel ils sélectionnent leur ligne, à partir de l'arrêt où ils se trouvent. Cette télécommande émet un signal reçu par le conducteur de bus, qui renvoie un accusé de réception, indiquant que la demande a été prise en compte. Lorient a multiplié ses initiatives : feux sonores dans le centre-ville, quarante cabines téléphoniques accessibles, etc. La liste n'est pas : le dialogue avec les associations est constant et la municipalité a un programme pluriannuel d'équipements pour handicapés, dans le cadre d'une charte signée en décembre dernier ³⁸ avec Michel Gillibert, secrétaire d'État aux handicapés, accidentés de la vie.

La ville de Nantes, de son côté, prévoyait 348 000 F de travaux dès 1977. Quant à la revue *Faire face* ³⁹ de l'association des paralysés de France, elle cite « *Bordeaux et Grenoble comme villes pilotes, accueillantes pour les*

37 L'insertion sociale des personnes handicapées à Bordeaux, Grenoble, Lorient, Centre national d'art et de culture Georges Pompidou, centre de création industrielle, 1981, 250 p.

38 Année non précisée (nde).

39 P. Le Terrier, L'accessibilité, elle conditionne toutes les activités des handicapés, *Faire Face*, novembre 1984, n° 407, p.19-27.

handicapés ». Enfin, en ce qui concerne Saint-Étienne, la ville débloquent, dès 1980, 552 000 F pour les seuls abaissés de trottoirs. Notons aussi, à titre d'exemple, que la ville d'Angoulême votait un crédit de 600 000 F en 1981, tandis qu'Avignon retenait 250 000 F pour les mêmes travaux. Nice, de son côté, réservait à cette époque 1,8 MF pour rendre la place et ses abords accessibles.

Tout récemment, la revue *Que choisir* présentait un dossier qui, s'il souligne l'effort de plusieurs villes sur le plan de l'accessibilité, n'en dresse pas moins un bilan encore assez négatif dans ce domaine. Sur 200 villes et lieux visités, cette revue note en particulier :

- sur 2493 rues enquêtées, 1362 seulement sont praticables ;
- sur 3745 passages piétons, 1073 ont des trottoirs abaissés ;
- sur 3361 services publics, 2059 sont encore inaccessibles ;
- sur 13566 commerces, 69% ne sont pas encore réellement accessibles.

En ce qui concerne Paris, les handicapés soulignent eux-mêmes combien il est difficile pour eux de circuler dans la capitale. Il est vrai que cette agglomération représente une sorte de monstre où, contrairement aux villes de province, l'initiative des associations de handicapés est plus difficile à s'exprimer. Si, dans des villes plus modestes, des liens humains et une meilleure connaissance réciproque facilitent le dialogue, à Paris, il en est autrement. En effet, d'une part, le combat semble inégal entre les associations souvent dispersées et l'imposante organisation administrative de la cité, et, d'autre part, la ville de Paris est tributaire d'un passé architectural qui laisse peu de place aux constructions neuves. Ceci se traduit par une quantité imposante de bâtiments, de services et de rues à transformer et à rendre accessibles. Il semble cependant important de noter que la percée des grands boulevards effectuée par Haussmann a contribué activement à faciliter le déplacement et les aménagements en faveur des PMR.

Dans le domaine de l'application de la législation, tout se résume, à propos de l'accessibilité, à une prise de conscience des responsabilités. Le point essentiel reste bien la motivation des élus, des pouvoirs publics, des services techniques. En effet, en 1981, on estimait que plus de la moitié des départements de France n'avaient sollicité auprès de l'État aucune subvention pour amorcer des études dans le domaine de l'accessibilité.

3.1.3. Les acteurs : initiatives et représentations

Engagée en 1982, la décentralisation a permis de transférer certaines compétences - autrefois exercée par l'État - vers les collectivités locales. De nouvelles responsabilités ont ainsi été confiées aux communes, aux départements et aux régions. C'est notamment le cas en matière d'urbanisme. En effet, depuis la loi du 7 janvier 1983, l'élaboration des plans d'occupation des sols est une procédure conduite par le maire et non plus par le préfet. Dans tous les cas de figures, le permis de construire ne peut être accordé que si les règles d'urbanisme sont respectées. Par ailleurs, il est important de rappeler que le principe de la territorialité des lois s'applique toujours. En d'autres termes, les communes, les départements et les régions doivent tenir compte des dispositions législatives et réglementaires fixées par l'État, y compris en matière d'accessibilité pour l'ensemble des travaux

urbains. On peut cependant souligner l'importance d'un passé architectural ou bien urbanistique constituant des obstacles majeurs, souvent infranchissables.

La plupart des publications consacrées au développement de l'accessibilité en site urbain mettent en valeur le rôle actuel ou potentiel des diverses catégories d'acteurs concernés. Ces dernières sont généralement les personnes handicapées et les PMR plus généralement - avec un nombre important de personnes âgées - qui informent, sensibilisent et contrôlent. Ce sont également les constructeurs, les maîtres d'ouvrages, les architectes, les urbanistes, les entrepreneurs, les ingénieurs des villes, les techniciens, etc., en tant que réalisateurs, et tous les responsables des collectivités locales, les élus en tant que décideurs.

Handicapés et PMR

Les handicapés et tous les PMR, ainsi que leurs associations, sont ceux qui jouent un rôle primordial dans la mise en place d'une politique d'accessibilité. Les initiatives à ce sujet se déclenchent grâce à leur pression et à leur volonté. Ils jouent un rôle privilégié en tant que partenaires et conseillers face à leurs besoins au sein d'une ville. Quand le processus d'accessibilisation est enclenché, il s'agit de l'accompagner dans le temps et de s'assurer de sa bonne adéquation et de sa faisabilité. Là encore, les associations de handicapés et tous les PMR constituent des partenaires indispensables pour les concepteurs et les réalisateurs en se montrant disponibles et efficaces pour remplir cette fonction.

Par ailleurs, depuis longtemps, la Dafu ⁴⁰ a contribué à créer un savoir-faire technique à l'échelle locale, en mettant au point des moyens pédagogiques pour décrire les difficultés que rencontrent les personnes handicapées (aussi bien sur le plan moteur que sensoriel) dans leurs déplacements quotidiens et présenter les procédures de concertation et les solutions techniques utilisables pour les surmonter, tout en soulignant l'idée suivante : ce qui est commode pour la personne handicapée l'est également pour la mère ⁴¹ poussant un landau, pour la personne chargée de paquets, pour chacun d'entre nous.

Il apparaît ainsi clairement, au total, que le processus d'accessibilisation a été déclenché principalement par les associations de personnes handicapées.

Les obstacles, quant à eux, proviennent précisément, bien souvent, de la difficulté des associations de constituer des forces locales suffisantes partout. Et lorsqu'elles existent bel et bien, il ne leur est pas toujours aisé de faire aboutir leurs propositions.

La direction départementale de l'équipement (DDE)

En ce qui concerne les problèmes d'accessibilité liés à l'aménagement urbain, ce sont les DDE qui sont chargés sur le terrain de faire respecter la réglementation.

Cependant, comme le montrent les exemples suivants, elles ne se cantonnent pas dans ce simple rôle. En effet, dans les Bouches-du-Rhône, sur douze opérations contrôlées à des titres divers figurait dix fois la rubrique accessibilité.

La DDE met également en avant d'autres formes d'action : conseil au public, conseil aux maîtres d'ouvrage publics ou privés, aux maîtres d'oeuvre, aux contrôleurs qui viennent solliciter des avis sur des interprétations possibles de

40 Direction de l'aménagement foncier et de l'urbanisme.

41 Ou le père, ou qui que ce soit d'autre... (nde).

la réglementation. Son rôle majeur reste cependant celui de contrôler systématiquement sur place la conformité des projets à la réglementation accessibilité, avant de procéder à des contrôles systématiques.

L'ensemble de l'action de la DDE se fait en concertation avec l'office départemental pour les personnes handicapées. La collaboration avec les associations, tant au niveau national que local, est une constante de l'action du ministère.

L'ingénieur municipal

Il convient d'évoquer le rôle primordial de l'ingénieur municipal à propos de la voirie et des locaux publics, qui se rapproche de celui d'un architecte à propos des logements.

Ce fonctionnaire a dans son domaine un rôle essentiel à jouer. Comme l'architecte, on lui demande de réaliser un programme. Cette initiative revient en général aux élus mais il lui appartient de proposer les moyens techniques et de trouver les solutions pratiques. Il fait partie d'un ensemble de personnes qui sont toutes concernées par l'accessibilité : le maire, les conseillers, les fournisseurs de matériaux, les représentants d'autres administrations, etc. L'ingénieur se doit également d'être à l'écoute des associations de handicapés, des usagers, des piétons et de tous les PMR. Il se trouve donc au centre d'un faisceau de projets, de demandes, d'attentes et c'est lui qui bien souvent connaît le mieux les limites techniques des travaux envisagés, en tenant compte des normes d'accessibilité. Il évalue les coûts, rassemble la documentation, s'inspire d'expériences positives ; il est amené à faire preuve d'imagination, son rôle est essentiel.

Lorsque nous avons rencontré Hervé Biraud, ingénieur des travaux à la direction de la voirie, dépendant de la mairie de Paris et chargé du XI^e arr^t, il nous a clairement expliqué que tous les projets dépendent des crédits disponibles. En fonction de ces derniers, la direction de la voirie détermine des priorités, notamment en matière d'accessibilité. Ainsi, puisqu'il semble très difficile financièrement de travailler systématiquement sur chaque problème rencontré, la direction de la voirie travaille sur des cheminements en fonction de souhaits exprimés par les handicapés du quartier.

Ce même ingénieur municipal doit également tenir compte de toutes les contradictions qui peuvent se révéler lors d'un aménagement urbain. En effet, comme nous l'avons vu précédemment, tenir compte de tous les PMR et de leurs handicaps variés est peu aisé quand il s'agit de réaliser des améliorations dans leurs cheminements puisqu'ils ne réagissent pas tous de la même façon et ne sont pas non plus gênés de façon identique physiquement. C'est donc l'ingénieur municipal qui devra faire des choix, établir des priorités de façon la plus adaptée possible pour tous les PMR, même si souvent ces mesures sont à courte vue à cause de systèmes de gestion budgétaire par objectif.

C'est pourquoi, pour l'aider dans sa tâche, la municipalité devra favoriser sa formation et l'actualisation de ses connaissances car, comme l'architecte, il lui faut travailler en tenant compte des données techniques, de la législation, dans le cadre de demandes parfois contradictoires. Il aura également à se soucier de la sensibilisation et de la formation des équipes de techniciens qu'il anime.

Les élus

Il apparaît fondamental que la politique à l'égard des PMR soit tout d'abord menée par tous les élus qui ont de plus en plus la charge des problèmes locaux. Ils doivent non seulement être les premiers à vouloir appliquer la législation, mais il faut les convaincre, les motiver pour qu'ils deviennent eux-mêmes les acteurs de l'accessibilité dans l'aménagement urbain.

En effet, leur rôle semble déterminant pour une mobilisation, une sensibilisation et une prise de conscience générale. Car il faut bien comprendre que, au-delà de l'existence des dispositifs législatifs et des avancées réalisées, la diffusion de l'information, le dégagement de crédits en faveur de l'accessibilité et la divulgation de la notion d'intérêt général incombent aux représentants élus.

Cet effort d'information s'adressant également aux techniciens, aux services municipaux, sera d'autant plus aisé que les élus des collectivités locales seront eux-mêmes les promoteurs d'une telle politique. La responsabilité d'un état de fait appartient à tous et notamment aux administrateurs dans la mise en oeuvre d'une politique à courte vue, privilégiant la gestion par objectif souvent au détriment de l'intérêt public. Il est important que ces élus entretiennent avec tous les PMR et les associations des relations suivies afin de ne jamais perdre de vue la nécessité de construire une politique d'ensemble en faveur de toutes ces personnes et de donner en conséquence des directives utiles à leurs collaborateurs. En fait, en ce qui concerne la politique d'ensemble en faveur des PMR menée par les élus, tout se résume à une prise de conscience de leurs responsabilités.

3.1.4. Aspects économiques de l'accessibilité

Les aspects économiques de l'accessibilité sont le plus souvent abordés sous l'angle des coûts, des surcoûts et des moyens de financement. Cet abord pratique du problème est fondamental, il apparaîtrait cependant nécessaire de prendre en compte les diverses retombées économiques de l'accessibilité.

En ce qui concerne le coût ou le surcoût des travaux, une différence importante est à faire selon qu'il s'agit de rendre accessible une construction dès le stade du projet ou d'introduire l'accessibilité dans un cadre déjà bâti. Dans le premier cas, on parle généralement de surcoût, en le situant par rapport au coût total des travaux, et on l'estime en moyenne comme inférieur au coût de l'accessibilité réalisé après coup. Le surcoût et le coût peuvent varier assez sensiblement selon les contextes environnementaux dans lesquels se situent les opérations d'aménagement. On les situe généralement dans une fourchette de 0 à 5%, allant parfois jusqu'à 10%.

Les surcoûts liés à l'accessibilisation des installations neuves ouvertes au public, bâtiments publics et voiries, sont souvent considérés comme nuls ou très négligeables si les dispositions sont prévues à l'origine des projets. En ce qui concerne le coût de l'accessibilisation des installations anciennes ouvertes au public, il varie fortement selon que l'opération s'effectue lors de travaux de rénovation ou qu'elle est engagée de manière indépendante. Faible ou nulle dans le premier cas, elle nécessite un engagement financier plus ou moins notable dans le second.

Le montant annuel des crédits consacrés à cette politique varie largement d'une ville à l'autre, suivant le rythme choisi par ces adaptations progressives. À titre d'exemple, en 1989, pour l'aménagement en faveur des PMR au sein du XI^e arr^t, près de 300 000 F ont été débloqués. Cependant, il faut préciser que

l'abaissement d'un trottoir considéré comme problématique à cause de la présence de nombreux mobiliers urbains et d'installations diverses peut s'avérer supérieur à lui seul à ce budget de l'année. À l'inverse, certaines villes, en intégrant l'accessibilisation de la voirie aux travaux de réaménagements et d'entretien, ont réussi des performances économiques très intéressantes. L'État peut participer à ces dépenses, notamment par le fonds spécial aménagement urbain ; celui-ci peut participer aux financements des travaux extérieurs et d'accès aux bâtiments.

Si l'accessibilité à un coût, elle peut aussi être posée comme susceptible d'apporter des avantages économiques et des progrès sociaux. Il faut d'abord considérer l'effet de relance produit par les investissements en matière d'aménagement urbain, s'agissant du secteur du bâtiment et des travaux publics, qui joue un rôle particulièrement important dans l'activité économique. Ensuite, par l'accessibilité, les personnes handicapées ont davantage accès aux marchés de consommation. D'autre part, en favorisant l'intégration sociale et professionnelle des personnes handicapées, l'accessibilité peut aussi certainement conduire à un allègement des dépenses sociales par la diminution du nombre de prises en charge, dans les institutions spécialisées notamment.

L'accessibilité concerne d'abord les personnes handicapées dont le nombre semble représenter, d'après de multiples estimations, environ 10% de la population ⁴². Ainsi se trouvent relativisés les coûts des travaux d'accessibilité (inférieurs ou égaux à 10%, au moins pour les constructions nouvelles).

Comme l'accessibilité répond aux besoins de mobilité d'une population beaucoup plus large : personnes âgées, jeunes enfants, femmes enceintes, femmes poussant des landaux, hommes et femmes poussant des caddies, handicapés temporaires, etc., et que différentes études démontrent que les difficultés de locomotion concernent une partie importante de la population, ces coûts financiers sont donc destinés à un large public. D'autre part, pour les personnes valides, l'accessibilité c'est la diminution de la dangerosité des déplacements et elle implique alors la réduction des accidents, source de pertes de salaires, d'absentéisme, etc.

L'accessibilité, comme nous le verrons plus loin, apporte un mieux-être social en permettant une liberté de circulation aux PMR. C'est aussi pour les handicapés la possibilité de pouvoir mieux choisir un mode de vie et de pouvoir s'intégrer socialement. De ce point de vue, l'accessibilité a une valeur inestimable.

3.2. L'accessibilité, clef de la communication pour les PMR

Les espaces urbains sont des espaces de liberté et de sociabilité, mais parfois dangereux pour des personnes à mobilité réduite. En théorie, la ville appartient à tous, il lui arrive pourtant d'être hostile et inaccessible à des individus faute d'avoir su intégrer leurs difficultés et leurs propres besoins. Comme nous l'avons constaté, des trottoirs étroits et hauts et des pentes trop importantes peuvent constituer autant d'obstacles infranchissables. Toute réflexion sur l'aménagement urbain doit conduire à penser des réalisations accessibles à tous. Il est en effet indispensable de permettre aux personnes handicapées et aux PMR plus généralement le maintien des relations avec le monde extérieur que ce soit du point de vue de la circulation à travers un tissu

⁴² Insee, *Enquête nationale sur la santé*, 1981, ministère des affaires sociales.

urbain, de l'accès aux équipements, aux services et aux bâtiments, du repos à travers un parcours, de l'orientation et de la possibilité de profiter de l'animation des activités urbaines.

3.2.1. La ville, un lieu de culture, de rencontres et d'échanges

La vie moderne est placée sous le signe de la communication. Les hommes sont de plus en plus amenés à communiquer par l'intermédiaire de la radio, du téléphone, par le courrier ou la presse. Rien ne vaut, cependant, le contact réel et physique entre les êtres.

La ville permet à une culture ou à des cultures existantes de se diffuser, d'échanger, de s'enrichir ou de se confronter au contact des autres. La rue et la place publique, tous ces espaces ouverts, favorisent les contacts fortuits, libres, informels, spontanés et les rassemblements. La ville apparaît alors comme le lieu privilégié de rencontres, d'intégration sociale et d'échange de toutes sortes, culturel ou autre.

La ville constitue une production humaine et plus exactement représente le produit d'un groupe social. Puisque la finalité d'un groupe humain est de vivre et de maintenir cette structure, la ville n'est que le moyen de réaliser cette finalité même. Elle a donc un rôle à tenir envers le groupe humain ; sa structure consolidera ou fragilisera ce dernier puisqu'un des facteurs de la structuration du groupe humain sera la structure même de la ville. L'aménagement urbain aura donc un impact sur toute la structure socio-économique d'une ville.

Tant au plan de son rôle fonctionnel que de son rôle social, la ville peut potentiellement aussi bien séparer que relier, associer que dissocier. Ce rôle provient directement des besoins sociaux ; ces mêmes besoins sont qualifiés par Henri Lefevre d'« *anthropologiques opposés et complémentaires, ils comprennent le besoin de sécurité et celui d'ouverture, le besoin de certitude et le besoin d'aventure, celui d'organisation du travail et celui de jeu, les besoins de prévisibilité et d'imprévu, d'unité et de différence, d'isolement et de rencontre, d'échanges et d'investissements, d'indépendance (voire de solitude) et de communication, d'immédiateté et de perspective à long terme. L'être humain a besoin de voir, d'entendre, de toucher, de goûter, et le besoin de réunir ces perceptions en un "monde" »* ⁴³.

La rue, quant à elle, relie un point à un autre d'une agglomération bâtie. Elle remplit deux fonctions complémentaires : circuler pour aller quelque part ; s'arrêter pour être, exister en un lieu. Nous pouvons donc y discerner deux familles de rues - celles où l'on circule, où l'on passe et où l'on va pour séjourner - dans le cadre d'un spectacle, d'une activité et pour le plaisir. Or, comme le souligne le sociologue Abraham Moles, « *il s'est établi à l'époque contemporaine un déséquilibre entre ces deux groupes de fonctions qui a privilégié la fonction de passage et de circulation au détriment de la fonction de station* » ⁴⁴. Et la place prédominante du déplacement en automobile y est certainement pour beaucoup. La rue est aussi pour les handicapés ; c'est une revendication fondamentale, même si elle n'apparaît pas toujours à certains comme prioritaire. Si la ville est un lieu de culture et d'échanges et que nous raisonnons en terme d'égalité, celle-ci doit alors permettre aux PMR d'y vivre dans des conditions aussi voisines que possible de celles des valides.

43 Henri Lefevre, *Le Droit à la Ville*, 1972, éditions Anthropos, collection Points, 281 p.

44 Abraham Moles, « La perception humaine des rues urbaines », *Planification habitat information*, n° 94, avril 1979, p. 5.

3.2.2. L'aménagement urbain en terme d'accessibilité : support concret et symbolique à l'intégration

Comme nous l'avons spécifié tout au long de cette étude, le centre d'intérêt d'un aménagement urbain en faveur des PMR se situe autour de la notion d'accessibilité. Accessible sous-entend l'idée de mouvement, d'approcher, d'atteindre mais aussi celle qui vise à créer des infrastructures à la portée de tous. Dès maintenant, on devine que l'accessibilité est un atout majeur pour la communication et l'intégration. Si l'on accède à quelque chose, c'est pour s'en approcher afin d'agir sous diverses formes, plus ou moins actives ; c'est pour entrer, avancer, comprendre, atteindre, bénéficier, utiliser, jouir.

Dans ce monde qui bouge, qui se déplace, qui se rencontre, qui échange, que deviennent les grands handicapés mais aussi toutes les personnes à mobilité réduite ? Eux aussi ont pourtant les mêmes besoins que les autres, les mêmes envies et les mêmes désirs. Eux aussi voudraient aller acheter ce qui leur plaît, voir un ami, un parent, se rendre à un spectacle, se balader dans des espaces verts, faire un voyage, etc. Bref, vivre en société. Comme on l'a vu tout au long des pages précédentes, les divers aspects de l'accessibilité intéressent toutes les personnes à mobilité réduite. De plus, ses divers champs d'application se rapportent à la voirie, à l'urbanisme, aux transports, etc. C'est dire que peu de citoyens peuvent affirmer ne pas être concernés par ce problème.

Tout d'abord, personne ne peut prétendre que ce problème lui sera toujours étranger. D'autre part, la législation est présente, notamment avec la loi d'orientation de 1975. Elle fait de l'intégration sociale, une obligation nationale. Enfin, et peut-être surtout, il s'agit là d'un des aspects de la solidarité nationale. Elle incite les citoyens à s'associer à l'effort dans une politique générale.

On peut cependant s'interroger sur la perception qu'ont les Français des handicapés, et de ce qu'il faudrait faire pour les aider à accéder à une vie quotidienne aussi normale et aussi proche que possible de celle de tout le monde. Car même si la population commence à prendre conscience de la réalité des handicapés et de tous ceux qui sont gênés physiquement dans leur mobilité, ce phénomène n'est pas général et on peut être souvent surpris de la réaction de certains. Au travers de nombreux sondages concernant la vision qu'ont les personnes valides des handicapés, on s'aperçoit qu'une certaine confusion règne dans les esprits tant au niveau de l'idée que l'on se fait d'eux mais aussi de l'attitude à avoir ; on peut même encore trop faire état d'attitudes de rejet.

Il est important de tenir compte de cette facette en vue de l'intégration des personnes à mobilité réduite. Car un aménagement urbain ne peut leur être accessible que s'il combine des réalisations adaptées avec des attitudes humaines sensibilisées. Ainsi, comme nous l'avons remarqué dans nos cheminements, si un trottoir nécessite d'être élargi, le café et ses tables qui y sont disposées mériteraient d'être reculées. Nous pouvons également citer tous les stationnements sauvages, que ce soit de la part des automobilistes ou des motocyclistes. En effet, ceux-ci peuvent obstruer un passage piéton, clé du cheminement pour un handicapé en fauteuil roulant, ou bien peuvent stationner sur un trottoir ne laissant que peu de place pour le passage et faisant perdre également tous ses repères à une personne non-voyante. En résumé, faire prendre des risques d'accident par pure négligence.

Comme nous l'avons remarqué immédiatement, le problème de l'accessibilité est en pleine évolution et les individus s'y sensibilisent progressivement malgré de nombreuses réticences. D'autre part, la politique évolue malgré quelques imperfections. En effet, ces imperfections se remarquent quant aux réalisations urbaines incomplètes par endroit. Un cheminement dit accessible ne devra comporter aucune faille, sinon il apparaîtra inadapté en partie. Comme nous l'avons montré depuis de le début de cette étude, un aménagement urbain pensé en terme d'accessibilité permet à toutes les personnes à mobilité réduite de sortir de chez elles et d'évoluer aisément dans une ville. Or, il est évident qu'à l'heure actuelle les voyages, les transports, les déplacements se multiplient et que les occasions de rencontres sont de plus en plus nombreuses : réunions syndicales, visites commentées, conférences, expositions, etc. Il y a peu d'années encore, un voyage était en quelque sorte l'évènement d'une vie. Actuellement, à travers divers aspects du progrès, la civilisation a éclaté, pour devenir une civilisation de communication. Tout a été mis en œuvre ou inventé pour permettre aux individus de se rencontrer, d'échanger, d'avoir des contacts. Comment les personnes à mobilité réduite peuvent-elles suivre ce mouvement puisque par nature le mouvement est leur problème ? Comment peuvent-elles s'intégrer dans la vie sociale comme cela est annoncé dans la loi d'orientation de 1975 ? En fait, malgré tous les efforts possibles, il faut bien convenir qu'un écart peut se creuser entre ceux qui peuvent facilement déambuler, prendre leur voiture, le car, le métro et ceux qui ne peuvent se déplacer aisément.

Pourtant, si tant de gens veulent sortir de chez eux, c'est parce qu'ils ont envie, c'est parce qu'ils ont besoin de rencontrer d'autres personnes et s'intégrer à la vie sociale d'un quartier, d'une ville. Ainsi, on sent bien que ce problème a deux faces opposées : l'isolement ou la communication. Cet isolement devient imposé quand une personne handicapée ou gênée physiquement se heurte aux barrières, aux obstacles urbains. Souvent même, cette solitude devient encore plus insupportable quand elle est obligée de faire appel à d'autres pour être aidée, poussée, soulevée, assistée.

À travers les propos des personnes handicapées physiquement, on perçoit l'importance qu'elles attachent à l'idée d'évoluer librement dans le tissu urbain et de s'y fondre. Cette lutte pour améliorer l'accessibilité est bien un combat pour vivre, pour communiquer et pour s'intégrer socialement. L'aménagement en terme d'accessibilité ne nous apparaît nullement comme un but en soi mais au contraire comme un support à l'intégration et un moyen de communication entre les êtres. Il apparaît donc indispensable de faciliter les déplacements de tous les PMR afin de privilégier l'échange, le contact. Et c'est à tous les responsables de la politique urbaine de faciliter techniquement et psychologiquement ces déplacements.

Ainsi, nous revenons à l'article premier de la loi d'orientation du 30 Juin 1975 qui déclarait solennellement que « *l'intégration sociale des handicapés est une obligation nationale* ». Or, comment peut-on imaginer l'intégration d'une personne isolée, coupée du monde, sans contacts avec les autres ? C'est pourquoi nous affirmons que l'aménagement urbain demeure le support et la base de cette intégration sociale et qu'il peut devenir la clef de la communication pour tous les PMR en leur permettant de voir la ville d'une autre façon.

Conclusion

Parvenue à son terme, cette étude consacrée à l'aménagement urbain reconnaissant le handicapé physique comme une personne à part entière ne prétend pas avoir été exhaustive.

À partir d'une réalité d'aujourd'hui mieux acceptée, nous nous sommes efforcés d'analyser la situation de ces personnes, d'apprécier l'étendue du cadre législatif imposé, d'en prévoir les implications au niveau administratif, technique et individuel.

Parmi les nombreux points abordés, certains ont une influence plus décisive pour l'orientation qui s'amorce à tous les niveaux de la société. Au plan gouvernemental, le rôle de la législation pourra se révéler majeur dans la généralisation du concept d'accessibilité. En ce qui concerne les communautés urbaines, la compréhension et même l'appropriation de ce même concept par les élus municipaux, leurs responsables et techniciens en dynamiseront la concrétisation. Il s'intégrera alors aux préoccupations des acteurs sociaux, deviendra générateur d'initiatives et peut-être aussi d'innovations.

Nous avons aussi voulu insister sur le fait que ces aménagements urbains deviendront de plus en plus nécessaires à une partie croissante de la population en raison de l'augmentation de l'espérance de vie d'une part, mais aussi de l'accroissement du nombre d'accidentés de la circulation ⁴⁵.

Le progrès des techniques de la chirurgie réparatrice, le développement du secteur paramédical, la généralisation de la réadaptation fonctionnelle concernent bien souvent une part de la population jeune ou d'âge moyen qui revendiquera une autonomie croissante dans sa situation de handicapé physique. À partir de ces personnes, mais aussi de bien d'autres, s'exerce une pression croissante dans le sens de la revendication du droit à l'accessibilité aux équipements publics.

45 En matière de sécurité routière, presque tous les indicateurs sont à la baisse depuis 20 ans : nombres d'accidents corporels, de tués, de blessés graves, de blessés légers. Reste que le nombre *cumulé*, d'une année sur l'autre, d'accidentés de la route - dont certains conservent un handicap permanent - est en hausse (nde).

C'est à une véritable prise de conscience d'axer toutes les réalisations urbaines en fonction de cette indispensable accessibilité pour tous, facteur déterminant d'intégration et de communication, qu'il nous est donné d'assister. En fait, bien plus qu'à une obligation morale de se soucier de ces PMR, nous devrions assister à l'avenir à une « infiltration » des consciences. Au cours de cette étude, les nombreux contacts avec des personnes à mobilité réduite nous ont apporté un éclairage nouveau sur un aspect sociologique de leur problème d'accessibilité trop souvent sous-estimé, voire même écarté du discours conventionnel à propos de l'intégration sociale du handicapé.

La concrétisation du concept d'adaptabilité des aménagements urbains en faveur des PMR implique tous les acteurs : responsables des services publics, représentants élus, membre d'associations de défense, conseillers et techniciens. Il en résulte une confrontation des points de vue, un exposé contradictoire des nécessités perçues, le rappel des contraintes budgétaires, etc. Ceci révèle bien souvent des positions de refus à propos des personnes qui sont les plus différentes en termes d'image de normalité.

La recherche de l'accessibilité pour tous suppose au niveau individuel de la personne valide impliquée dans le traitement de ces questions, non seulement un effort d'imagination, mais une véritable volonté d'expérimentation en milieu urbain bien réel, pour s'identifier à une PMR. En ce qui concerne la personne handicapée, les réalisations permettant l'amélioration de son autonomie exercent une sorte d'attraction qui accroît encore son désir de sortir de sa dépendance. Acceptée dans sa différence, elle perd son image de handicapée et donc d'exclue pour apparaître comme une personne simplement gênée dans sa mobilité.

C'est dans ce sens que Michel Gillibert, secrétaire d'État, chargé des handicapés et accidentés de la vie s'exprime : *« les urbanistes, les responsables de la voirie et le monde associatif ont à construire des villes où chacun, homme cassé-homme debout, puisse vaquer à ses occupations, se distraire, en un mot vivre. C'est offrir une nouvelle liberté d'aller et venir sans dépendance écrasante. Exister, c'est être libre. Liberté, ce mot si cher aux handicapés de la vie ».*

Annexes

Annexe I	Loi n° 75-534 du 30 juin 1975	103
Annexe II	Décret n° 78-109 du 1 ^{er} février 1978	107
Annexe III	Arrêté du 25 janvier 1979	109
Annexe IV	Circulaire du 7 janvier 1983	111
Annexe V	Loi n° 91-663 du 13 juillet 1991	115
Annexe VI	Décret n° 94-86 du 26 janvier 1994	117
Annexe VII	Décret n° 80-637 du 4 août 1980	121
Annexe VIII	Déclaration des droits des personnes handicapées	123

LOIS

LOI n° 75-534 du 30 juin 1975

d'orientation en faveur des personnes handicapées (1).

L'Assemblée nationale et le Sénat ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Art. 1^{er}. — La prévention et le dépistage des handicaps, les soins, l'éducation, la formation et l'orientation professionnelle, l'emploi, la garantie d'un minimum de ressources, l'intégration sociale et l'accès aux sports et aux loisirs du mineur et de l'adulte handicapés physiques, sensoriels ou mentaux constituent une obligation nationale.

Les familles, l'Etat, les collectivités locales, les établissements publics, les organismes de sécurité sociale, les associations, les groupements, organismes et entreprises publics et privés associent leurs interventions pour mettre en œuvre cette obligation en vue notamment d'assurer aux personnes handicapées toute l'autonomie dont elles sont capables.

A cette fin, l'action poursuivie assure, chaque fois que les aptitudes des personnes handicapées et de leur milieu familial le permettent, l'accès du mineur et de l'adulte handicapés aux institutions ouvertes à l'ensemble de la population et leur maintien dans un cadre ordinaire de travail et de vie.

L'Etat coordonne et anime ces interventions par l'intermédiaire du comité interministériel de coordination en matière d'adaptation et de réadaptation, assisté d'un conseil national consultatif des personnes handicapées dont la composition et le fonctionnement seront déterminés par décret et comprenant des représentants des associations et organismes publics et privés concernés.

Art. 2. — Des dispositions réglementaires détermineront les conditions dans lesquelles sera poursuivie une politique active de prévention contre les handicaps de l'enfance, tant dans le cadre de la périnatalité que dans celui de la pathologie cérébrale et de la pathologie génétique. Le ministère de la santé présentera, dans un délai de deux ans, un rapport sur les conditions dans lesquelles a été poursuivie cette politique ainsi que sur les résultats provisoires obtenus.

Loi n° 75-534 TRAVAUX PRÉPARATOIRES (1)

Assemblée nationale :

Projet de loi n° 951 ;
Rapport de M. Jacques Blanc, au nom de la commission des affaires culturelles (n° 1353) ;
Discussion les 13, 17, 18, 19 décembre et adoption le 19 décembre 1974.

Sénat :

Projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, n° 176 (1974-1975) ;
Rapport de M. Jean Gravier, au nom de la commission des affaires sociales, n° 211 (1974-1975) ;
Avis de la commission des affaires culturelles, n° 219 (1974-1975) ;
Discussion les 3, 10 et 16 avril 1975 ;
Adoption le 16 avril 1975.

Assemblée nationale :

Projet de loi, modifié par le Sénat (n° 1563) ;
Rapport de M. Jacques Blanc, au nom de la commission des affaires culturelles (n° 1621) ;
Discussion et adoption le 15 mai 1975.

Sénat :

Projet de loi, adopté avec modifications par l'Assemblée nationale, n° 308 (1974-1975) ;
Rapport de M. Marcel Souquet, au nom de la commission des affaires sociales, n° 339 (1974-1975) ;
Discussion et adoption le 4 juin 1975.

Assemblée nationale :

Projet de loi, modifié par le Sénat (n° 1704) ;
Rapport de M. Jacques Blanc, au nom de la commission mixte paritaire (n° 1737) ;
Discussion et adoption le 13 juin 1975.

Sénat :

Rapport de M. B. Talon, au nom de la commission mixte paritaire, n° 370 (1974-1975) ;
Discussion et adoption le 17 juin 1975.

CHAPITRE I^{er}

DISPOSITIONS RELATIVES AUX ENFANTS ET ADOLESCENTS HANDICAPÉS

§ I. — Dispositions relatives à l'éducation spéciale.

Art. 3. — Il est inséré dans le code de la santé publique un article L. 164-3 ainsi conçu :

« Art. L. 164-3. — Les enfants chez qui un handicap aura été décelé ou signalé, notamment au cours des examens médicaux prévus à l'article L. 164-2 ci-dessus pourront être accueillis dans des structures d'action médico-sociale précoce en vue de prévenir ou de réduire l'aggravation de ce handicap. La prise en charge s'effectuera sous forme de cure ambulatoire comportant l'intervention de médecins et de techniciens para-médicaux et sociaux et, si nécessaire, une action de conseil et de soutien de la famille. Elle est assurée, s'il y a lieu, en liaison avec les institutions d'éducation préscolaire. »

Art. 4. — Les enfants et adolescents handicapés sont soumis à l'obligation éducative. Ils satisfont à cette obligation en recevant soit une éducation ordinaire, soit, à défaut, une éducation spéciale, déterminée en fonction des besoins particuliers de chacun d'eux par la commission instituée à l'article 6 ci-après.

L'éducation spéciale associe des actions pédagogiques, psychologiques, sociales, médicales et paramédicales ; elle est assurée, soit dans des établissements ordinaires, soit dans des établissements ou par des services spécialisés. Elle peut être entreprise avant et poursuivie après l'âge de la scolarité obligatoire.

Art. 5. — I. — Sans préjudice de l'application des dispositions relatives aux mineurs, délinquants ou en danger, relevant de l'autorité judiciaire, l'Etat prend en charge les dépenses d'enseignement et de première formation professionnelle des enfants et adolescents handicapés :

1° Soit, de préférence, en accueillant dans des classes ordinaires ou dans les classes, sections d'établissements, établissements ou services relevant du ministère de l'éducation ou de l'agriculture, dans lesquels la gratuité de l'éducation est assurée, tous les enfants susceptibles d'y être admis malgré leur handicap ;

2° Soit en mettant du personnel qualifié relevant du ministère de l'éducation à la disposition d'établissements ou services créés et entretenus par d'autres départements ministériels, par des personnes morales de droit public, ou par des groupements ou organismes à but non lucratif conventionnés à cet effet ; dans ce cas, le ministère de l'éducation participe au contrôle de l'enseignement dispensé dans ces établissements ou services ;

3° Soit en passant avec les établissements privés, selon des modalités particulières, déterminées par décret en Conseil d'Etat, les contrats prévus par la loi n° 59-1557 modifiée du 31 décembre 1959 sur les rapports entre l'Etat et les établissements d'enseignement privés, soit en accordant la reconnaissance à des établissements d'enseignement agricole privés selon les dispositions de l'article 7 de la loi n° 60-791 du 2 août 1960 relative à l'enseignement et à la formation professionnelle agricole.

II. — L'Etat participe, en outre, à la formation professionnelle et à l'apprentissage des jeunes handicapés :

1° Soit en passant les conventions prévues par le titre II du livre IX du code du travail relatif à la formation professionnelle continue dans le cadre de l'éducation permanente et par le chapitre VI du titre I^{er} du livre I^{er} du code du travail relatif aux centres de formation d'apprentis ;

2° Soit en attribuant des aides spéciales au titre de leurs dépenses complémentaires de fonctionnement aux établissements spécialisés reconnus par le ministre chargé de l'agriculture.

Art. 6. — Dans chaque département, il est créé une commission de l'éducation spéciale dont la composition et le fonctionnement sont déterminés par voie réglementaire et qui comprend notamment des personnes qualifiées nommées sur proposition des associations de parents d'élèves et des associations des familles des enfants et adolescents handicapés. Le président de la commission est désigné chaque année, soit par le préfet parmi les membres de la commission, soit, à la demande du préfet, par le président du tribunal de grande instance dans le ressort duquel la commission a son siège, parmi les magistrats de ce tribunal.

I. — Cette commission désigne les établissements ou les services ou à titre exceptionnel l'établissement ou le service dispensant l'éducation spéciale correspondant aux besoins de l'enfant ou de l'adolescent et en mesure de l'accueillir.

La décision de la commission s'impose aux établissements scolaires ordinaires et aux établissements d'éducation spéciale dans la limite de la spécialité au titre de laquelle ils ont été autorisés ou agréés.

Lorsque les parents ou le représentant légal de l'enfant ou de l'adolescent handicapé font connaître leur préférence pour un établissement ou un service dispensant l'éducation spéciale correspondant à ses besoins et en mesure de l'accueillir, la commission est tenue de faire figurer cet établissement ou service au nombre de ceux qu'elle désigne, quelle que soit sa localisation.

II. — La commission apprécie si l'état de l'enfant ou de l'adolescent justifie l'attribution de l'allocation d'éducation spéciale et éventuellement de son complément, mentionnés à l'article L. 543-I du code de la sécurité sociale.

III. — Les décisions de la commission doivent être motivées et faire l'objet d'une révision périodique.

IV. — Sous réserve que soient remplies les conditions d'ouverture du droit aux prestations, les décisions des organismes de sécurité sociale et d'aide sociale en ce qui concerne la prise en charge des frais mentionnés à l'article 7, premier alinéa, de la présente loi et des organismes chargés du paiement de l'allocation d'éducation spéciale en ce qui concerne le versement de cette prestation et de son complément éventuel, sont prises conformément à la décision de la commission départementale de l'éducation spéciale. L'organisme ne peut refuser la prise en charge pour l'établissement ou le service, dès lors que celui-ci figure au nombre de ceux désignés par la commission, pour lequel les parents ou le représentant légal de l'enfant ou de l'adolescent handicapé manifestent leur préférence. Il conserve la possibilité d'accorder une prise en charge, à titre provisoire, avant toute décision de la commission.

V. — Les décisions de la commission peuvent faire l'objet de recours devant la juridiction du contentieux technique de la sécurité sociale, sous réserve d'adaptations fixées par voie réglementaire; ce recours, ouvert à toute personne et à tout organisme intéressé, est dépourvu d'effet suspensif, sauf lorsqu'il est intenté par la personne handicapée ou son représentant légal pour ce qui concerne les décisions prises en application des dispositions du I ci-dessus.

VI. — Les parents ou le représentant légal de l'enfant ou de l'adolescent handicapé sont convoqués par la commission départementale de l'éducation spéciale. Ils peuvent être assistés par une personne de leur choix ou se faire représenter.

VII. — Cette commission peut déléguer certaines de ses compétences à des commissions de circonscription.

Art. 7. — I. — Les frais d'hébergement et de traitement dans les établissements d'éducation spéciale et professionnelle ainsi que les frais de traitement concourant à cette éducation dispensée en dehors de ces établissements, à l'exception des dépenses incombant à l'Etat en application de l'article 5, sont intégralement pris en charge par les régimes d'assurance maladie, dans la limite des tarifs servant de base au calcul des prestations.

En conséquence sont modifiés :

1^{er} L'article L. 283 du code de la sécurité sociale et l'article 1038 du code rural dans lesquels sont insérés, respectivement entre les alinéas a et b et entre les alinéas 1^{er} et 2^o, un alinéa a-I et un alinéa 1^{er}-I ainsi libellés :

« La couverture, sur décision de la commission d'éducation spéciale créée par l'article 6 de la loi n^o 75-534 du 30 juin 1975, des frais d'hébergement et de traitement des enfants ou adolescents handicapés dans les établissements d'éducation spéciale et professionnelle, ainsi que celle des frais de traitement concourant à cette éducation dispensée en dehors de ces établissements, à l'exception de la partie de ces frais incombant à l'Etat en application de l'article 5 de la loi n^o 75-534 du 30 juin 1975. »

2^o L'article L. 286-I du code de la sécurité sociale qui est complété ainsi qu'il suit :

« 6^o Lorsque le bénéficiaire est un enfant ou adolescent handicapé pour les frais couverts au titre de l'article L. 283-a-I. »

3^o L'article 8-I de la loi n^o 66-509 du 12 juillet 1966 modifiée qui est complété par un paragraphe ainsi rédigé :

« Font également partie des prestations de base la couverture, sur décision de la commission d'éducation spéciale créée par l'article 6 de la loi n^o 75-534 du 30 juin 1975, des frais d'hébergement et de traitement des enfants ou adolescents handicapés dans les établissements d'éducation spéciale et professionnelle ainsi que celle des frais de traitement concourant à cette éducation dispensée en dehors de ces établissements, à l'exception de la partie de ces frais incombant à l'Etat en application de l'article 5 de la loi n^o 75-534 du 30 juin 1975. »

II. — A défaut de prise en charge par l'assurance maladie, ces frais sont couverts au titre de l'aide sociale sans qu'il soit tenu compte des ressources de la famille. Il n'est exercé aucun recours en récupération des prestations d'aide sociale à l'encontre de la succession du bénéficiaire décédé lorsque ses héritiers sont son conjoint, ses enfants ou la personne qui a assumé, de façon effective et constante, la charge du handicapé.

Art. 8. — Les frais de transport individuel des élèves et étudiants handicapés vers les établissements scolaires et universitaires rendus nécessaires du fait de leur handicap sont supportés par l'Etat.

Les frais de transport collectif des enfants et adolescents handicapés vers les établissements médico-éducatifs fonctionnant en externat ou semi-internat seront supportés par les organismes de prise en charge.

Un décret détermine les conditions d'application du présent article et notamment les catégories d'établissements médico-éducatifs intéressés.

§ II. — Allocation d'éducation spéciale.

Art. 9. — I. — L'intitulé du chapitre V-I du titre II du livre V du code de la sécurité sociale est modifié comme suit :

Allocation d'éducation spéciale.

II. — Les articles L. 543-1, L. 543-2 et L. 543-3 du code de la sécurité sociale sont remplacés par les dispositions suivantes :

« Art. L. 543-1. — L'enfant handicapé n'ayant pas dépassé un âge fixé par décret ouvre droit, quel que soit son rang dans la famille, à une prestation familiale dite allocation d'éducation spéciale dans les cas suivants :

« 1^o Une allocation d'éducation spéciale est accordée pour l'enfant dont l'incapacité permanente est au moins égale à un pourcentage fixé par décret et qui n'a pas été admis dans un établissement d'éducation spéciale ou pris en charge au titre de l'éducation spéciale.

« Un complément d'allocation, modulé selon les besoins, est accordé pour l'enfant atteint d'un handicap dont la nature ou la gravité exige des dépenses particulièrement coûteuses.

« 2^o Une allocation d'éducation spéciale est également accordée pour l'enfant handicapé qui est admis dans un établissement ou encore pris en charge par un service d'éducation spéciale ou de soins à domicile. Cette disposition n'est pas applicable :

« Lorsque l'enfant ne présente qu'une infirmité légère ;

« Lorsqu'il est placé en internat et que ses frais de séjour sont pris intégralement en charge par l'assurance maladie, par l'Etat ou par l'aide sociale.

« Art. L. 543-2. — Bénéficient de l'allocation d'éducation spéciale les femmes seules n'exerçant aucune activité professionnelle et ayant un seul enfant à charge remplissant les conditions définies à l'article L. 543-1.

« Art. L. 543-3. — L'allocation et son complément éventuel sont attribués au vu de la décision de la commission de l'éducation spéciale mentionnée à l'article 6 de la loi n^o 75-534 du 30 juin 1975 appréciant si l'état de l'enfant ou de l'adolescent justifie cette attribution.

« Lorsque la personne ayant la charge de l'enfant handicapé ne donne pas suite aux mesures préconisées par la commission de l'éducation spéciale, l'allocation peut être suspendue ou

supprimée dans les mêmes conditions et après audition de cette personne sur sa demande.

« Les taux de l'allocation et de son complément sont fixés par décret. »

III. — 1° A l'article L. 510-6° du code de la sécurité sociale ainsi qu'à l'article L. 543-4, les mots : « l'allocation d'éducation spécialisée et l'allocation des mineurs handicapés », sont remplacés par les mots : « l'allocation d'éducation spéciale » ;

2° A l'article L. 527 du code de la sécurité sociale, les mots : « et ceux qui ouvrent droit à l'allocation d'éducation spécialisée et à l'allocation des mineurs handicapés », sont remplacés par les mots : « et ceux qui ouvrent droit à l'allocation d'éducation spéciale » ;

3° A l'article L. 536-1° du code de la sécurité sociale, les mots : « soit l'allocation d'éducation spéciale des mineurs infirmes, soit l'allocation des mineurs handicapés », sont remplacés par les mots : « soit l'allocation d'éducation spéciale ».

§ III. — Assurance vieillesse des mères ayant un enfant handicapé.

Art. 10. — A l'article L. 242-2 du code de la sécurité sociale, entre le premier et le deuxième alinéa, sont insérés les deux alinéas suivants :

« En outre, sont affiliées obligatoirement à l'assurance vieillesse les mères ayant un enfant handicapé non admis en internat et dont l'incapacité permanente est au moins égale à un taux fixé par décret, qui satisfont aux conditions prévues pour l'attribution de l'allocation de salaire unique ou de l'allocation de la mère au foyer et de leur majoration, hormis la condition d'âge de l'enfant, pour autant que cette affiliation n'est pas acquise à un autre titre et que l'enfant n'a pas atteint l'âge limite d'attribution de l'allocation d'éducation spéciale.

« Les mêmes dispositions sont applicables aux mères assumant au foyer familial la charge d'un handicapé adulte dont l'incapacité permanente est au moins égale au taux prévu à l'alinéa précédent et dont le maintien au foyer est reconnu souhaitable par la commission prévue à l'article 14 de la loi n° 75-534 du 30 juin 1975, pour autant que les ressources de la mère ou du ménage ne dépassent pas le plafond fixé en application de l'article L. 533, deuxième alinéa, du code de la sécurité sociale. »

CHAPITRE II

DISPOSITIONS RELATIVES A L'EMPLOI

§ I. — Modifications de certaines dispositions du code du travail.

Art. 11. — Est inséré dans le code du travail un article L. 119-5 rédigé comme suit :

« Art. L. 119-5. — Par dérogation aux dispositions des articles L. 115-2, L. 117-3 et L. 117-7 du présent code, des aménagements sont apportés, en ce qui concerne les personnes handicapées, aux règles relatives à l'âge maximum d'admission à l'apprentissage, à la durée et aux modalités de la formation. Ces aménagements font l'objet d'un décret en Conseil d'Etat qui détermine, en outre, les conditions et les modalités d'octroi aux chefs d'entreprise formant des apprentis handicapés de primes destinées à compenser les dépenses supplémentaires ou le manque à gagner pouvant en résulter. »

Art. 12. — L'article L. 323-9 est abrogé et remplacé par les dispositions suivantes :

« Art. L. 323-9. — L'emploi et le reclassement des personnes handicapées constituent un élément de la politique de l'emploi et sont l'objet de concertation notamment avec les organisations représentatives des employeurs et des travailleurs, les organismes ou associations de handicapés et les organismes ou associations spécialisés.

« Le reclassement des travailleurs handicapés comporte, outre la réadaptation fonctionnelle prévue par les textes en vigueur, complétée éventuellement par un réentrainement à l'effort :

« L'orientation ;

« La rééducation ou la formation professionnelle pouvant inclure, le cas échéant, un réentrainement scolaire ;

« Le placement. »

« L'Etat peut consentir une aide financière aux établissements, organismes et employeurs mentionnés à l'article L. 323-12 afin de faciliter la mise ou la remise au travail en milieu ordinaire de production des travailleurs handicapés. Cette aide peut concerner, notamment, l'adaptation des machines ou des outillages, l'aménagement de postes de travail, y compris l'équipement individuel nécessaire aux travailleurs handicapés pour occuper ces postes, et les accès aux lieux de travail. Elle peut également être destinée à compenser les charges supplémentaires d'encadrement. »

Art. 13. — L'article L. 323-10 est complété par un deuxième alinéa ainsi conçu :

« La qualité du travailleur handicapé est reconnue par la commission technique d'orientation et de reclassement professionnel prévue à l'article L. 323-11. »

Art. 14. — L'article L. 323-11 est remplacé par les dispositions suivantes :

« Art. L. 323-11. — I. — Dans chaque département est créée une commission technique d'orientation et de reclassement professionnel à laquelle, dans le cadre de ses missions définies à l'article L. 330-2, l'Agence nationale pour l'emploi apporte son concours. Cette commission, qui peut comporter des sections spécialisées selon la nature des décisions à prendre et dont la composition et les modalités de fonctionnement sont fixées par décret, comprend en particulier des personnalités qualifiées nommées sur proposition des organismes gestionnaires des centres de rééducation ou de travail protégé et des associations représentatives des travailleurs handicapés adultes ainsi que des organisations syndicales. Le président de la commission est désigné chaque année, soit par le préfet parmi les membres de la commission, soit, à la demande du préfet, par le président du tribunal de grande instance dans le ressort duquel la commission a son siège, parmi les magistrats de ce tribunal.

« Cette commission est compétente notamment pour :

« 1° Reconnaître, s'il y a lieu, la qualité de travailleur handicapé aux personnes répondant aux conditions définies par l'article L. 323-10 ;

« 2° Se prononcer sur l'orientation de la personne handicapée et les mesures propres à assurer son reclassement ;

« 3° Désigner les établissements ou les services concourant à la rééducation, au reclassement et à l'accueil des adultes handicapés, et notamment les établissements prévus aux articles 46 et 47 de la loi n° 75-534 du 30 juin 1975 ainsi que les ateliers protégés ou les centres d'aide par le travail correspondant à leurs besoins et en mesure de les accueillir. La décision de la commission s'impose à tout établissement ou service dans la limite de la spécialité au titre de laquelle il a été autorisé ou agréé.

« A titre exceptionnel, la commission peut désigner un établissement ou un service entrant dans la catégorie de ceux vers lesquels elle a décidé d'orienter la personne handicapée et en mesure de l'accueillir.

« Lorsque la personne handicapée fait connaître sa préférence pour un établissement ou un service entrant dans la catégorie de ceux vers lesquels la commission a décidé de l'orienter et en mesure de l'accueillir, la commission est tenue de faire figurer cet établissement ou ce service au nombre de ceux qu'elle désigne, quelle que soit sa localisation ;

« 4° Apprécier si l'état de la personne handicapée justifie l'attribution de l'allocation aux adultes handicapés et de l'allocation compensatrice prévue aux articles 35 et 39 de la loi n° 75-534 du 30 juin 1975, ou de l'allocation de logement instituée par la loi n° 71-582 du 16 juillet 1971 modifiée.

« Les décisions de la commission doivent être motivées et faire l'objet d'une révision périodique.

« Sous réserve que soient remplies les conditions d'ouverture du droit aux prestations, les décisions des organismes de sécurité sociale et d'aide sociale en ce qui concerne la prise en charge des frais exposés dans les établissements ou services concourant à la rééducation, à la réadaptation, au reclassement et à l'accueil des adultes handicapés ainsi que dans les centres d'aide par le travail et celles des organismes chargés du paie

ment de l'allocation aux adultes handicapés et de l'allocation compensatrice ainsi que de l'allocation de logement visée ci-dessus sont prises conformément à la décision de la commission technique d'orientation et de reclassement professionnel. L'organisme ne peut refuser la prise en charge pour l'établissement ou le service, dès lors que celui-ci figure au nombre de ceux désignés par la commission, pour lequel l'adulte handicapé ou son représentant manifeste une préférence. Il conserve la possibilité d'accorder une prise en charge, à titre provisoire, avant toute décision de la commission.

« L'adulte handicapé ou son représentant est convoqué par la commission technique d'orientation et de reclassement professionnel. Il peut être assisté par une personne de son choix.

« Les décisions de la commission visées aux 3^e et 4^e ci-dessus peuvent faire l'objet de recours devant la juridiction du contentieux technique de la sécurité sociale sous réserve d'adaptations fixées par voie réglementaire ; ce recours, ouvert à toute personne et à tout organisme intéressé, est dépourvu d'effet suspensif, sauf lorsqu'il est intenté par la personne handicapée ou son représentant pour ce qui concerne les décisions relatives à la prise en charge des frais exposés dans les établissements ou services.

« II. — Des centres de préorientation et des équipes de préparation et de suite du reclassement doivent être créés et fonctionner en liaison avec les commissions techniques d'orientation et de reclassement professionnel et avec l'Agence nationale pour l'emploi.

« Les modalités de prise en charge des dépenses de fonctionnement de ces centres et équipes sont fixées par décret. »

Art. 15. — I. — L'article L. 323-15 est complété par un deuxième alinéa rédigé comme suit :

« Les conventions conclues en application de l'article L. 920-3 entre l'Etat et les établissements et centres de formation professionnelle déterminent, s'il y a lieu, les conditions d'admission en fonction des difficultés particulières rencontrées par les diverses catégories de travailleurs handicapés. »

II. — L'article L. 323-16 est remplacé par les dispositions suivantes :

« Art. L. 323-16. — Les travailleurs handicapés bénéficient des aides financières accordées aux stagiaires de la formation professionnelle et prévues par le titre VI du Livre IX du présent code, sous réserve d'adaptations à leur situation particulière.

« En outre, le travailleur handicapé peut bénéficier, à l'issue de son stage, de primes à la charge de l'Etat destinées à faciliter son reclassement et dont le montant et les conditions d'attribution sont fixés par décret.

« Ces primes ne se cumulent pas avec les primes de même nature dont le travailleur handicapé pourrait bénéficier au titre de la législation dont il relève. »

Art. 16. — A l'article L. 323-17, premier alinéa, le mot « ouvriers » est remplacé par le mot « salariés ».

Art. 17. — L'article L. 323-19 est complété par deux alinéas ainsi rédigés :

« Des décrets en Conseil d'Etat déterminent selon quelles modalités et dans quelles limites les établissements, organismes et employeurs mentionnés à l'article L. 323-12 peuvent être exonérés de l'obligation relative à la priorité d'emploi des travailleurs handicapés, prévue au présent article, en passant des contrats de fournitures, de sous-traitance ou de prestations de service avec des ateliers protégés ou les centres d'aide par le travail mentionnés à l'article 167 du code de la famille et de l'aide sociale.

« Cette exonération, qui ne peut être que partielle, est proportionnelle au volume de travail fourni aux ateliers protégés ou aux centres d'aide par le travail. »

Art. 18. — A l'article L. 323-23, les mots : « commission d'orientation des infirmes » sont remplacés par les mots : « commission technique d'orientation et de reclassement professionnel » et les mots : « règlement d'administration publique » par : « décret en Conseil d'Etat ».

Art. 19. — Les articles L. 323-30, L. 323-31 et L. 323-32 sont remplacés par les dispositions suivantes :

« Art. L. 323-30. — Les personnes handicapées pour lesquelles le placement dans un milieu normal de travail s'avère impossible peuvent être admises soit dans un atelier protégé si leur

capacité de travail est au moins égale à un pourcentage de la capacité normale fixé par décret, soit dans un centre d'aide par le travail prévu à l'article 167 du code de la famille et de l'aide sociale.

« En outre, des centres de distribution de travail à domicile assimilés aux ateliers protégés peuvent procurer aux travailleurs handicapés des travaux manuels ou intellectuels à effectuer à domicile.

« La commission technique d'orientation et de reclassement professionnel prévue à l'article L. 323-11 se prononce par une décision motivée, en tenant compte de la capacité de travail et des possibilités réelles d'intégration, sur l'embauche ou l'admission dans les ateliers protégés ou les centres d'aide par le travail ; elle peut prendre une décision provisoire valable pour une période d'essai.

« Art. L. 323-31. — Les ateliers protégés et les centres de distribution de travail à domicile peuvent être créés par les collectivités ou organismes publics et privés et, notamment, par les entreprises.

« Ils doivent être agréés par le ministre du travail. Ils peuvent recevoir des subventions en application des conventions passées avec l'Etat, les départements, les communes ou les organismes de sécurité sociale.

« Art. L. 323-32. — L'organisme gestionnaire de l'atelier protégé ou du centre de distribution de travail à domicile est considéré comme employeur et le travailleur handicapé comme salarié pour l'application des dispositions législatives, réglementaires et contractuelles en vigueur, notamment en ce qui concerne les conditions de travail et la représentation des travailleurs pour la branche d'activité à laquelle se rattache l'établissement, compte tenu de sa production.

« Le travailleur handicapé en atelier protégé reçoit un salaire fixé compte tenu de l'emploi qu'il occupe, de sa qualification et de son rendement par référence aux dispositions réglementaires ou conventionnelles applicables dans la branche d'activité.

« Le salaire perçu par les travailleurs employés par un atelier protégé ou par un centre de distribution de travail à domicile ne pourra être inférieur à un minimum fixé par décret par référence au salaire minimum de croissance déterminé en application des articles L. 141-1 et suivants.

« Un ou plusieurs travailleurs handicapés employés dans un atelier protégé peuvent être mis à la disposition provisoire d'un autre employeur dans des conditions prévues par l'article L. 125-3 du code du travail et suivant des modalités qui seront précisées par décret. »

Art. 20. — I. — A l'article L. 323-34, premier alinéa, est ajoutée la mention de l'article L. 323-10.

II. — Au quatrième alinéa de l'article L. 323-34, les mots : « commission d'orientation des infirmes » sont remplacés par les mots : « commission technique d'orientation et de reclassement professionnel ».

Art. 21. — L'article L. 323-35 est complété par un alinéa ainsi libellé :

« En outre, des décrets en Conseil d'Etat déterminent :

« Les conditions dans lesquelles les indemnités versées par l'Etat en application du titre VI du livre IX du présent code peuvent se cumuler avec les prestations versées au titre d'un régime de prévoyance ou d'aide sociale, y compris celles versées en application des articles 35 et 39 de la loi n° 75-534 du 30 juin 1975 ;

« Les conditions et modalités selon lesquelles les intéressés sont appelés à participer, le cas échéant, aux frais de leur entretien et de leur hébergement pendant la durée du stage de formation ou de rééducation professionnelle ;

« Les conditions d'attribution des primes mentionnées à l'avant-dernier alinéa de l'article L. 323-16. »

Art. 22. — Il est ajouté à l'article L. 330-2 un alinéa ainsi libellé :

« L'Agence nationale pour l'emploi apporte son concours à l'orientation et au placement des travailleurs handicapés. »

Art. 23. — La fin du dernier alinéa de l'article L. 432-1 est ainsi rédigée :

« ... ainsi que celles d'emploi et de travail des jeunes, des femmes et des handicapés. »

Art. 24. — L'article L. 133-3 est complété par un nouveau paragraphe 15° ainsi rédigé :

« 15° Les conditions d'emploi et de travail des personnes handicapées. »

Art. 25. — I. — Le deuxième alinéa de l'article L. 437-1 du code du travail est complété comme suit :

« En outre, le comité d'entreprise est consulté sur les mesures prises en vue de faciliter la mise ou la remise au travail des travailleurs handicapés, et notamment sur celles qui interviennent après attribution de l'aide financière prévue au troisième alinéa de l'article L. 323-9. »

II. — Le premier alinéa de l'article L. 420-5 du code du travail est complété comme suit :

« De plus, ils sont consultés sur les mesures prises en vue de faciliter la mise ou la remise au travail des travailleurs handicapés, et notamment sur celles qui interviennent après attribution de l'aide financière prévue au troisième alinéa de l'article L. 323-9. »

§ II. — Dispositions applicables aux services publics et entreprises publiques.

Art. 26. — L'obligation d'emploi des handicapés s'applique aux administrations de l'Etat et des collectivités locales ainsi qu'à leurs établissements publics quel que soit leur caractère, aux entreprises nationales, aux sociétés d'économie mixte et aux entreprises privées chargées d'un service public. Pour permettre la réalisation effective de cette obligation, les conditions d'aptitude imposées pour les emplois dans les diverses administrations, seront révisées.

Jusqu'à l'intervention de cette révision, aucun licenciement pour inaptitude physique ne pourra frapper une personne handicapée employée depuis plus de six mois dans une administration ou une entreprise publique ou nationalisée.

Aucun candidat handicapé ne peut être écarté, en raison de son handicap, d'un concours si ce handicap a été reconnu compatible, par la commission visée à l'article 27 de la présente loi, avec l'emploi auquel donne accès le concours.

Sous réserve des dispositions de l'article 27 ci-après, la titularisation des travailleurs handicapés intervient dans les mêmes conditions que pour les fonctionnaires ou agents des collectivités et établissements publics.

Art. 27. — Un décret en Conseil d'Etat détermine la compétence et la composition de la commission technique d'orientation et de reclassement professionnel prévue à l'article L. 323-11 du code du travail lorsqu'elle examine la candidature d'une personne handicapée à un emploi de l'Etat, ou d'une des collectivités ou établissements visés à l'article L. 323-12 (4°) du code du travail ; ce décret peut également attribuer compétence à une commission spéciale pour certaines catégories d'agents.

Art. 28. — Des crédits nécessaires à l'adaptation des machines et des outillages, l'aménagement des postes de travail et les accès aux lieux de travail pour permettre l'emploi des handicapés dans les administrations de l'Etat et des établissements publics nationaux n'ayant pas le caractère industriel et commercial, seront inscrits au budget de l'Etat.

Art. 29. — L'Etat peut consentir une aide financière aux collectivités locales et à leurs établissements publics n'ayant pas le caractère industriel et commercial, dans les conditions prévues à l'article L. 323-9 du code du travail.

§ III. — Centres d'aide par le travail.

Art. 30. — L'article 167 du code de la famille et de l'aide sociale est remplacé par les dispositions suivantes :

« Art. 167. — Les centres d'aide par le travail, comportant ou non un foyer d'hébergement, offrent aux adolescents handicapés, qui ne peuvent, momentanément ou durablement, travailler ni dans les entreprises ordinaires ni dans un atelier protégé ou pour le compte d'un centre de distribution de

travail à domicile ni exercer une activité professionnelle indépendante, des possibilités d'activités diverses à caractère professionnel, un soutien médico-social et éducatif et un milieu de vie favorisant leur épanouissement personnel et leur intégration sociale.

« Un même établissement peut comporter une section d'atelier protégé ou de distribution de travail à domicile et une section d'aide par le travail. Nonobstant les dispositions prévues au dernier alinéa de l'article L. 323-32 du code du travail, des équipes de personnes handicapées bénéficiant d'une admission dans un centre ou une section d'aide par le travail peuvent être autorisées à exercer une activité à l'extérieur de l'établissement auquel elles demeurent rattachées suivant des modalités qui seront précisées par décret. »

Art. 31. — Sur la base d'un recensement des besoins effectué par les ministères du travail et de la santé, le Gouvernement engagera un programme d'équipement pour développer les centres d'aide par le travail et les ateliers de travail protégé.

§ IV. — Garantie de ressources.

Art. 32. — Il est assuré à tout handicapé exerçant une activité professionnelle, quelles qu'en soient les modalités, une garantie de ressources provenant de son travail.

Lorsque le handicapé exerce cette activité soit dans le secteur ordinaire de production, soit dans un atelier protégé ou centre de distribution de travail à domicile, soit dans un centre d'aide par le travail, cette garantie de ressources, différente dans chaque cas, est fixée par rapport au salaire minimum de croissance.

Lorsque le handicapé est non salarié et se livre à un travail régulier constituant l'exercice normal d'une profession et comportant une rémunération mensuelle minimale, cette garantie de ressources est déterminée dans des conditions fixées par décret.

Les conventions prévues à l'article L. 323-31 du code du travail en ce qui concerne les ateliers protégés et les conventions passées avec les organismes gestionnaires des centres d'aide par le travail au titre de l'aide sociale devront prévoir, selon des conditions fixées par décret, un système de bonifications permettant de tenir compte du travail effectivement fourni par le handicapé.

Art. 33. — La garantie de ressources assurée aux travailleurs handicapés exerçant leur activité soit dans le secteur ordinaire de production, soit en atelier protégé ou centre de distribution de travail à domicile, soit dans un centre d'aide par le travail est considérée comme une rémunération du travail pour l'application de l'article L. 120 du code de la sécurité sociale et des dispositions relatives à l'assiette des cotisations au régime des assurances sociales agricoles.

Les cotisations versées pour ces travailleurs au titre de retraites complémentaires sont établies sur le montant de la garantie de ressources.

Les cotisations obligatoires versées au titre de la réglementation relative à l'assurance chômage pour les travailleurs handicapés employés dans le secteur ordinaire de production en atelier protégé ou en centre de distribution de travail à domicile sont également établies sur le montant de la garantie de ressources.

Art. 34. — L'Etat assure aux entreprises et aux organismes gestionnaires des ateliers protégés, des centres de distribution de travail à domicile et des centres d'aide par le travail, dans des conditions fixées par décret, la compensation des charges qu'ils supportent au titre de la garantie de ressources prévue à l'article précédent et des cotisations y afférentes.

CHAPITRE III

DISPOSITIONS RELATIVES AUX PRESTATIONS AUX ADULTES HANDICAPÉS

Art. 35. — I. — Toute personne de nationalité française ou ressortissant d'un pays ayant conclu une convention de réciprocité en matière d'attribution d'allocations aux handicapés adultes résidant sur le territoire métropolitain ou dans les départements d'outre-mer, ayant dépassé l'âge d'ouverture du droit à l'allocation

d'éducation spéciale prévue à l'article L. 543-I du code de la sécurité sociale, dont l'incapacité permanente est au moins égale à un pourcentage fixé par décret, perçoit une allocation aux adultes handicapés lorsqu'elle ne perçoit pas au titre d'un régime de sécurité sociale, d'un régime de pension de retraite ou d'une législation particulière, un avantage de vieillesse ou d'invalidité d'un montant égal à ladite allocation.

Lorsque cet avantage est d'un montant inférieur à celui de l'allocation aux adultes handicapés, celle-ci s'ajoute à la prestation sans que le total des deux avantages puisse excéder le montant de l'allocation aux adultes handicapés.

II. — L'allocation aux adultes handicapés est également versée à toute personne dont l'incapacité permanente n'atteint pas le pourcentage fixé par le décret prévu au premier alinéa ci-dessus mais qui est, compte tenu de son handicap, dans l'impossibilité, reconnue par la commission technique d'orientation et de reclassement professionnel prévue à l'article L. 323-11 du code du travail, de se procurer un emploi.

III. — L'allocation aux adultes handicapés peut se cumuler avec les ressources personnelles de l'intéressé et, s'il y a lieu, de son conjoint dans la limite d'un plafond, fixé par décret, qui varie suivant qu'il est marié et a une ou plusieurs personnes à sa charge.

Art. 36. — L'allocation aux adultes handicapés est accordée sur décision de la commission technique d'orientation et de reclassement professionnel prévue à l'article 323-11 du code du travail appréciant le taux d'invalidité de la personne handicapée ou l'impossibilité où elle se trouve, compte tenu de son handicap, de se procurer un emploi.

Art. 37. — L'allocation aux adultes handicapés est servie et financée comme une prestation familiale. Elle est incessible et insaisissable, sauf pour le paiement des frais d'entretien du handicapé. En cas de non-paiement de ces frais, la personne physique ou morale ou l'organisme qui en assume la charge peut obtenir de la caisse débitrice de l'allocation que celle-ci lui soit versée directement.

L'action de l'allocataire pour le paiement de l'allocation se prescrit par deux ans. Cette prescription est également applicable à l'action intentée par un organisme payeur en recouvrement d'allocations indûment payées, sauf en cas de fraude ou de fausse déclaration.

La tutelle aux prestations sociales, prévue par la loi n° 66-774 du 18 octobre 1966, s'applique à l'allocation aux adultes handicapés.

Les dispositions des articles L. 409, L. 410 et L. 412 du code de la sécurité sociale sont applicables à l'allocation aux adultes handicapés.

Les différends auxquels peut donner lieu l'application des articles 35 et 37 et qui ne relèvent pas d'un autre contentieux sont réglés suivant les dispositions régissant le contentieux général de la sécurité sociale.

Art. 38. — Les prestations familiales, la retraite du combattant, les pensions attachées aux distinctions honorifiques, l'allocation de logement, et les arrérages des rentes viagères constituées en faveur d'une personne handicapée et mentionnées à l'article 8 de la loi n° 69-1161 du 24 décembre 1969 portant loi de finances pour 1970, n'entrent pas en compte pour l'attribution de l'allocation aux adultes handicapés.

Art. 39. — I. — Une allocation compensatrice est accordée à tout handicapé qui ne bénéficie pas d'un avantage analogue au titre d'un régime de sécurité sociale lorsque son incapacité permanente est au moins égale au pourcentage fixé par le décret prévu au premier alinéa de l'article 35 ci-dessus, soit que son état nécessite l'aide effective d'une tierce personne pour les actes essentiels de l'existence, soit que l'exercice d'une activité professionnelle lui impose des frais supplémentaires.

Le montant de cette allocation est fixé par référence aux majorations accordées aux invalides du troisième groupe prévu à l'article L. 310 du code de la sécurité sociale et varie dans des conditions fixées par décret en fonction soit de la nature et de la permanence de l'aide nécessaire, soit de l'importance des frais supplémentaires exposés.

II. — Les dispositions du paragraphe III de l'article 35 et les articles 36 et 38 ci-dessus sont applicables à l'allocation prévue au présent article, le plafond de ressources étant augmenté du montant de l'allocation accordée. Toutefois, les ressources provenant de son travail ne sont prises en compte que partiellement pour le calcul des ressources de l'intéressé. Il n'est exercé aucun recours en récupération de l'allocation compensatrice à l'encontre de la succession du bénéficiaire décédé lorsque ses héritiers sont son conjoint, ses enfants ou la personne qui a assumé, de façon effective et constante, la charge du handicapé.

III. — L'allocation compensatrice est incessible et insaisissable, sauf pour le paiement des frais d'entretien du handicapé. En cas de non-paiement de ces frais, la personne physique ou morale ou l'organisme qui en assume la charge peut obtenir du préfet que celle-ci lui soit versée directement.

L'action du bénéficiaire pour le paiement de l'allocation compensatrice se prescrit par deux ans. Cette prescription est également applicable à l'action intentée par le préfet en recouvrement des allocations indûment payées, sauf en cas de fraude ou de fausse déclaration.

La tutelle aux prestations sociales prévue par la loi n° 66-774 du 18 octobre 1966 s'applique à l'allocation compensatrice.

IV. — Les dispositions des articles 189, 191 et 195 du code de la famille et de l'aide sociale sont applicables aux dépenses résultant du versement de l'allocation prévue au paragraphe I.

Art. 40. — Un décret en Conseil d'Etat précise les conditions dans lesquelles le droit à l'allocation aux adultes handicapés et à l'allocation compensatrice visées respectivement aux articles 35 et 39 ci-dessus est ouvert aux handicapés hébergés à la charge totale ou partielle de l'aide sociale ou hospitalisés dans un établissement de soins. Ce décret détermine également dans quelles conditions le paiement desdites allocations peut être suspendu, totalement ou partiellement, en cas d'hospitalisation ou d'hébergement.

La suspension du paiement de l'allocation ne retire pas à l'intéressé le bénéfice des avantages prévus à l'article 42 de la présente loi.

Art. 41. — La gestion des prestations prévues aux articles 35 et 39 ci-dessus est confiée :

1° En ce qui concerne l'allocation aux adultes handicapés prévue à l'article 35, aux organismes du régime général chargés du versement des prestations familiales. Toutefois, lorsqu'une caisse de mutualité sociale agricole est compétente pour verser à une personne handicapée les prestations familiales dont elle bénéficie ou serait susceptible de bénéficier, cet organisme assure la gestion de l'allocation ;

2° En ce qui concerne l'allocation compensatrice visée à l'article 39, aux préfets dont les décisions sont susceptibles de recours devant les juridictions d'aide sociale.

Art. 42. — Il est inséré dans le livre VI du code de la sécurité sociale un titre VII intitulé « Bénéficiaires de l'allocation aux adultes handicapés » et comprenant les articles L. 613-13 à L. 613-15 ci-après :

« Art. L. 613-13. — Les bénéficiaires de l'allocation aux adultes handicapés qui ne sont pas assujettis, à un autre titre, à un autre régime obligatoire d'assurance maladie ont droit, dans les conditions fixées par le livre III, aux prestations des assurances maladie et maternité telles qu'elles sont prévues par les articles L. 283 a et L. 296.

« Art. L. 613-14. — Les bénéficiaires mentionnés à l'article L. 613-13 sont affiliés à la caisse primaire d'assurance maladie de leur lieu de résidence, soit sur leur demande, soit à la diligence de l'organisme débiteur de l'allocation aux adultes handicapés.

« Art. L. 613-15. — Une cotisation forfaitaire dont le montant est fixé par décret est due pour chaque assuré bénéficiaire des dispositions de l'article L. 613-13. »

Art. 43. — I. — La cotisation forfaitaire prévue à l'article L. 613-15 du code de la sécurité sociale est prise en charge de plein droit par l'aide sociale.

Il n'y a pas lieu à l'application des dispositions relatives au recours en récupération des prestations d'aide sociale lorsque les héritiers du bénéficiaire sont son conjoint, ses enfants ou la personne qui a assumé, de façon effective et constante, la charge du handicapé.

II. — Lorsque la prise en charge par l'aide sociale, au titre de l'article 5 de l'ordonnance n° 67-709 du 21 août 1967, des cotisations d'assurance volontaire prévues à l'article 18-III de la loi n° 71-1025 du 24 décembre 1971 est demandée par une personne handicapée dont l'incapacité permanente est au moins égale à un pourcentage fixé par décret et dont les ressources excèdent le plafond prévu à l'article 35-III de la présente loi, le montant de la contribution demandée au titre de l'obligation alimentaire, en application des dispositions de l'article 144 du code de la famille et de l'aide sociale, ne peut excéder celui de la cotisation d'un assuré volontaire non hospitalisé depuis plus de trois ans prévue à l'article L. 613-15 du code de la sécurité sociale.

Art. 44. — I. — Il est ajouté à l'article L. 283 a du code de la sécurité sociale, après les mots : « des frais d'hospitalisation et de traitement dans les établissements de cure », les mots : « de réadaptation fonctionnelle et de rééducation ou d'éducation professionnelle ».

II. — Il est ajouté à l'article 1038 du code rural, après les mots : « des frais d'hospitalisation et de traitement dans les établissements de cure », les mots : « de réadaptation fonctionnelle et de rééducation ou d'éducation professionnelle ».

Art. 45. — Il est inséré après le paragraphe I de l'article 8 de la loi n° 66-509 du 12 juillet 1966 modifiée relative à l'assurance maladie et à l'assurance maternité des travailleurs non salariés des professions non agricoles un nouveau paragraphe ainsi rédigé :

« I bis. — En outre, font partie des prestations de base les frais exposés dans les établissements et services concourant à l'éducation ou à la rééducation, à la réadaptation et au reclassement des adultes handicapés, en conformité des décisions prises par la commission technique d'orientation et de reclassement prévue à l'article L. 323-11 du code du travail. »

Art. 46. — Il est créé des établissements ou services d'accueil et de soins destinés à recevoir les personnes handicapées adultes n'ayant pu acquérir un minimum d'autonomie et dont l'état nécessite une surveillance médicale et des soins constants. Un décret en Conseil d'Etat détermine les conditions d'agrément et de prise en charge de ces établissements ou services au titre de l'assurance maladie.

Art. 47. — Un décret en Conseil d'Etat détermine les conditions dans lesquelles sont prises en charge par la sécurité sociale et, le cas échéant, par l'aide sociale, les dépenses exposées dans les établissements recevant des malades mentaux dont l'état ne nécessite plus le maintien en hôpital psychiatrique mais qui requièrent temporairement une surveillance médicale et un encadrement en vue de leur réinsertion sociale.

CHAPITRE IV

AIDE SOCIALE AUX PERSONNES HANDICAPÉES

Art. 48. — I. — L'intitulé du chapitre VI du titre III du code de la famille et de l'aide sociale est modifié comme suit :

CHAPITRE VI. — Aide sociale aux personnes handicapées.

II. — Les articles 166 et 168 du code de la famille et de l'aide sociale sont remplacés par les dispositions suivantes :

« Art. 166. — Toute personne handicapée dont l'incapacité permanente est au moins égale au pourcentage fixe par le décret prévu à l'article 35 de la loi n° 75-534 du 30 juin 1975 ou qui est, compte tenu de son handicap, dans l'impossibilité de se procurer un emploi, peut bénéficier des prestations prévues au chapitre V du présent titre, à l'exception de l'allocation simple à domicile.

« Il n'est pas tenu compte, le cas échéant, dans les ressources du postulant, et dès lors que l'objet de la demande est en

rapport direct avec le handicap, des arrérages des rentes viagères constituées en faveur de la personne handicapée et visées à l'article 8 de la loi n° 69-1161 du 24 décembre 1969 portant loi de finances pour 1970. »

« Art. 168. — Les prix de journée ou toutes autres modalités de financement de l'exploitation des établissements de rééducation professionnelle et d'aide par le travail agréés pour recevoir des bénéficiaires de l'aide sociale aux personnes handicapées sont fixés par voie réglementaire.

« Ils comprennent, d'une part, les frais concernant l'hébergement et l'entretien de la personne handicapée et, d'autre part, ceux qui sont directement entraînés par la formation professionnelle ou le fonctionnement de l'atelier, et notamment les frais de transport collectif dans des conditions fixées par décret.

« Les frais d'hébergement et d'entretien des personnes handicapées dans les établissements de rééducation professionnelle et d'aide par le travail ainsi que dans les foyers et foyers-logement sont à la charge :

« 1° A titre principal, de l'intéressé lui-même sans toutefois que la contribution qui lui est réclamée puisse faire descendre ses ressources au-dessous d'un minimum fixé par décret et par référence à l'allocation aux handicapés adultes, différent selon qu'il travaille ou non, majoré, le cas échéant, du montant des rentes viagères visées à l'article 8 de la loi n° 69-1161 du 24 décembre 1969 portant loi de finances pour 1970 ;

« 2° Et, pour le surplus éventuel, de l'aide sociale sans qu'il soit tenu compte de la participation pouvant être demandée aux personnes tenues à l'obligation alimentaire à l'égard de l'intéressé, et sans qu'il y ait lieu à l'application des dispositions relatives au recours en récupération des prestations d'aide sociale lorsque les héritiers du bénéficiaire décédé sont son conjoint, ses enfants ou la personne qui a assumé, de façon effective et constante, la charge du handicapé.

« Les frais directement entraînés par la formation professionnelle ou le fonctionnement de l'atelier sont pris en charge par l'aide sociale dans les conditions visées à l'alinéa ci-dessus sans qu'il soit tenu compte des ressources de l'intéressé. »

CHAPITRE V

DISPOSITIONS TENDANT A FAVORISER LA VIE SOCIALE DES PERSONNES HANDICAPÉES

Art. 49. — Les dispositions architecturales et aménagements des locaux d'habitation et des installations ouvertes au public, notamment les locaux scolaires, universitaires et de formation, doivent être tels que ces locaux et installations soient accessibles aux personnes handicapées. Les modalités de mise en œuvre progressive de ce principe sont définies par voie réglementaire dans un délai de six mois à dater de la promulgation de la présente loi.

Art. 50. — I. — L'article 2 de la loi n° 71-582 du 16 juillet 1971 modifiée relative à l'allocation de logement est modifiée comme suit :

« Art. 2. — Peuvent bénéficier de l'allocation de logement sous réserve de payer un minimum de loyer, compte tenu de leurs ressources :

« 1° Les personnes âgées d'au moins soixante-cinq ans ou d'au moins soixante ans en cas d'inaptitude au travail ;

« 2° Les personnes atteintes d'une infirmité entraînant une incapacité permanente au moins égale à un pourcentage fixé par décret et celles qui sont, compte tenu de leur handicap, dans l'impossibilité reconnue par la commission technique d'orientation et de reclassement professionnel prévue à l'article L. 323-1 du code du travail, de se procurer un emploi. »

(Le reste de l'article sans changement.)

II. — Il est ajouté à la loi susmentionnée du 16 juillet 1971 un article 4-1 ainsi rédigé :

« Art. 4-1. — Les arrérages des rentes viagères constituées en faveur d'une personne handicapée et mentionnés à l'article 8 de la loi n° 69-1161 du 24 décembre 1969 portant loi de finances pour 1970 ne sont pas pris en compte dans le montant des ressources de l'allocataire. »

Art. 51. — A l'article L. 536-5° du code de la sécurité sociale, les mots : « atteint d'une infirmité le rendant inapte au travail et entraînant une incapacité égale ou supérieure à un taux fixé par décret » sont remplacés par les mots : « atteint d'une infirmité permanente au moins égale à un pourcentage fixé par décret ou qui est, compte tenu de son handicap, dans l'impossibilité, reconnue par la commission technique d'orientation et de reclassement professionnel prévue à l'article L. 323-11 du code du travail, de se procurer un emploi. »

Art. 52. — Afin de faciliter les déplacements des handicapés, des dispositions sont prises par voie réglementaire pour adapter les services de transport collectif ou pour aménager progressivement les normes de construction des véhicules de transport collectif, ainsi que les conditions d'accès à ces véhicules ou encore pour faciliter la création et le fonctionnement de services de transport spécialisés pour les handicapés ou, à défaut, l'utilisation des véhicules individuels.

Les contrôles médicaux auxquels sont astreintes, conformément aux dispositions du code de la route, les personnes titulaires du permis de conduire « F », sont gratuits.

Le code de la route sera, dans un délai d'un an, modifié de telle sorte que, s'agissant du permis « F », seules les personnes atteintes d'un handicap temporaire ou évolutif demeurent astreintes au contrôle médical périodique de leur aptitude à la conduite des véhicules terrestres à moteur ; les personnes atteintes d'une invalidité ou d'une infirmité reconnue incurable, définitive ou stabilisée subiront un examen médical unique.

Art. 53. — Les procédures et modalités d'attribution des articles d'orthèse, de prothèse et d'appareillage aux personnes handicapées, quel que soit le régime de prise en charge dont elles relèvent, seront progressivement simplifiées et abrégées dans des conditions fixées par voie réglementaire.

Art. 54. — Les aides personnelles aux personnes handicapées pourront être prises en charge au titre de l'action sanitaire et sociale des caisses gestionnaires de l'allocation aux handicapés adultes. Ces aides personnelles pourront notamment avoir pour objet d'adapter définitivement le logement aux besoins spécifiques des handicapés de ressources modestes. Les modalités d'application de cette aide seront fixées par arrêté ministériel.

Art. 55. — A l'article L. 230-3° du code électoral, les mots : « ... et ceux qui sont secourus par les bureaux d'aide sociale » sont abrogés.

Art. 56. — En vue de faciliter l'insertion ou la réinsertion socio-professionnelle des handicapés, l'Etat, en collaboration avec les organismes et associations concernés, définit et met en œuvre un programme d'information régulière du public, en particulier des élèves des établissements d'enseignement, sur les différentes catégories de handicapés et sur les problèmes et les capacités propres à chacune d'elles.

CHAPITRE VI

DISPOSITIONS DIVERSES ET TRANSITOIRES

Art. 57. — Les dépenses de fonctionnement des commissions départementales de l'éducation spéciale et des commissions techniques d'orientation et de reclassement professionnel sont prises en charge par l'Etat.

Art. 58. — Sont abrogés :

1° A compter de l'entrée en vigueur de l'article 9 de la présente loi les articles 168-1 et 177 du code de la famille et de l'aide sociale et l'article L. 711-1 du code de la sécurité sociale en tant qu'il concerne les bénéficiaires du premier alinéa de cet article, sous réserve de l'article 59 ci-après ;

2° A compter de l'entrée en vigueur des articles 35, 36, 37 et 38 de la présente loi, les articles 7, 8 et 11 de la loi n° 71-563 du 13 juillet 1971 modifiée, et l'article L. 711-1 du code de la sécurité sociale en tant qu'il concerne les bénéficiaires du premier alinéa de cet article, sous réserve de l'article 59 ci-après ;

3° A compter de l'entrée en vigueur de l'article 42 de la présente loi, l'article 9 de la loi n° 71-563 du 13 juillet 1971 modifiée, ainsi que, en tant qu'elles concernent les bénéficiaires

de l'allocation aux adultes handicapés, les dispositions des paragraphes II et III de l'article 18 de la loi n° 71-1025 du 24 décembre 1971 portant loi de finances rectificative pour 1971 ;

4° A compter de l'entrée en vigueur de l'article 33 de la présente loi, les articles 1031-1 et 1038-1 du code rural.

Sous réserve des dispositions de l'article L. 323-11-I du code du travail, il n'est pas dérogé, pour l'application de la présente loi, aux dispositions de l'article L. 444 du code de la sécurité sociale et à celles du décret n° 61-29 du 11 janvier 1961 relatif à la rééducation professionnelle des victimes d'accidents du travail et des assurés sociaux.

Art. 59. — Les personnes qui, à la date d'entrée en vigueur respectivement de l'article 9 et des articles 35, 39 et 42 de la présente loi, sont bénéficiaires de l'allocation mensuelle aux infirmes, aveugles et grands infirmes, de l'allocation supplémentaire ou de la majoration spéciale pour aide constante d'une tierce personne, de l'allocation spéciale aux parents de mineurs grands infirmes ou de l'allocation de compensation aux grands infirmes travailleurs, ne peuvent voir réduit, du fait de l'intervention de la présente loi, le montant total des avantages qu'ils percevaient avant l'entrée en vigueur de ladite loi. Une allocation différentielle leur est, en tant que de besoin, versée au titre de l'aide sociale.

Cette allocation sera périodiquement réévaluée dans des conditions fixées par voie réglementaire.

Art. 60. — Des dispositions réglementaires déterminent, en tant que de besoin, les modalités d'application de la présente loi et, le cas échéant, les adaptations nécessaires à leur mise en œuvre dans les départements d'outre-mer. Sauf disposition contraire, elles sont prises par décret en Conseil d'Etat.

Art. 61. — Tous les cinq ans, un rapport sera présenté au Parlement, qui retracera les actions de recherche pédagogique et scientifique entreprises en faveur des différentes catégories de personnes handicapées. Ce rapport fera le bilan des résultats obtenus, regroupera les crédits affectés aux études entreprises durant la période précédente et précisera les lignes d'action et de recherche envisagées.

Art. 62. — Les dispositions de la présente loi seront mises en œuvre avant le 31 décembre 1977 à des dates fixées par décrets.

La présente loi sera exécutée comme loi de l'Etat.

Fait à Paris, le 30 juin 1975.

VALÉRY GISCARD D'ESTAING.

Par le Président de la République :

Le Premier ministre,
JACQUES CHIRAC.

Le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur,
MICHEL PONIATOWSKI.

Le garde des sceaux, ministre de la justice,
JEAN LECANUET.

Le ministre de l'économie et des finances,
JEAN-PIERRE FOURCADE.

Le ministre de l'éducation,
RENÉ HABY.

Le ministre de l'équipement,
ROBERT GALLEY.

Le ministre de l'agriculture,
CHRISTIAN BONNET.

Le ministre du travail,
MICHEL DURAFOUR.

Le ministre de la santé,
SIMONE VEIL.

Le secrétaire d'Etat aux transports,
MARCEL CAVAILLÉ.

Le secrétaire d'Etat
aux départements et territoires d'outre-mer,
OLIVIER STIRN.

Art. 2. — A l'article 4 du décret n° 72-483 du 15 juin 1972, la somme de 2 200 F est substituée à celle de 2 000 F à compter du 1^{er} janvier 1978.

Art. 3. — Le ministre délégué à l'économie et aux finances et le ministre de la santé et de la sécurité sociale sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 31 janvier 1978.

RAYMOND BARRE.

Par le Premier ministre :

Le ministre de la santé et de la sécurité sociale,
SIMONE VEIL.

Le ministre délégué à l'économie et aux finances,
ROBERT BOULIN.

Décret n° 78-109 du 1^{er} février 1978 fixant les mesures destinées à rendre accessibles aux personnes handicapées à mobilité réduite les installations neuves ouvertes au public.

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre de l'équipement et de l'aménagement du territoire et du ministre de la santé et de la sécurité sociale,

Vu la loi n° 75-534 du 30 juin 1975 d'orientation en faveur des personnes handicapées, et notamment ses articles 49 et 60 ;

Vu le code de l'urbanisme ;

Vu le décret n° 73-1007 du 31 octobre 1973 modifié relatif à la protection contre les risques d'incendie et de panique dans les établissements recevant du public ;

Le Conseil d'Etat entendu,

Décète :

Art. 1^{er}. — Les dispositions de l'article 49 de la loi susvisée du 30 juin 1975 sont rendues applicables aux installations neuves, publiques ou privées ci-après :

a) Tous bâtiments, locaux et enceintes dans lesquels des personnes sont admises soit librement, soit moyennant une rétribution ou une participation quelconque, ou dans lesquels sont tenues des réunions ouvertes à tout venant payantes ou non ;

b) Les locaux scolaires, universitaires et de formation ;

c) La voirie publique, les parties de la voirie privée qui reçoivent du public ou desservent des établissements recevant du public et de manière générale tous les espaces publics ou privés aménagés en vue de leur utilisation par le public ainsi que le mobilier urbain qui y est implanté.

Art. 2. — Quel qu'en soit le maître d'ouvrage, est réputée installation neuve au sens du présent décret :

a) Toute installation au sujet de laquelle une demande de permis de construire a été déposée à compter du premier jour du treizième mois suivant la publication du présent décret sauf si les travaux n'affectent pas l'accessibilité ;

b) Toute installation qui, par sa nature, n'est pas soumise à permis de construire et qui n'a fait l'objet d'aucun commencement d'exécution au premier jour du treizième mois suivant la publication du présent décret.

Toute autre installation est réputée installation existante.

Art. 3. — Sans préjudice de l'application de la réglementation relative à la sécurité, toute installation neuve ouverte au public doit être accessible aux personnes handicapées à mobilité réduite.

Art. 4. — Au sens du présent décret, est réputée accessible aux personnes handicapées à mobilité réduite toute installation offrant à ces personnes, notamment à celles qui circulent en fauteuil roulant, la possibilité de pénétrer dans l'installation, d'y circuler, d'en sortir dans les conditions normales de fonctionnement et de bénéficier de toutes les prestations offertes au public en vue desquelles cette installation a été conçue et qui ne sont pas manifestement incompatibles avec la nature même du handicap.

Art. 5. — Les dispositions architecturales et les aménagements propres à assurer l'accessibilité de ces installations aux personnes handicapées à mobilité réduite doivent satisfaire aux normes ci-après. Un arrêté conjoint du ministre de la santé et de la sécurité sociale, du ministre de l'équipement et de

l'aménagement du territoire et, le cas échéant, du ministre intéressé détermine les dispositions techniques applicables à ces normes et notamment les dimensions normales ou tolérées pour chacun des éléments en cause :

1. Cheminements praticables par les personnes à mobilité réduite.

Le sol doit être non meuble, non glissant, sans obstacle à la roue : le profil en long est de préférence horizontal et sans ressaut.

Un palier de repos est nécessaire devant chaque porte en haut et en bas de chaque plan incliné et à l'intérieur de chaque sas.

Les bords des ressauts doivent être arrondis ou munis de chanfreins. Toute dénivellation importante doit être doublée d'un plan incliné.

La pente transversale doit être la plus faible possible.

L'arrêté mentionné au premier alinéa du présent article fixe les largeurs minimales des portes et de leurs vantaux ainsi que les pentes admissibles pour les cheminements.

2. Ascenseurs.

Un ascenseur est regardé comme praticable par des personnes handicapées à mobilité réduite lorsque ses caractéristiques permettent son utilisation par une personne handicapée avec son fauteuil roulant.

L'arrêté fixe la largeur minimum de la porte d'entrée, les dimensions intérieures et les caractéristiques des commandes. Les temps d'ouverture doivent être suffisants pour le passage d'un fauteuil roulant. Les portes coulissantes sont obligatoires.

Un ascenseur praticable est obligatoire si l'installation peut recevoir cinquante personnes en sous-sol ou en étage, ou si certaines prestations de l'installation ne peuvent être offertes au rez-de-chaussée.

3. Escaliers.

A défaut d'ascenseur praticable ou de rampe pour accéder aux étages ou au sous-sol un escalier au moins doit être conforme aux prescriptions techniques fixées par l'arrêté susmentionné.

4. Parcs de stationnement automobile.

Tout parc de stationnement automobile intérieur ou extérieur dépendant d'une installation ouverte au public doit comporter une ou plusieurs places de stationnement aménagées pour les personnes handicapées et réservées à leur usage.

Le nombre doit être au minimum une place aménagée par tranche de cinquante places de stationnement ou fraction de cinquante places. Au-delà de cinq cents places, le nombre de places aménagées, qui ne saurait être inférieur à dix, est fixé par arrêté municipal.

Un emplacement de stationnement est réputé aménagé pour les personnes handicapées lorsqu'il comporte, latéralement à l'emplacement prévu pour la voiture, une bande d'une largeur minimale fixée par l'arrêté, libre de tout obstacle, protégée de la circulation automobile, et reliée par un cheminement praticable à l'entrée de l'installation.

Les emplacements aménagés et réservés sont signalisés.

5. Cabinets d'aisance.

Chaque niveau accessible, lorsque des cabinets d'aisance y sont prévus pour le public, doit comporter au moins un cabinet d'aisance aménagé pour les personnes handicapées circulant en fauteuil roulant. Ce cabinet d'aisance comporte un espace d'accès desservi par un cheminement praticable, libre de tout obstacle fixe ou mobile et situé à côté ou à la rigueur en face de la cuvette.

6. Téléphone.

Lorsque le téléphone est mis à la disposition du public, un appareil au moins doit être disposé de manière à être utilisable par les personnes handicapées à mobilité réduite.

7. Divers.

Lorsque la fonction d'une installation amène les usagers à utiliser des tables, écritaires ou guichets, au moins une tablette doit être située à une hauteur accessible à un handicapé utilisant un fauteuil roulant.

8. Etablissements recevant des spectateurs ou des consommateurs assis.

Tout établissement recevant du public assis (salles de spectacles, stades, restaurants, cafés, etc.) doit pouvoir accueillir des personnes handicapées circulant en fauteuil roulant. A cet effet, des emplacements accessibles par un cheminement praticable leur sont réservés ou pourront être dégagés lors de leur arrivée dans l'établissement. Pour les salles de moins de mille places, ces emplacements seront au moins au nombre de deux pour les établissements de cinquante places ou moins et d'un emplacement supplémentaire par tranche de cinquante ou fraction de cinquante en sus. Au-delà de mille places, leur nombre, en tout état de cause supérieur à vingt est fixé par arrêté municipal.

9. Etablissements d'hébergement hôtelier.

Tout établissement d'hébergement hôtelier doit comporter des chambres aménagées et accessibles satisfaisant aux normes suivantes :

Un cheminement libre de tout obstacle permettant de circuler autour du mobilier donne accès aux équipements et au mobilier ;

Une aire est prévue pour permettre la rotation d'un fauteuil roulant en dehors de l'emplacement du mobilier dans la chambre elle-même. Lorsque la chambre comporte une salle de bains, celle-ci doit répondre aux mêmes caractéristiques que la chambre. Sinon, s'il existe au moins une salle de bains d'étage, elle doit être ainsi aménagée et être accessible de la chambre par un cheminement praticable ;

Un cabinet d'aisance d'étage doit être aménagé et accessible à chaque étage qui comporte des chambres aménagées et accessibles ;

Le nombre de chambres aménagées et accessibles dans un établissement est d'au moins une si celui-ci ne compte pas plus de vingt chambres, deux s'il n'en compte pas plus de cinquante, et une par tranche de cinquante ou fraction de cinquante chambres supplémentaires.

10. Installations sportives et socio-éducatives.

Lorsqu'il y a lieu à déshabillage en cabine, au moins une cabine par sexe doit être accessible par un cheminement praticable.

Dans les piscines, un bassin au moins doit être accessible par un cheminement praticable permettant notamment d'éviter le pédiluve. Les personnes handicapées à mobilité réduite doivent pouvoir être mises à l'eau et retirées du ou des bassins accessibles par les moyens de l'établissement.

11. Voirie publique urbaine.

Un tronçon de voirie urbaine est réputé accessible aux personnes handicapées lorsqu'un cheminement praticable par les fauteuils roulants, aménagé sur tous les trottoirs et passages piétonniers, donne accès à toutes les installations ouvertes au public et aux immeubles d'habitation desservis par ce tronçon ainsi qu'à la voirie automobile.

12. Signalisation.

Le symbole international d'accessibilité doit être utilisé pour signaler les installations accessibles et les cheminements praticables. L'arrêté susmentionné en détermine le modèle.

Les dispositions prises pour assurer aux personnes handicapées à mobilité réduite l'usage des services sont affichées de manière visible en un lieu accessible.

Art. 6. — En cas de difficulté matérielle grave, un arrêté motivé du préfet peut apporter des dérogations aux dispositions de l'article 5 et de l'arrêté pris pour son application. Cet arrêté est pris après consultation d'une commission départementale comprenant notamment des membres des associations représentatives des personnes handicapées désignés par le préfet pour une durée de trois ans éventuellement renouvelable.

Il peut être dérogé dans les mêmes formes à ces dispositions pour un établissement d'enseignement ou de formation à construire à proximité d'un établissement existant qui dispense les mêmes enseignements et est accessible aux personnes handicapées à mobilité réduite.

Art. 7. — Le ministre de l'intérieur, le ministre délégué à l'économie et aux finances, le ministre de l'équipement et de l'aménagement du territoire, le ministre de l'éducation, le ministre de l'agriculture, le ministre de la santé et de la sécurité sociale, le ministre des universités et le secrétaire d'Etat aux postes et télécommunications sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'application du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 1^{er} février 1978.

RAYMOND BARRE.

Par le Premier ministre :

Le ministre de la santé et de la sécurité sociale,
SIMONE VEIL.

Le ministre de l'intérieur,
CHRISTIAN BONNET.

Le ministre délégué à l'économie et aux finances,
ROBERT BOULIN.

Le ministre de l'équipement
et de l'aménagement du territoire,
FERNAND ICART.

Le ministre de l'éducation,
RENÉ HABY.

Le ministre de l'agriculture,
PIERRE MÉHAIGNERIE.

Le ministre des universités,
ALICE SAUNIER-SEÏTÉ.

Le secrétaire d'Etat aux postes et télécommunications,
NORBERT SÉGARD.

ministère de la santé et de la famille -
dispositions prises pour l'application des articles
5 et 6 du décret n° 78-109 du 1er février 1978
fixant les mesures destinées à rendre accessibles
aux personnes handicapées à mobilité réduite
les installations neuves ouvertes au public
(arrêté du 25 janvier 1979)

Le ministre de la santé et de la famille, le ministre de l'intérieur, le ministre de l'environnement et du cadre de vie, le ministre de l'éducation, le ministre des universités, le ministre de l'agriculture, le ministre des transports, le ministre de la jeunesse, des sports et des loisirs et le secrétaire d'Etat aux postes et télécommunications,

Vu le décret n° 78-109 du 1er février 1978 fixant les mesures destinées à rendre accessibles aux personnes handicapées à mobilité réduite les installations neuves ouvertes au public, notamment son article 5,

Arrêtent :

Art. 1^{er}. — Pour l'application de l'article 3 du décret n° 78-109 du 1er février 1978 susvisé, les dispositions techniques à respecter sont fixées par le présent arrêté.

Art. 2. — Les cheminements praticables par les personnes handicapées à mobilité réduite doivent répondre aux dispositions suivantes :

1° Pente.

Lorsqu'une pente est nécessaire pour franchir une dénivellation, elle doit être inférieure à 5 p. 100. Lorsqu'elle dépasse 4 p. 100, un palier de repos est nécessaire tous les 10 mètres.

En cas d'impossibilité technique d'utiliser des pentes inférieures à 5 p. 100, les pentes suivantes sont tolérées exceptionnellement :

- 8 p. 100 sur une longueur inférieure à 2 mètres ;
- 12 p. 100 sur une longueur inférieure à 0,50 mètre.

Dans le cas d'impossibilité due à la fois à la topographie et à la disposition des constructions existantes, des pentes supérieures à 5 p. 100 pouvant aller jusqu'à la pente générale du terrain naturel peuvent être considérées comme tolérées pour certaines parties de la voirie.

Un garde-corps préhensible est obligatoire le long de tous dénivelés de plus de 40 centimètres de hauteur. Cette disposition ne s'applique pas aux quais.

2° Palier de repos.

Les paliers de repos doivent être horizontaux.

La longueur minimale des paliers de repos est de 1,40 mètre (hors le débatement de porte éventuel).

3° Ressauts.

La hauteur maximale des ressauts à bords arrondis ou munis de chanfreins est de 2 centimètres ; toutefois, leur hauteur peut atteindre 4 centimètres lorsqu'ils sont aménagés en chanfrein à un pour trois. La distance minimale entre deux ressauts successifs est de 1,20 mètre.

4° Profil en travers.

En cheminement courant, le dévers doit être inférieur à 2 p. 100. La largeur minimum du cheminement doit être de 1,40 mètre ; elle peut toutefois être réduite à 1,20 mètre lorsqu'il n'y a aucun mur de part et d'autre du cheminement.

5° Portes situées sur les cheminements.

La largeur minimum des portes est de 1,40 mètre lorsqu'elles desservent un local pouvant recevoir plus de cent personnes. L'un des vantaux a une largeur minimum de 0,80 mètre.

La largeur minimum des portes qui desservent des locaux pouvant recevoir moins de cent personnes est de 0,90 mètre. Toutefois, lorsqu'une porte ne dessert qu'une pièce d'une surface inférieure à 30 mètres carrés, la largeur de porte minimum est de 0,80 mètre.

6° Divers.

Les trous ou fentes dans le sol (grilles, etc.) doivent avoir un diamètre ou une largeur inférieure à 2 centimètres.

Art. 3. — Un ascenseur praticable par des personnes à mobilité réduite doit avoir une porte d'entrée d'une largeur de passage minimum de 0,80 mètre. Les dimensions intérieures entre revêtements intérieurs de la cabine doivent être au minimum d'un mètre (parallèlement à la porte) × 1,30 mètre (perpendiculairement à la porte). Les commandes de l'appareil situées sur le côté de la cabine doivent être à une hauteur maximum de 1,30 mètre. La précision d'arrêt de la cabine doit être de 2 centimètres au maximum.

A défaut d'ascenseur praticable ou de rampe pour accéder aux étages ou au sous-sol, un escalier au moins doit être conforme aux prescriptions suivantes :

La largeur minimum de l'escalier est de 1,20 mètre s'il ne comporte aucun mur de chaque côté, de 1,30 mètre s'il comporte un mur d'un seul côté, de 1,40 mètre s'il est entre deux murs. La hauteur maximum des marches est de 16 cm ; la largeur minimum du giron des marches est de 28 cm.

Tout escalier de trois marches ou plus doit comporter une main courante préhensible de part et d'autre. Cette main courante dépasse les premières et dernières marches de chaque volée. Le nez des marches doit être bien visible.

Art. 4. — La bande d'accès latérale prévue à côté des places de stationnement automobile aménagées pour les personnes handicapées doit avoir une largeur d'au moins 0,80 mètre sans que la largeur totale de l'emplacement puisse être inférieure à 3,30 mètres. Les emplacements réservés sont signalisés.

Art. 5. — L'espace d'accès prévu dans le cabinet d'aisance aménagé pour les personnes handicapées a pour dimensions minimales, hors tout obstacle et hors débatement de porte : 0,80 mètre × 1,30 mètre.

La hauteur de la cuvette est comprise entre 0,47 mètre et 0,52 mètre.

La commande de chasse d'eau doit pouvoir être atteinte par la personne handicapée.

Art. 6. — Un appareil téléphonique est réputé utilisable par les personnes handicapées à mobilité réduite lorsqu'il répond aux conditions ci-dessous :

Un emplacement de dimensions minimum : 0,80 mètre × 1,30 mètre, libre de tout obstacle, situé à côté de l'appareil, doit être accessible par un cheminement praticable.

S'il s'agit d'un appareil fixe, l'axe du cadran et les autres dispositifs de commande éventuels doivent être à une hauteur comprise entre 0,90 mètre et 1,30 mètre.

Art. 7. — La hauteur d'une table ou tablette utilisable par une personne handicapée en fauteuil roulant doit être inférieure à 0,80 mètre (face supérieure). Le bord inférieur doit être au moins à 0,70 mètre du sol.

Les poignées de portes, les fentes de boîtes aux lettres, les boutons et interrupteurs électriques, les robinets et les dispositifs de commande utilisables par le public doivent être à une hauteur maximum de 1,30 mètre au-dessus du sol.

Art. 8. — Dans tout établissement recevant du public assis, des emplacements accessibles par un cheminement praticable, de dimensions : 1,30 mètre × 0,80 mètre seront réservés aux personnes handicapées à mobilité réduite ou pourront être dégagés lors de leur arrivée dans l'établissement.

Art. 9. — Dans les établissements d'hébergement hôtelier, les chambres aménagées pour les personnes à mobilité réduite doivent comporter un cheminement libre de tout obstacle de 0,90 mètre de largeur permettant de circuler autour du mobilier et d'accéder aux équipements et au mobilier.

Une aire de 1,50 mètre de diamètre permet la rotation du fauteuil roulant en dehors de l'emplacement du mobilier.

Art. 10. — Les cabines de déshabillage aménagées pour les personnes handicapées à mobilité réduite doivent avoir des dimensions intérieures minimales :

0,80 mètre (parallèlement à la porte) × 1,30 mètre (perpendiculairement à la porte) hors tout obstacle et hors débatement de la porte ;

0,80 mètre × 1,60 mètre porte fermée.

Lorsque l'usage d'une douche est obligatoire (notamment dans les piscines), au moins une douche par sexe doit être accessible et utilisable pour une personne circulant en fauteuil roulant.

Les commandes de douche doivent être faciles à manœuvrer pour une personne ayant des difficultés de préhension.

Art. 11. — Les cheminements praticables par les personnes à mobilité réduite, lorsqu'ils ne se confondent pas avec les cheminements courants du public, doivent être signalisés.

Le symbole d'accessibilité figure une personne assise dans un fauteuil roulant, vue de profil.

Art. 12. — Le présent arrêté sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 25 janvier 1979.

Le ministre de la santé et de la famille.

Pour le ministre et par délégation :

Le secrétaire d'Etat

auprès du ministre de la santé et de la famille.
DANIEL HOFFEEL.

Le ministre de l'intérieur,
CHRISTIAN BONNET.

Le ministre de l'environnement et du cadre de vie,
MICHEL D'ORNANO.

Le ministre de l'éducation,
Pour le ministre et par délégation :

Le secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'éducation.

Pour le secrétaire d'Etat et par délégation :

Le chargé de mission,
E. GOURTOVOY.

Le ministre des universités,
ALICE SAUNIER-SEITÉ.

Le ministre de l'agriculture,
Pour le ministre et par délégation :
Le directeur du cabinet,
J. CARREZ.

Le ministre des transports,
Pour le ministre et par délégation :
Le directeur du cabinet.
P. DAVID.

Le ministre de la jeunesse, des sports et des loisirs,
JEAN-PIERRE SOISSON.

Le secrétaire d'Etat aux postes et télécommunications,
NORBERT SEGARD.

Le ministre de la santé et de la famille, le ministre de l'intérieur, le ministre de l'environnement et du cadre de vie, le ministre de l'éducation, le ministre des transports et le ministre de la jeunesse, des sports et des loisirs,

Vu le code de l'urbanisme ;

Vu le décret n° 64-250 du 4 mars 1964 relatif aux pouvoirs des préfets à l'organisation des services de l'Etat dans les départements et à la déconcentration administrative ;

Vu le décret n° 78-109 du 1^{er} février 1978 fixant les mesures destinées à rendre accessibles aux personnes handicapées à mobilité réduite les installations neuves ouvertes au public, notamment son article 6,

Arrêtent :

Art. 1^{er}. — La commission instituée par l'article 6 du décret n° 78-109 du 1^{er} février 1978 susvisé est dénommée Commission départementale pour l'accessibilité et ses membres sont nommés par le préfet du département conformément aux dispositions du présent arrêté.

Art. 2. — Lorsqu'une dérogation est demandée en vertu de l'article 6 du décret du 1^{er} février 1978, une demande expresse de dérogation est adressée au préfet. Elle est accompagnée des plans et documents nécessaires à son instruction.

Elle peut être jointe au dossier de demande de permis de construire : dans ce cas, le service chargé de l'instruction du permis en saisit le préfet.

Art. 3. — La commission départementale pour l'accessibilité donne dans un délai d'un mois à compter du jour où elle est saisie son avis motivé sur la demande de dérogation qui lui est soumise, faute de quoi son avis est réputé favorable à la demande.

Art. 4. — La commission départementale pour l'accessibilité est composée comme suit :

a) Trois représentants des collectivités locales dont au moins un maire nommés sur proposition du président du conseil général ;

b) Trois personnes proposées en raison de leur compétence par le directeur départemental des affaires sanitaires et sociales ;

c) Trois personnes proposées en raison de leur compétence par le directeur départemental de l'équipement ;

d) Une personne proposée en raison de sa compétence par l'inspecteur départemental des services d'incendie et de secours ;

e) Une personne proposée en raison de sa compétence par l'inspecteur d'académie directeur départemental des services de l'éducation ;

f) Neuf personnes choisies en raison de leur compétence sur proposition du directeur départemental des affaires sanitaires et sociales parmi les personnes présentées par les associations représentatives des personnes handicapées, des personnes âgées ou des parents de mineurs handicapés ;

Les présentations prévues au f ci-dessus doivent être faites dans le mois qui suit la réception de la lettre invitant les associations à opérer lesdites présentations.

Tous les membres de la commission sont nommés par le préfet pour trois ans renouvelables.

Un suppléant de chacun de ces membres est nommé dans les mêmes conditions.

Art. 5. — La commission entend le représentant des administrations concernées par les affaires qui lui sont soumises.

De plus, toutes les fois qu'une installation de transport est concernée, la commission doit s'adjoindre, à titre consultatif, une ou plusieurs personnes compétentes pour la technique de transport considérée, nommées par le préfet.

Art. 6. — La commission peut appeler à participer occasionnellement à ses travaux à titre consultatif toutes les personnes susceptibles de l'éclairer.

Elle peut entendre le maître de l'ouvrage pour lequel une dérogation est demandée, ou son représentant.

Art. 7. — Le secrétariat de la commission est assuré par un fonctionnaire désigné par le préfet.

Art. 8. — La commission départementale pour l'accessibilité est présidée par le préfet. Celui-ci nomme un vice-président pour une durée de trois ans renouvelable. Le vice-président préside la commission en l'absence du préfet.

En cas de partage des voix, celle du président ou, en son absence, du vice-président est prépondérante.

Art. 9. — La commission peut, sur proposition de son président, décider de se scinder en sections et déléguer à chaque section le pouvoir de délibérer au nom de la commission.

Chaque section doit comprendre au moins cinq membres dont deux représentants d'associations de personnes handicapées, de personnes âgées ou de parents d'enfants handicapés. Son président est nommé par le président de la commission, sur proposition de la section. Le président de la commission répartit les affaires à traiter entre les différentes sections.

La commission et les sections ne peuvent valablement délibérer que si la moitié au moins de leurs membres est présente. En cas de partage des voix au sein d'une section, la voix du président de la section est prépondérante.

La commission et les sections siègent au chef-lieu du département. A la majorité de leurs membres ou sur décision de la commission, elles peuvent se réunir dans une autre ville du département.

Art. 10. — Toute affaire portée devant une section est renvoyée devant la commission elle-même s'il en est ainsi décidé par le président de la section ou par la majorité de ses membres.

MINISTÈRE DU TEMPS LIBRE

JEUNESSE ET SPORTS

Circulaire du 7 janvier 1983 relative à l'action en faveur des personnes handicapées (équipements et aménagements).

Paris, le 7 janvier 1983.

Le ministre du temps libre, le ministre délégué auprès du ministre du temps libre, chargé de la jeunesse et des sports, le secrétaire d'Etat auprès du ministre du temps libre, chargé du tourisme, à Messieurs les commissaires de la République de région (directions régionales temps libre, jeunesse et sports et délégations régionales au tourisme, Madame et Messieurs les commissaires de la République de département (directions départementales temps libre, jeunesse et sports).

Le Gouvernement a fait de la réduction des inégalités une priorité de sa politique de solidarité nationale.

Or, certaines catégories de la population se trouvent dans des situations spécifiques génératrices d'inégalités auxquelles il convient d'apporter rapidement des remèdes. Il en est ainsi des personnes handicapées pour lesquelles l'œuvre de solidarité doit être renforcée.

L'intégration sociale et l'accès aux sports et aux loisirs du mineur et de l'adulte handicapés physiques, sensoriels ou mentaux constituent une obligation nationale. Ainsi en a décidé le législateur du 30 juin 1975.

Ces objectifs s'imposent à tous. Ils ne sauraient être remis en cause même si les résultats enregistrés à ce jour ne sont guère satisfaisants. On ne peut en la matière se résigner et adopter une attitude passive. Je souhaite donc relancer l'action en faveur des personnes handicapées et susciter des initiatives qui, tenant compte de la conjoncture économique, concourront au même but, l'intégration sociale des personnes handicapées. Des actions sélectives, même partielles, doivent être recherchées dans un esprit de concertation le plus ouvert, et mises en œuvre à court terme.

En ce sens, les interventions des pouvoirs publics doivent se conjuguer avec celles du mouvement associatif et des organismes sociaux pour assurer aux personnes handicapées leur entrée et leur maintien dans un cadre ordinaire de travail et de vie par le développement de toute l'autonomie dont elles sont capables. Cela implique la reconnaissance pleine et entière de leur personnalité et de leurs responsabilités au sein de la société ou d'un groupe en particulier.

Les personnes handicapées tiennent à assumer pleinement leur situation. Elles ne sous-estiment pas les limites qu'imposent à leur participation à la vie quotidienne la variété et la nature des handicaps et des activités. Car il serait vain de nier la différence existant entre des individus aux capacités physiques dissemblables. Par la mise en œuvre d'une politique volontaire, le ministère du

temps libre peut jouer un rôle essentiel pour faire accepter cette différence, briser l'isolement, combattre la méconnaissance mutuelle et les tendances au rejet, ouvrir le champ des solutions à toutes les conduites et toutes les structures non ségrégatives, en somme pour contribuer à l'intégration sociale des personnes handicapées.

Le cadre de vie a un rôle prédominant dans l'acceptation ou le rejet de la personne handicapée, et en premier lieu de la personne handicapée moteur. En particulier, les barrières architecturales parce qu'elles interdisent pratiquement la cité à toutes les personnes à mobilité réduite, sont également des barrières psychologiques si elles accroissent l'état de dépendance des personnes handicapées et freinent leur volonté par les difficultés qu'elles représentent elles les empêchent tout autant d'aller vers les autres, de vivre ensemble.

Inversement, les barrières psychologiques, les restrictions de usages et des mentalités ont poussé au cloisonnement des personnes handicapées dans des espaces réservés. Il en est ainsi des personnes handicapées mentales. L'expérience montre que leurs corps s'atrophient lorsqu'elles ne se livrent pas à des activités physiques régulières, alors même qu'il est reconnu qu'elles ont un potentiel quasiment normal de psychomotricité et que la pratique courante des sports comble de façon spectaculaire des retards accumulés par le fait d'une trop grande sédentarité.

La suppression de ces barrières fait partie intégrante de la mission du ministère qui est d'aider chacun à mieux vivre son temps libre. Car le temps libre est un moment privilégié pour élargir les relations entre individus. Dans une période où il est de plus en plus question de loisirs quotidiens et de vacances pour tous, il est un devoir de lever les obstacles matériels, financiers et psychologiques interdisant la coexistence entre les gens porteurs ou non de handicaps.

I. — BILAN DES RÉSULTATS OBTENUS ET ENSEIGNEMENTS

Une réglementation détaillée a été élaborée depuis le vote de la loi du 30 juin 1975, et notamment de son article 49, en vue de rendre accessibles l'espace et les activités et prestations qu'il peut offrir (cf. annexe 2) :

1° De l'analyse des résultats qu'elle a produit, on peut tirer plusieurs enseignements de politique générale essentiels pour les choix futurs :

Toute action en direction des personnes handicapées n'a quelque chance de réussite durable que si elle est le fruit de la coordination des efforts des différents intervenants sur le terrain et simultanément recueille l'accord des personnes handicapées elles-mêmes. Cette pleine participation des administrés et administrateurs est affaire de prise de conscience et de volonté ;

Lorsqu'on raisonne en termes d'espace et de qualité du cadre de vie, il faut penser à long terme, ce qui signifie que l'information doit être continuellement et amplement diffusée : auprès des maîtres d'ouvrages, des concepteurs et des réalisateurs dans tous les corps de métiers. L'espace a trop longtemps été conçu pour « l'homme idéal » et non pour l'ensemble de la population dans toute sa diversité ;

Le développement de l'autonomie des personnes handicapées peut s'accommoder de formules souples : ainsi une meilleure qualité de l'accueil dans les équipements collectifs existants et la création de services appropriés type « auxiliaires de vie » leur feraient plus volontiers accepter un certain nombre d'obstacles matériels et faciliteraient leur insertion dans un milieu ordinaire ;

Enfin, si la collectivité ne peut dans l'immédiat supprimer toutes les difficultés matérielles auxquelles les personnes handicapées se heurtent, celles-ci préfèrent une action progressive mais significative d'adaptation d'une fraction du patrimoine plutôt que des reports d'échéances trop lointains qui seraient justifiés par la lourdeur des interventions requises pour la mise en accessibilité intégrale de tout le cadre bâti.

Il paraît donc urgent dans le domaine de compétences du ministère du temps libre d'accélérer l'évolution des mentalités vers une meilleure prise en compte des besoins de toutes les personnes handicapées, quel que soit leur handicap, et de multiplier les actions garantissant une amélioration sensible de l'accessibilité du patrimoine.

2° L'examen des résultats obtenus en application de la réglementation fondée sur la loi du 30 juin 1975 incline le ministère du temps libre à reconsidérer les cibles, sans perdre de vue les objectifs définis par le législateur :

Au plan réglementaire et dans ses prolongements administratifs, toutes dispositions ont été prises par le Gouvernement. Ce n'est donc pas à ce niveau qu'il convient de porter les efforts, mais plutôt sur la mise en œuvre effective des textes, qui n'est pas sans poser des problèmes sérieux s'agissant en particulier des installations existantes ;

On peut noter simplement qu'il s'agit de normes maximales dans la mesure où elles sont conçues pour les utilisateurs de fauteuil ;

roulants. Elles sont, a fortiori, satisfaisantes pour toutes les personnes à mobilité réduite. Elles peuvent paraître surabondantes alors que, en réalité, elles constituent une réelle amélioration du cadre de vie pour tous ceux qui sont gênés dans leurs déplacements (personnes âgées, personnes temporairement handicapées, personnes aveugles, etc.). Par ailleurs, les personnes handicapées en fauteuil roulant représentent une part non négligeable de la demande (1).

Au plan des réalisations concrètes, il faut concéder que le bilan n'est pas satisfaisant eu égard à l'importance de l'arsenal législatif et réglementaire mis en œuvre et aux objectifs assignés ; c'est sans nul doute en raison du caractère systématique et massif des interventions rendues obligatoires dans le secteur des constructions du temps libre, de la jeunesse et des sports et du tourisme, pour mettre en conformité les installations existantes. En effet, l'importance des dépenses auxquelles sont ainsi exposées les collectivités a eu un effet dissuasif contraire au but recherché et le dispositif a perdu tout caractère incitatif. Si du point de vue moral, l'accessibilité n'a pas de prix, il reste vrai qu'elle a un coût économique et budgétaire, car l'importance croît en proportion de la gravité des contraintes architecturales et urbanistiques rencontrées dans l'existant.

Les personnes handicapées de leur côté ont mal vécu cette situation ; partagées entre la déception de voir naître peu de réalisations sur le terrain et le sentiment d'alourdir démesurément les charges potentielles de la collectivité, elles n'entrevoient pas d'issue.

Toute action nouvelle suppose donc d'abord la participation active des associations de personnes handicapées.

II. — ORIENTATIONS POUR UNE ACTION NOUVELLE

Dans la perspective d'un recentrage, ces réflexions conduisent à privilégier des solutions concertées qui seront mises en œuvre progressivement en tirant notamment partie des programmes de rénovation ou d'extension des équipements existants.

Il faut renoncer à une démarche qui a été perçue comme une application du principe du « tout ou rien » sans pour autant méconnaître les objectifs finaux qui ont été bien cernés. Il paraît préférable de choisir une approche plus réaliste et de s'orienter vers des actions sélectives, progressives et surtout plus significatives qui permettraient de retrouver une certaine crédibilité.

1° La concertation et la coordination des efforts sont vitales.

La réglementation en vigueur prend appui sur la responsabilité des collectivités publiques propriétaires qui doivent programmer et réaliser les adaptations nécessaires à l'accessibilité. Les travaux préparatoires du IX^e Plan et aujourd'hui même le Plan intérimaire soulignent que l'accessibilité doit faire l'objet d'un effort particulier des collectivités, à l'intérieur de leurs budgets d'investissements. La concertation entre les collectivités publiques concernées apparaît donc indispensable, ne serait-ce que pour coordonner des travaux dans un même périmètre et faciliter les raccordements aux accès extérieurs.

La coordination est vitale car l'accessibilité du tissu urbain implique la continuité. Elle constitue une chaîne qui va du domicile de la personne handicapée aux différents lieux qu'elle utilise ou voudrait utiliser. Cette coordination implique une information mutuelle. La commission départementale pour l'accessibilité, de par sa composition (associations les plus représentatives, élus locaux, administrations de l'Etat directement concernées, personnes qualifiées), peut jouer parfaitement ce rôle. De surcroît, elle a vocation pour apporter son aide technique aux collectivités, aider à la définition des priorités d'aménagement, faire des recommandations sur la conception et la réalisation des projets de mise en accessibilité, donner un avis sur les dérogations à la réglementation. Les conditions de son fonctionnement n'ont pas justifié jusqu'à présent les espoirs qui avaient présidé à son installation. Il importe de réactiver les missions de cette instance dans le sens indiqué.

Par ailleurs, l'intérêt est certain pour les maîtres d'ouvrages de s'attacher, directement, les services des associations des personnes handicapées pour les études et la réalisation d'aménagements concernant leur patrimoine. Elles disposent souvent d'une documentation technique importante et ont acquis un savoir sur le terrain qui peut faciliter les choix lorsque plusieurs solutions sont en concurrence. Le concours des associations est également vivement recommandé pour aider à la définition de l'adaptabilité intérieure des équipements. Rappelons que l'accessibilité ne se limite pas à la possibilité de circuler librement dans les installations mais est comprise comme l'accès à la fonction, en d'autres termes la faculté d'y exercer les activités et de prétendre aux prestations qui y sont dispensées. Il convient donc de veiller à la hauteur et à la préhension des

commandes, poignées de portes, de fenêtres, des prises et interrupteurs électriques, de la robinetterie, etc. Par ailleurs, il existe sur le marché toute une gamme de matériels fiables et fonctionnels, s'intégrant parfaitement aux bâtiments, qui contribuent à l'adaptabilité des architectures intérieures : élévateurs, translateurs sur escaliers, palans pour accès aux bassins de piscines, revêtements de sols non glissants, non meubles, etc. Ainsi, rendre possible l'usage d'une unité de vie sociale est très souvent le résultat de travaux simples, faisant appel principalement à l'ingéniosité et au bon sens des programmeurs et des concepteurs.

En résumé, on pourrait retenir :

D'une part, l'accord préalable des usagers est une garantie de bonne fin. J'ajoute que cette démarche s'inscrit dans l'action conduite au niveau interministériel par le ministère du temps libre pour la promotion de la vie associative, et qu'elle est l'illustration parfaite de la démocratisation de la vie publique fondée sur la participation réelle des citoyens aux décisions les concernant ;

D'autre part, la prise en compte de l'impératif d'accessibilité passe par une « nouvelle lecture » des textes. Plutôt que de vouloir appliquer mécaniquement, à tout prix, des normes dans un contexte au départ hostile, car le cadre de vie n'a pas été pensé compte tenu des personnes handicapées, il vaut mieux faire preuve d'ouverture et d'imagination pour atteindre un seuil satisfaisant d'accessibilité répondant aux besoins vitaux, réels, des usagers handicapés. Ceci peut être obtenu, pour l'adaptation des équipements publics existants, en se libérant, le cas échéant, de certaines dispositions très contraignantes qui ont été élaborées dans la seule perspective de l'accessibilité des constructions neuves. Il convient, enfin, de ne pas oublier que les dispositions de l'article 49 de la loi du 30 juin 1975 sont rendues applicables tant aux installations publiques qu'aux équipements collectifs privés. Chaque action visant à rendre plus efficace la réglementation de l'accessibilité doit, en conséquence, inclure dans son champ tous les bâtiments, locaux et enceintes ouverts au public quel qu'en soit le propriétaire. Il en est ainsi, par exemple, des campagnes-caravanages et des salles de cinémas dans lesquels les personnes sont admises moyennant une rétribution ou une participation quelconque, des salles privées dans lesquelles sont tenues des réunions ou pratiquées des activités éducatives et sociales, ouvertes à tout venant et payantes ou non.

2° Disposer d'un outil statistique aidant à la décision en matière d'accessibilité.

La diversité des situations est telle que chaque région, chaque pays, devrait pouvoir faire l'objet d'un diagnostic particulier. Or, le caractère incomplet et parcellaire des informations et des statistiques possédées par le ministère ne permet pas de porter un jugement sur les situations locales.

Il s'avère indispensable que l'on puisse disposer dans chaque département d'un inventaire des installations de loisirs (sports, centres sociaux et culturels, établissements de tourisme social, hôtels, campagnes, caravanages, musées, cinémas, etc.) accessibles aux personnes handicapées. Je vous invite à procéder au recensement, si cela n'a pas été fait conformément aux indications du décret n° 78-116 du 9 décembre 1978 (cf. annexe 2), de toutes les opérations d'accessibilité déjà réalisées, en cours ou projetées pour en assurer le suivi et l'évaluation. Les enseignements que l'on pourra en tirer seront l'occasion d'ajuster les modalités de l'intégration aux besoins des personnes handicapées. Cette liste du patrimoine de loisirs accessible sera mise à la disposition du public sous la forme que vous jugerez la plus opportune. En tant qu'outil d'information, elle devrait sensibiliser au dialogue avec les associations que vous avez mission de construire.

3° Rôle des administrations de l'Etat dans la région et le département.

Je vous prie de prendre appui sur les directeurs régionaux et directeurs départementaux temps libre, jeunesse et sports ainsi que sur les délégués régionaux au tourisme, qui ont dans leur ensemble une bonne connaissance du terrain, pour développer des actions de sensibilisation et d'information du public, des collectivités territoriales et des collectivités privées, sur les problèmes spécifiques du handicap avec le soutien des associations locales de personnes handicapées. L'accessibilité n'est pas seulement une réalité matérielle (architecture et technique) mais une réalité humaine et psychologique. Cela implique une action large sur les mentalités.

Il convient en outre de se glisser dès à présent dans les procédures du IX^e Plan, qui privilégient la concertation et s'appuient sur la meilleure coordination possible entre l'Etat et la région. S'agissant essentiellement de peser sur le cadre de vie, le rôle des collectivités locales est de toute évidence essentiel dans l'élaboration de programmes décentralisés d'investissement et d'innovation qui pourront faire l'objet de contrats passés avec l'Etat dans la mesure où ils conforteront les priorités nationales.

Je me propose de recommander l'affectation d'une part non négligeable des crédits régionalisés pour développer des actions réalistes de mise en accessibilité du patrimoine. Les services régionaux et

(1) Le Conseil économique et social recensait en 1979 dans son rapport des 23 et 24 juin sur la sécurité des logements 2,8 millions de personnes handicapées dont 900 000 jeunes et 400 000 se déplaçant en fauteuil roulant.

départementaux du temps libre pourront vous aider efficacement à la mise au point de ces programmes. Dans cette hypothèse, vous voudrez bien m'indiquer les objectifs, les moyens et les échéances que vous avez retenus. Pour ma part, je souhaite que les associations de personnes handicapées les plus représentatives au plan local, soient associées à toutes les phases d'élaboration et d'orientation des programmes.

J'attends beaucoup de cette relance, même si elle peut apparaître limitée et ponctuelle, mais elle me paraît de nature à débloquent une situation. Bien évidemment, cette action nouvelle devra s'accompagner d'un regain de vigilance pour les constructions neuves et transformations à venir quant au respect de la réglementation en vigueur. L'intervention de l'administration et, notamment, des services déconcentrés du ministère du temps libre, devra toujours se situer suffisamment en amont des différents stades d'examen et d'instruction des projets immobiliers pour que la prise en compte architecturale de l'accessibilité soit garantie : au niveau de l'examen du permis de construire, lors de la délivrance des arrêtés d'approbation technique... pour les constructions sportives, lors du passage en C. D. O. I. A. des dossiers les plus importants.

A toutes fins utiles, vous trouverez en annexe I une note de synthèse qui actualise les données du problème au regard des équipements existants.

Pour illustrer l'intérêt que je porte à toutes les actions de nature à rendre accessibles aux personnes handicapées les activités du ministère du temps libre et à les y mieux accueillir, j'ai décidé de lancer, à partir de 1983, un programme pluriannuel de mise en accessibilité des équipements appartenant à l'Etat. Il vous appartient en conséquence de susciter les initiatives locales qui devront accompagner cette action de l'Etat.

J'attacherai du prix à ce que cette relance de la politique de mise en accessibilité des équipements publics ait pour point de départ les structures du tourisme social et leurs équipements sportifs d'accompagnement, et en particulier l'habitat collectif de vacances. Par une politique neuve le ministère du temps libre peut jouer un rôle essentiel dans le changement de l'image de la personne handicapée. Comment mieux reformer la perception des uns et des autres, des personnes non handicapées par rapport aux personnes handicapées et vice-versa, sinon en développant des initiatives qui apprennent et autorisent les gens à vivre ensemble. L'accessibilité des installations sportives, touristiques, de jeunesse, de loisir social et d'éducation populaire est la condition première et nécessaire à la réalisation de cette ambition.

Le ministre du temps libre,
ANDRÉ HENRY.

Le ministre délégué auprès du ministre du temps libre,
chargé de la jeunesse et des sports,
EDWIGE AVICE.

Le secrétaire d'Etat auprès du ministre du temps libre,
chargé du tourisme,
FRANÇOIS ABADIE.

ANNEXE I

Un principe : rendre les équipements publics existants accessibles.

Le décret n° 78-1167 du 9 décembre 1978, fixe « les mesures destinées à rendre accessibles aux personnes handicapées à mobilité réduite les installations ouvertes au public appartenant à certaines personnes publiques » (Journal officiel du 16 décembre 1978). Il définit les modalités de l'adaptation progressive et coordonnée du patrimoine public et des services existants.

S'il est de la plus grande importance que la construction neuve soit conçue et réalisée afin d'être systématiquement accessible aux personnes handicapées, il ne faut cependant pas oublier que nombre d'agglomérations ou de quartiers sont déjà pourvus en équipements de tous ordres et ne verront pas, à échéance prévisible, la réalisation importante de nouveaux équipements. Pour les habitants handicapés de ces lieux, les mesures prises en faveur de l'accessibilité seraient de peu d'effet si elles se bornaient aux constructions neuves. Grâce à l'adaptation progressive des équipements existants, on peut espérer que ces personnes, aujourd'hui exclues, retrouveront peu à peu une insertion normale dans la vie sociale.

Entre les installations d'ores et déjà accessibles et celles qu'on ne pourrait rendre accessibles sans les démolir et reconstruire, se situe le champ des équipements susceptibles d'aménagements : les équipements adaptables. Or, en matière d'adaptation des constructions existantes, il ne saurait être question de règles aussi absolues qu'en matière de construction neuve. De plus, s'agissant des équipements appartenant à des personnes publiques, les opérations d'adaptation mettent en jeu des fonds publics, dont les procédures de gestion (et en particulier le principe de l'annualité budgétaire) ne permettent pas de recourir à une planification pluriannuelle stricte.

La définition de l'accessibilité retenue par le décret du 9 décembre 1978 est la même que celle qu'en donne le décret du 1^{er} février 1978 relatif à l'accessibilité des installations neuves :

« Est réputée accessible aux personnes handicapées à mobilité réduite toute installation offrant à ces personnes, notamment à celles qui circulent en fauteuil roulant, la possibilité de pénétrer dans l'installation, d'y circuler, d'en sortir dans les conditions normales de fonctionnement, et de bénéficier de toutes les prestations offertes au public en vue desquelles cette installation a été conçue et qui ne sont pas manifestement incompatibles avec la nature même du handicap. »

L'obligation d'accessibilité est ainsi définie comme une obligation de prestations et de résultats : il s'agit d'assurer l'usage normal de toutes les fonctions de l'installation. Cela implique, le plus souvent, la possibilité d'accéder physiquement en tout point des locaux ouverts au public. Toutefois, pour certains établissements, l'obligation peut être limitée à une partie définie des locaux. En effet, alors que les normes prévues pour les installations neuves ont pour objectif une circulation des personnes handicapées aussi facile que leur état le permet, le pragmatisme amène, pour le patrimoine existant, à consentir quelques tolérances ; il est malgré tout plus avantageux pour une personne handicapée d'accéder avec quelques inconvénients à une installation existante que d'en rester exclue parce que la réglementation en vigueur aurait été inapplicable.

La doctrine en matière d'accessibilité.

Destinées à guider les choix et à permettre l'établissement d'un ordre de priorité des travaux d'adaptation, les règles fixées par le décret du 9 décembre 1978 n'ont pas la prétention de saisir toute la diversité des cas possibles. En se bornant à encadrer les décisions dans les limites financières et temporelles simples mais précises, cette réglementation a pour objet d'éviter que les dépenses soient trop lourdes en certains endroits ou que les réalisations soient insuffisantes en d'autres.

En matière d'équipement, la règle fondamentale est celle de l'utilisation optimale des installations : ce qui signifie, notamment, l'obligation de les ouvrir sans exclusive à toutes les catégories d'usagers. Le respect de cette obligation ne doit pas entraîner un renchérissement, sans limites, des coûts d'investissement et de fonctionnement. Ainsi, les difficultés de l'utilisation simultanée des installations sportives par des classes d'âges différents ou par des individus aux capacités physiques dissemblables sont, aujourd'hui, suffisamment connues pour que les études qui précéderont les choix sur le terrain des aménagements à faire ou à ne pas faire en tiennent compte prioritairement.

Par ailleurs, et spécialement dans les conditions actuelles de resserrement des budgets d'investissement, l'amélioration de l'accessibilité du patrimoine doit être recherchée au meilleur rapport qualité/prix. A cet égard, quelques critères simples peuvent aider à déterminer la fraction de ce patrimoine sur laquelle des travaux d'aménagement devraient être entrepris en priorité :

L'implantation des équipements : une situation centrale retiendra l'attention des décideurs, offrant de réelles possibilités de desserte par des transports en commun ou individuels ;

Le taux de leur fréquentation : fréquentation réelle et potentielle, qualité des utilisateurs (scolaires essentiellement, population du quartier, autres, ...);

Le degré d'intérêt présente pour les personnes handicapées par chaque équipement pris isolément. Lorsque plusieurs équipements offrent une proximité des prestations similaires compatibles avec la nature même des handicaps. A ce stade, les caractéristiques architecturales seront comparées afin de déterminer quelle est l'installation qui, après travaux d'amélioration de son accessibilité, sera la plus avantageuse pour les utilisateurs handicapés, et compte tenu du degré d'accessibilité de l'environnement immédiat : trottoirs aménagés, places de parking, etc. ;

L'estimation quantitative et qualitative des travaux à réaliser sur chaque équipement potentiellement adaptable : ordre de grandeur des travaux, durée d'exécution, difficultés de réalisation, coût prévisible, gêne apportée au fonctionnement de l'installation, etc.

C'est évidemment en fonction des besoins et des demandes des personnes handicapées que le calendrier des aménagements doit être conçu.

A cet égard, on ne saurait trop recommander aux maîtres d'ouvrages et aux concepteurs d'associer les groupements de personnes handicapées aux études préalables. La règle est qu'il ne s'agit pas uniquement de faire pour les personnes handicapées mais avec elles. Si l'objectif final est bien de procéder à l'adaptation systématique de tout le patrimoine adaptable (patrimoine des collectivités locales, patrimoine de l'Etat et patrimoine des personnes privées) il convient dans l'immédiat de sélectionner les priorités qui répondent aux attentes les plus pressées des personnes handicapées.

Avis de M. François Trucy, au nom de la commission des finances, n° 384 (1990-1991), et de M. José Balareello, au nom de la commission des affaires sociales, n° 391 (1990-1991) ;

Discussion les 19 et 20 juin 1991 et adoption le 20 juin 1991.

Assemblée nationale :

Rapport de M. Guy Malandain, au nom de la commission mixte paritaire, n° 2143.

Sénat :

Rapport de M. Gérard Larcher, au nom de la commission mixte paritaire, n° 414 (1990-1991).

Assemblée nationale :

Projet de loi, modifié par le Sénat, n° 2139 ;

Rapport de M. Guy Malandain, au nom de la commission de la production, n° 2150 ;

Discussion et adoption le 27 juin 1991.

Sénat :

Projet de loi, adopté avec modifications par l'Assemblée nationale en nouvelle lecture, n° 432 (1990-1991) ;

Rapport de M. Gérard Larcher, au nom de la commission des affaires économiques, n° 437 (1990-1991) ;

Discussion et adoption le 2 juillet 1991.

Assemblée nationale :

Projet de loi, modifié par le Sénat en nouvelle lecture, n° 2185 ;

Rapport de M. Guy Malandain, au nom de la commission de la production, n° 2196 ;

Discussion et adoption le 3 juillet 1991.

LOI n° 91-663 du 13 juillet 1991 portant diverses mesures destinées à favoriser l'accessibilité aux personnes handicapées des locaux d'habitation, des lieux de travail et des installations recevant du public (1)

NOR : EQUX9100052L

L'Assemblée nationale et le Sénat ont adopté,

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

CHAPITRE I^{er}

Accessibilité des bâtiments

Art. 1^{er}. - L'article L. 111-7 du code de la construction et de l'habitation est ainsi rédigé :

« Art. L. 111-7. - Les dispositions architecturales et les aménagements des locaux d'habitation, des lieux de travail et des établissements et installations recevant du public, notamment les locaux scolaires, universitaires et de formation, doivent être tels que ces locaux et installations soient accessibles aux personnes handicapées. Les modalités d'application des dispositions du présent article sont fixées par décret en Conseil d'Etat. »

Art. 2. - La voirie publique ou privée ouverte à la circulation publique doit être aménagée pour permettre l'accessibilité des personnes handicapées selon des prescriptions techniques fixées par décret conformément aux articles L. 131-2 et L. 141-7 du code de la voirie routière.

Art. 3. - Le chapitre unique du titre préliminaire du livre III du code de la construction et de l'habitation est complété par un article L. 301-6 ainsi rédigé :

« Art. L. 301-6. - L'octroi des aides de l'Etat en faveur de l'habitat est subordonné au respect des règles d'accessibilité fixées en application de l'article L. 111-7. »

Art. 4. - I. - L'article L. 421-3 du code de l'urbanisme est ainsi modifié :

A. - Il est inséré, après le deuxième alinéa, un alinéa ainsi rédigé :

« Pour les établissements recevant du public, le permis de construire ne peut être délivré que si les constructions ou les travaux projetés sont conformes aux dispositions de l'article L. 111-7 du code de la construction et de l'habitation. »

B. - En conséquence, dans le dernier alinéa, les mots : « des alinéas 3 et 4 » sont remplacés par les mots : « des quatrième et cinquième alinéas » et les mots : « prévue à l'alinéa 3 » par les mots : « prévue au quatrième alinéa ».

C. - Dans le premier alinéa, les mots : « les règles générales de construction prévues à l'article 111-3 » sont remplacés par les mots : « les règles générales de construction prises en application du chapitre I^{er} du titre I^{er} du livre I^{er} du code de la construction et de l'habitation. »

II. - L'article L. 111-8 du code de la construction et de l'habitation est ainsi rédigé :

« Art. L. 111-8. - Conformément au troisième alinéa de l'article L. 421-3 du code de l'urbanisme, le permis de construire ne peut être délivré, pour les établissements recevant du public, que si les constructions ou les travaux projetés sont conformes aux dispositions de l'article L. 111-7. »

Art. 5. - I. - Après l'article L. 111-8 du code de la construction et de l'habitation, sont insérés les articles L. 111-8-1 à L. 111-8-4 ainsi rédigés :

« Art. L. 111-8-1. - Les travaux qui conduisent à la création, l'aménagement ou la modification d'un établissement recevant du public ne peuvent être exécutés qu'après autorisation délivrée par l'autorité administrative qui vérifie leur conformité avec les dispositions de l'article L. 111-7.

« Un décret en Conseil d'Etat définit les modalités d'application du présent article.

« Art. L. 111-8-2. - Ainsi qu'il est dit à l'article L. 421-1 du code de l'urbanisme, le permis de construire tient lieu de l'autorisation exigée au titre de la réglementation relative à l'accessibilité des établissements recevant du public et sa délivrance est précédée de l'accord de l'autorité compétente pour délivrer ladite autorisation.

« Art. L. 111-8-3. - L'ouverture d'un établissement recevant du public est subordonnée à une autorisation délivrée par l'autorité administrative après contrôle du respect des dispositions de l'article L. 111-7.

« Un décret en Conseil d'Etat définit les modalités d'application du présent article.

« Art. L. 111-8-4. - Un décret en Conseil d'Etat détermine, en tant que de besoin, les adaptations nécessaires à la mise en œuvre de la présente section dans les départements d'outre-mer. »

II. - L'article L. 421-1 du code de l'urbanisme est complété, *in fine*, par un alinéa ainsi rédigé :

« Le permis de construire tient lieu de l'autorisation exigée au titre de la réglementation relative à l'accessibilité des établissements recevant du public et sa délivrance est précédée de l'accord de l'autorité compétente pour délivrer ladite autorisation, en application de l'article L. 111-8-1 du code de la construction et de l'habitation. »

Art. 6. - L'article L. 125-2 du code de la construction et de l'habitation est complété par deux alinéas ainsi rédigés :

« Les modifications apportées doivent préserver l'accessibilité de la cabine à une personne circulant en fauteuil roulant.

« Un décret en Conseil d'Etat détermine les conditions dans lesquelles, en cas de difficultés techniques graves pour le maintien de l'accessibilité aux handicapés, l'autorité administrative peut accorder une dérogation aux exigences soit de la sécurité, soit de l'accessibilité, ou accorder un délai supplémentaire pour y satisfaire. »

CHAPITRE II

Action en justice des associations

Art. 7. - L'article 2-8 du code de procédure pénale est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Toute association régulièrement déclarée depuis au moins cinq ans à la date des faits ayant, en vertu de ses statuts, vocation à défendre ou à assister les personnes handicapées peut également exercer les droits reconnus à la partie civile en ce qui concerne les infractions à l'article L. 111-7 du code de la construction et de l'habitation, prévues et réprimées par l'article L. 152-4 du même code. »

Art. 8. - Le premier alinéa de l'article L. 152-4 du code de la construction et de l'habitation est complété par une phrase ainsi rédigée :

« Le tribunal peut en outre ordonner, aux frais du condamné, la publication intégrale ou par extraits de sa décision et, éventuellement, la diffusion d'un message, dont

il fixe les termes, informant le public des motifs et du contenu de sa décision, dans un ou plusieurs journaux qu'il désigne.»

La présente loi sera exécutée comme loi de l'Etat.

Fait à Paris, le 13 juillet 1991.

FRANÇOIS MITTERRAND

Par le Président de la République :

Le Premier ministre,

ÉDITH CRESSON

*Le ministre d'Etat, ministre de l'économie,
des finances et du budget,*

PIERRE BÉRÉGOVOY

Le garde des sceaux, ministre de la justice,

HENRI NALLET

Le ministre des affaires sociales et de l'intégration,

JEAN-LOUIS BIANCO

*Le ministre du travail, de l'emploi
et de la formation professionnelle,*

MARTINE AUBRY

*Le ministre de l'équipement, du logement,
des transports et de l'espace,*

PAUL QUILÈS

Le ministre des départements et territoires d'outre-mer,

LOUIS LE PENSEC

Le ministre délégué au budget,

MICHEL CHARASSE

Le secrétaire d'Etat aux handicapés et accidentés de la vie,

MICHEL GILLIBERT

Le secrétaire d'Etat au logement,

MARCEL DEBARGE

(1) Travaux préparatoires : loi n° 91-663.

Sénat :

Projet de loi n° 289 (1990-1991) ;

Rapport de M. Robert Laucournet, au nom de la commission des affaires économiques, n° 329 (1990-1991) ;

Discussion et adoption le 23 mai 1991.

Assemblée nationale :

Projet de loi, adopté par le Sénat, n° 2063 ;

Rapport de M. Charles Metzinger, au nom de la commission des affaires culturelles, n° 2122 ;

Discussion et adoption le 25 juin 1991.

Sénat :

Projet de loi, modifié par l'Assemblée nationale en première lecture, n° 417 (1990-1991) ;

Rapport de M. Robert Laucournet, au nom de la commission des affaires économiques, n° 418 (1990-1991) ;

Discussion et adoption le 28 juin 1991.

conjoint des ministres de tutelle de l'agence et du ministre chargé du budget :

- le directeur de la prévention des pollutions et des risques ou son représentant ;
- le directeur général de l'énergie et des matières premières ou son représentant ;
- le directeur général de la recherche et de la technologie ou son représentant ;
- le secrétaire général de la Commission centrale des marchés ou son représentant ;
- le contrôleur d'Etat auprès de l'agence ;
- deux membres désignés en son sein par le conseil d'administration de l'agence.

Le directeur général et l'agent comptable de l'agence assistent aux séances de la commission des marchés avec voix consultative. La commission peut entendre en outre toute personne désignée par son président en raison de sa compétence.

Art. 2. - La commission des marchés est saisie par le directeur général de l'agence des projets de contrats, conventions et marchés d'un montant supérieur à 700 000 F T.T.C. relevant de sa compétence en application de l'article 15 du décret du 26 juillet 1991 sus-visé. Elle fait connaître son avis sur ceux-ci dans un délai de trois mois. Toutefois, ce délai est ramené à quinze jours lorsque le directeur général de l'agence signale le caractère d'urgence du dossier.

Chaque dossier dont est saisie la commission est confié à un rapporteur que le président désigne soit parmi les membres de la commission, soit en faisant appel à une personne particulièrement qualifiée extérieure à l'agence. Le rapporteur recueille auprès du directeur général de l'agence tous les éléments d'information nécessaires à l'étude du dossier. Il présente ses conclusions sur celui-ci en séance de la commission.

La commission adopte un avis sur les projets de contrats, conventions ou marchés à la majorité des voix ; en cas de partage, la voix du président est prépondérante.

La commission ne peut valablement délibérer que si la moitié au moins de ses membres ayant voix délibérative sont présents.

Art. 3. - L'avis de la commission des marchés ne lie pas le directeur général de l'agence. Toutefois, si celui-ci passe outre à un avis défavorable ou à des réserves accompagnant un avis favorable, il doit motiver sa décision par écrit et en rendre compte aux ministres de tutelle de l'agence et au ministre chargé du budget.

L'avis de la commission des marchés est communiqué au conseil d'administration lorsque les contrats, conventions et marchés sont soumis à son autorisation.

Art. 4. - Le secrétaire général de la Commission centrale des marchés, le chef du service du contrôle d'Etat, le directeur général de l'énergie et des matières premières, le directeur du budget, le directeur général de la recherche et de la technologie et le directeur de la prévention des pollutions et des risques sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 20 janvier 1994.

Le ministre de l'environnement,
MICHEL BARNIER

Le ministre de l'économie,
EDMOND ALPHANDÉRY

*Le ministre de l'industrie, des postes
et télécommunications et du commerce extérieur,*
GÉRARD LONGUET

*Le ministre du budget,
porte-parole du Gouvernement,*
NICOLAS SARRIÉZY

*Le ministre de l'enseignement supérieur
et de la recherche,*
FRANÇOIS FILLON

MINISTÈRE DU LOGEMENT

Décret n° 94-86 du 26 janvier 1994 relatif à l'accessibilité aux personnes handicapées des locaux d'habitation, des établissements et installations recevant du public, modifiant et complétant le code de la construction et de l'habitation et le code de l'urbanisme

NOR: LOGC9300027D

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre d'Etat, ministre des affaires sociales, de la santé et de la ville, du ministre de l'équipement, des transports et du tourisme et du ministre du logement,

Vu le code de la construction et de l'habitation ;

Vu le code de l'urbanisme ;

Vu la loi n° 91-663 du 13 juillet 1991 portant diverses mesures destinées à favoriser l'accessibilité aux personnes handicapées des locaux d'habitation, des lieux de travail et des installations recevant du public ;

Vu le décret n° 78-109 du 1^{er} février 1978 fixant les mesures destinées à rendre accessibles aux personnes handicapées à mobilité réduite les installations neuves ouvertes au public ;

Vu le décret n° 85-988 du 16 septembre 1985 relatif à la commission consultative départementale de la protection civile, de la sécurité et de l'accessibilité et aux commissions départementales de sécurité pour Paris, les Hauts-de-Seine, la Seine-Saint-Denis et le Val-de-Marne ;

Le Conseil d'Etat (section des travaux publics) entendu,

Décète :

Art. 1^{er}. - Il est inséré après l'intitulé de la section III « Personnes handicapées » du chapitre I^{er} du titre I^{er} du livre I^{er} du code de la construction et de l'habitation (partie Réglementaire) l'intitulé suivant :

* Sous-section 1

* Dispositions applicables aux bâtiments d'habitation collectifs neufs »

Art. 2. - L'article R. 111-19 du code de la construction et de l'habitation devient l'article R. 111-18-4.

Art. 3. - Il est créé dans la section III du chapitre I^{er} du titre I^{er} du livre I^{er} du code de la construction et de l'habitation, après l'article R. 111-18-4, une sous-section ainsi rédigée :

* Sous-section 2

* Dispositions applicables lors de la construction, de la création ou de la modification d'établissements recevant du public ou d'installations ouvertes au public

* Art. R. 111-19. - Les dispositions de la présente sous-section sont applicables aux établissements recevant du public et installations ouvertes au public ci-après :

* a) Tous bâtiments, locaux et enceintes dans lesquels des personnes sont admises soit librement, soit moyennant une rétribution ou une participation quelconque, ou dans lesquels sont tenues des réunions ouvertes à tout venant ou sur invitation, payantes ou non ;

* b) Les locaux scolaires, universitaires et de formation ;

* c) Les installations ouvertes au public, notamment les espaces publics ou privés qui desservent des établissements recevant du public ou qui sont aménagés en vue de leur utilisation par le public, le mobilier urbain qui y est implanté.

* Art. R. 111-19-1. - Tout établissement ou installation visé à l'article R. 111-19 doit être accessible aux personnes handicapées.

* Est réputé accessible aux personnes handicapées tout établissement ou installation offrant à ces personnes, notamment à celles qui se déplacent en fauteuil roulant, la possibilité, dans des conditions normales de fonctionnement, de pénétrer dans l'établissement ou l'installation, d'y circuler, d'en sortir et de bénéficier de toutes les prestations offertes au public en vue desquelles cet établissement ou cette installation a été conçu.

« Les dispositions architecturales et les aménagements propres à assurer l'accessibilité de ces établissements et installations aux personnes handicapées doivent satisfaire aux obligations ci-après.

« Un arrêté conjoint du ministre chargé de la construction, du ministre chargé des personnes handicapées et, le cas échéant, du ou des ministres intéressés détermine les dispositions techniques applicables et notamment les dimensions normales ou tolérées pour chacun des éléments en cause :

« 1. Cheminements praticables par les personnes handicapées

« Le cheminement praticable doit être le cheminement usuel, ou l'un des cheminements usuels. En cas de dénivellation importante il doit conduire le plus directement possible à l'entrée principale, ou à une des entrées principales, et aux aménagements à desservir.

« Le sol doit être non meuble, non glissant, sans obstacle à la roue : le profil en long est de préférence horizontal et sans ressaut.

« Un palier de repos est nécessaire devant toutes les portes, hors de leur débattement, en haut et en bas de chaque plan incliné, et à l'intérieur de chaque sas.

« Les bords des ressauts doivent être arrondis ou munis de chanfreins. Toute dénivellation importante doit être doublée d'un plan incliné.

« La pente transversale doit être la plus faible possible.

« Les bornes et les poteaux doivent pouvoir être détectés par un aveugle se déplaçant avec une canne.

« L'arrêté mentionné au quatrième alinéa du présent article fixe les largeurs minimales des portes et de leurs vantaux ainsi que les pentes admissibles pour les cheminements.

« 2. Ascenseurs

« Un ascenseur est regardé comme praticable par des personnes handicapées lorsque ses caractéristiques permettent notamment son utilisation par une personne handicapée en fauteuil roulant.

« L'arrêté susmentionné fixe la largeur minimale de la porte d'entrée, les dimensions intérieures et les caractéristiques des commandes. Les temps d'ouverture doivent être suffisants pour le passage d'un fauteuil roulant. Les portes coulissantes sont obligatoires.

« Tous les ascenseurs ou deux ascenseurs au moins par batterie d'ascenseur doivent être praticables par des personnes handicapées.

« Un ascenseur est obligatoire :

« 1. Si l'établissement ou l'installation peut recevoir cinquante personnes en sous-sol ou en étage ;

« 2. Si l'établissement ou l'installation reçoit moins de cinquante personnes lorsque certaines prestations ne peuvent être offertes au rez-de-chaussée.

« Le seuil de cinquante personnes est porté à cent personnes pour les établissements d'enseignement.

« 3. Escaliers

« A défaut d'ascenseur praticable pour accéder aux étages ou aux sous-sols un escalier au moins doit être conforme aux prescriptions techniques fixées par l'arrêté susmentionné.

« 4. Parcs de stationnement automobile

« Tout parc de stationnement automobile intérieur ou extérieur dépendant d'un établissement recevant du public ou d'une installation ouverte au public doit comporter une ou plusieurs places de stationnement aménagées pour les personnes handicapées et réservées à leur usage.

« Le nombre de places doit être au minimum une place aménagée par tranche de cinquante places de stationnement ou fraction de cinquante places. Au-delà de cinq cents places, le nombre de places aménagées, qui ne saurait être inférieur à dix, est fixé par arrêté municipal.

« Un emplacement de stationnement est réputé aménagé pour les personnes handicapées lorsqu'il comporte, latéralement à l'emplacement prévu pour la voiture, une bande d'une largeur minimale fixée par l'arrêté, libre de tout obstacle, protégée de la circulation automobile, et reliée par un cheminement praticable à l'entrée de l'installation.

« Les emplacements aménagés et réservés sont signalés.

« 5. Cabinets d'aisances

« Chaque niveau accessible, lorsque des cabinets d'aisances y sont prévus pour le public, doit comporter au moins un cabinet d'aisances aménagé pour les personnes handicapées circulant en fauteuil roulant. Les cabinets d'aisances aménagés doivent être installés au même emplacement que les autres cabinets d'aisances lorsque ceux-ci sont regroupés.

« Ce cabinet d'aisances comporte un espace d'accès libre de tout obstacle fixe ou mobile et situé à côté de la cuvette. Une barre d'appui latérale doit être installée pour faciliter le transfert sur la cuvette.

« Lorsqu'il existe des cabinets d'aisances séparés pour chaque sexe, un cabinet d'aisances accessible séparé doit être aménagé pour chaque sexe.

« Les lavabos ou un lavabo au moins par groupe de lavabos doivent être accessibles aux personnes handicapées ainsi que les divers aménagements tels que notamment miroir, distributeur de savon, sèche-mains.

« Les sanitaires publics installés sur la voirie publique doivent répondre aux exigences ci-dessus.

« 6. Téléphone

« Lorsque le téléphone est mis à la disposition du public, un appareil au moins doit être disposé de manière à être utilisable par les personnes handicapées.

« Le numéro de téléphone de la cabine doit être inscrit en relief et en caractères Braille à proximité de l'appareil.

« 7. Divers

« Lorsque la fonction d'un établissement ou d'une installation amène les usagers à utiliser des tables, écritoirs ou guichets, un au moins de chacun de ces aménagements doit être utilisable par les personnes handicapées.

« Les différents dispositifs de commandes et de service mis à la disposition du public tels que boutons, interrupteurs, poignées, distributeurs de billets, caisses automatiques, doivent également être utilisables par des personnes handicapées.

« 8. Etablissements et installations accueillant du public assis

« Tout établissement ou installation accueillant du public assis doit pouvoir recevoir des personnes handicapées dans les mêmes conditions d'accès et d'utilisation que celles offertes aux personnes valides. A cet effet, des emplacements accessibles par un cheminement praticable sont aménagés. Dans les restaurants ainsi que dans les salles à usage polyvalent ne comportant pas d'aménagements spécifiques, ces emplacements pourront être dégagés lors de l'arrivée des personnes handicapées.

« Pour les salles de moins de mille places, ces emplacements seront au moins au nombre de deux pour les établissements de cinquante places ou moins et d'un emplacement supplémentaire par tranche de cinquante ou fraction de cinquante en sus. Au-delà de trois cents places, ces aménagements devront être disposés en différents endroits de la salle. Au-delà de mille places, leur nombre, en tout état de cause supérieur à vingt, est fixé par arrêté municipal.

« 9. Etablissements d'hébergement hôtelier

« Tout établissement d'hébergement hôtelier doit comporter des chambres aménagées et accessibles satisfaisant aux normes suivantes :

« Un cheminement libre de tout obstacle permettant de circuler autour du mobilier donne accès aux équipements et au mobilier ;

« Une aire est prévue pour permettre la rotation d'un fauteuil roulant en dehors de l'emplacement du mobilier dans la chambre elle-même. Lorsque la chambre comporte une salle de bains, celle-ci doit répondre aux mêmes caractéristiques que la chambre. Sinon, s'il existe au moins une salle de bains d'étage, elle doit être ainsi aménagée et être accessible de la chambre par un cheminement praticable ;

« Lorsque à un étage une ou plusieurs chambres aménagées et accessibles ne comportent pas de cabinet d'aisance accessible, un cabinet d'aisance accessible indépendant doit être aménagé à cet étage ;

« Le nombre de chambres aménagées et accessibles dans un établissement est d'au moins une chambre si celui-ci ne compte pas plus de vingt chambres, deux s'il n'en compte pas plus de cinquante, et une par tranche de cinquante ou fraction de cinquante chambres supplémentaires.

« 10. Installations sportives et socio-éducatives

« Lorsqu'il y a lieu à déshabillage en cabine, au moins une cabine pour chaque sexe doit être aménagée et accessible par un cheminement praticable.

« Lorsqu'il existe des douches, au moins une douche doit être aménagée et accessible par un cheminement praticable.

« Les cabines et les douches aménagées doivent être installées au même emplacement que les autres cabines ou autres douches lorsque celles-ci sont regroupées.

« Les douches aménagées doivent comporter une zone d'assise et une barre d'appui.

« Lorsqu'il existe des douches séparées pour chaque sexe, au moins une douche aménagée et séparée pour chaque sexe doit être installée.

« Dans les piscines, un bassin au moins doit être accessible par un cheminement praticable. Les personnes handicapées à mobilité réduite doivent pouvoir être mises à l'eau et retirées du ou des bassins accessibles par les moyens propres de l'établissement.

« 11. Signalisation

« Les symboles internationaux d'accessibilité doivent être utilisés pour signaler les aménagements spécifiques aux personnes handicapées lorsque ces aménagements ne sont pas facilement repérables.

« Art. R. 111-19-2. — Les travaux de modification ou d'extension sans changement de destination portant sur un établissement recevant du public, espace ou installation ouvert au public, visé à l'article R. 111-19, sont soumis aux dispositions particulières suivantes :

« a) Les parties de bâtiments ou d'installations correspondant à la création de surfaces nouvelles doivent respecter les dispositions de l'article R. 111-19-1 ;

« b) Les travaux réalisés à l'intérieur des volumes ou surfaces existants doivent au minimum maintenir les conditions d'accessibilité préexistantes ;

« c) Dans les établissements recevant du public autres que ceux de la 5^e catégorie au sens de l'article R. 123-19, les parties de bâtiments où sont réalisés les travaux de modification et d'extension doivent respecter les dispositions de l'article R. 111-19-1 ;

« d) Les modifications apportées aux conditions d'accès des établissements recevant du public de 5^e catégorie au sens de l'article R. 123-19 et aux installations ouvertes au public doivent respecter les dispositions de l'article R. 111-19-1.

« Art. R. 111-19-3. — En cas de difficulté matérielle grave, ou s'agissant des bâtiments existants en raison de difficultés liées à leurs caractéristiques ou à la nature des travaux qui y sont réalisés, le préfet peut accorder des dérogations aux dispositions des articles R. 111-19-1 et R. 111-19-2 après consultation de la commission consultative départementale de la protection civile, de la sécurité et de l'accessibilité ou, pour Paris, les Hauts-de-Seine, la Seine-Saint-Denis et le Val-de-Marne, de la commission départementale de sécurité. »

Art. 4. — Il est créé, à la suite de l'article R. 111-19-3 du code de la construction et de l'habitation, deux sous-sections rédigées comme suit :

« Sous-section 3

« Autorisation de travaux prévue à l'article L. 111-8-1

« Art. R. 111-19-4. — L'autorisation prévue à l'article L. 111-8-1 ne peut être délivrée que si les travaux projetés sont conformes aux dispositions de la sous-section 2.

« Art. R. 111-19-5. — Le dossier de la demande d'autorisation de travaux prévue à l'article L. 111-8-1 est établi en trois exemplaires et doit comporter les plans et documents nécessaires pour que l'autorité compétente puisse s'assurer que le projet de travaux respecte les règles d'accessibilité mentionnées à la sous-section 2 et, le cas échéant, la demande de dérogation auxdites règles.

« Art. R. 111-19-6. — Lorsque les travaux projetés sont également soumis au permis de construire prévu à l'article L. 421-1 du code de l'urbanisme, la demande de permis de construire comporte les plans et documents mentionnés à l'article R. 111-19-5. Elle tient lieu, dans ce cas, de la demande d'autorisation de travaux prévue à l'article L. 111-8-1.

« Lorsque les travaux projetés ne sont pas soumis au permis de construire, la demande comporte, outre les plans et documents prévus à l'article R. 111-19-5, les documents et renseignements mentionnés aux articles R. 123-24 et R. 123-25.

« Art. R. 111-19-7. — L'autorité compétente transmet pour avis un exemplaire de la demande à la commission consultative départementale de la protection civile, de la sécurité et de l'accessibilité ou à la commission départementale de sécurité pour Paris, les Hauts-de-Seine, la Seine-Saint-Denis et le Val-de-Marne. Si cet avis n'est pas donné dans un délai d'un mois, il est réputé favorable.

« Toutefois, dans les cas prévus à l'article R. 111-19-3, l'autorité compétente transmet un exemplaire de la demande au préfet qui lui fait connaître sa décision motivée sur la demande de dérogation présentée. A défaut de réponse du préfet dans le délai de deux mois à compter de la date à laquelle il a reçu la demande, la dérogation demandée est réputée accordée.

« Lorsqu'il existe des commissions de sécurité d'arrondissement, communales ou intercommunales créées en application de l'article R. 123-38, le préfet peut créer, après avis de la commission consultative départementale de la protection civile, de la sécurité et de l'accessibilité, ou de la commission départementale de sécurité pour Paris, les Hauts-de-Seine, la Seine-Saint-Denis et le Val-de-Marne, des commissions d'accessibilité d'arrondissement, communales ou intercommunales ayant les mêmes compétences territoriales et chargées de donner un avis sur les demandes d'autorisation relatives aux mêmes catégories d'établissements recevant du public. Pour l'étude de ces demandes, lesdites commissions peuvent se réunir en formation conjointe avec les commissions de sécurité correspondantes.

« Art. R. 111-19-8. — L'autorisation de travaux prévue à l'article L. 111-8-1 est délivrée au nom de l'Etat.

« Lorsque les travaux projetés sont soumis au permis de construire prévu à l'article L. 421-1 du code de l'urbanisme, l'autorité compétente pour délivrer au nom de l'Etat l'autorisation de travaux prévue à l'article L. 111-8-1 est, selon le cas, soit le maire, soit le président de l'établissement public de coopération intercommunale, soit le préfet lorsqu'ils constituent l'autorité compétente pour délivrer le permis de construire.

« Art. R. 111-19-9. — Lorsque les travaux projetés ne sont pas soumis au permis de construire prévu à l'article L. 421-1 du code de l'urbanisme, l'autorisation de travaux prévue à l'article L. 111-8-1 est délivrée par le maire au nom de l'Etat dans un délai de trois mois à compter du dépôt d'un dossier complet. Dans ce cas, une autorisation unique est délivrée par cette autorité au titre des articles L. 111-8-1 et R. 123-23.

« A défaut de notification au demandeur d'une décision expresse du maire dans le délai de trois mois à compter du dépôt d'un dossier complet, l'autorisation de travaux est considérée comme accordée et les travaux prévus pourront être entrepris conformément au projet déposé.

« Si le dossier est incomplet, le maire, dans le mois suivant la réception de la demande, invite, par lettre recommandée avec accusé de réception postal, le demandeur à fournir les pièces complémentaires. Le délai d'instruction de trois mois commence à courir, dans ce cas, à compter de la réception des pièces complétant le dossier.

« La décision du maire est prise par arrêté. Si cette décision comporte rejet de la demande ou si elle est assortie de prescriptions ou d'une dérogation, elle doit être motivée.

« Sous-section 4

« Autorisation d'ouverture prévue à l'article L. 111-8-3

« Art. R. 111-19-10. — Avant toute ouverture d'un établissement recevant du public, à l'exception des établissements de 5^e catégorie au sens de l'article R. 123-19, il est procédé à une visite de réception par la commission compétente mentionnée à l'article R. 111-19-7, destinée à attester de la conformité à l'autorisation de travaux prévue à l'article L. 111-8-1.

« Lorsqu'une commission d'accessibilité d'arrondissement, communale ou intercommunale a reçu compétence en application de l'article R. 111-19-7 elle peut procéder à cette visite.

« Art. R. 111-19-11. - L'autorisation d'ouverture d'un établissement recevant du public prévue à l'article L. 111-8-3 est délivrée au nom de l'Etat dans les mêmes conditions de compétence que celles définies aux articles R. 111-19-8 et R. 111-19-9 et après avis de la commission compétente mentionnée au même article R. 111-19-7.

« L'autorisation d'ouverture est notifiée directement à l'exploitant par lettre recommandée avec demande d'avis de réception postal. Une ampliation de cette décision est transmise au préfet, lorsqu'il n'est pas l'autorité compétente pour statuer. »

Art. 5. - L'article R. 421-5 du code de l'urbanisme est remplacé par les articles R. 421-5, R. 421-5-1 et R. 421-5-2 rédigés comme suit :

« Art. R. 421-5. - Lorsque les travaux projetés concernent des immeubles de grande hauteur soumis à l'avis de la commission consultative départementale de la protection civile, de la sécurité et de l'accessibilité ou de la commission de sécurité compétente, en vertu des articles R. 421-47 à R. 421-52, les plans et documents nécessaires à la formulation de cet avis sont joints à la demande de permis de construire.

« Art. R. 421-5-1. - Lorsque les travaux projetés concernent un établissement recevant du public et sont soumis, au titre de la sécurité contre les risques d'incendie et de panique, à l'avis de la commission consultative départementale de la protection civile, de la sécurité et de l'accessibilité ou de la commission de sécurité compétente, en vertu des articles R. 123-13 ou R. 123-22 du code de la construction et de l'habitation, les plans et documents nécessaires à la formulation de cet avis sont joints à la demande de permis de construire.

« Lorsque les travaux projetés conduisent à la création, l'aménagement ou la modification d'un établissement recevant du public et sont soumis à l'autorisation de travaux prévue à l'article L. 111-8-1 du code de la construction et de l'habitation au titre de l'accessibilité aux personnes handicapées, les plans et documents mentionnés à l'article R. 111-19-6 du même code sont joints à la demande de permis de construire. Dans ce cas, la demande de permis de construire tient lieu de la demande d'autorisation de travaux prévue à l'article L. 111-8-1 du code de la construction et de l'habitation, ainsi qu'il est prévu à l'article R. 111-19-7 du même code.

« Art. R. 421-5-2. - Lorsque les travaux projetés concernent des locaux autres que les établissements recevant du public et sont soumis aux règles d'accessibilité aux personnes handicapées fixées en application de l'article L. 111-7 du code de la construction et de l'habitation, le dossier de la demande de permis de construire est complété par l'engagement du demandeur et, le cas échéant, de l'architecte de respecter lesdites règles. Cet engagement est assorti d'une notice décrivant les caractéristiques générales des locaux, installations et aménagements extérieurs au regard de ces règles d'accessibilité. »

Art. 6. - La section V du chapitre 1^{er} du titre II du livre IV du code de l'urbanisme est complétée par les dispositions suivantes :

« G. - Accessibilité des établissements recevant du public aux personnes handicapées

« Art. R. 421-38-20. - Lorsque les travaux projetés sont soumis, au titre de l'accessibilité aux personnes handicapées, à l'autorisation de travaux conduisant à la création, l'aménagement ou la modification d'un établissement recevant du public prévue à l'article L. 111-8-1 du code de la construction et de

l'habitation, le permis de construire est délivré après avis de la commission consultative départementale de la protection civile, de la sécurité et de l'accessibilité ou de la commission départementale de sécurité pour Paris, les Hauts-de-Seine, la Seine-Saint-Denis et le Val-de-Marne.

« Toutefois, dans les cas prévus à l'article R. 111-19-3 du code de la construction et de l'habitation, le permis de construire est délivré après accord du préfet sur la demande de dérogation, donné après avis de la commission mentionnée ci-dessus. Cet accord est réputé donné faute de réponse dans un délai de deux mois suivant la transmission au préfet de la demande de permis de construire par l'autorité chargée de son instruction. »

Art. 7. - Le premier alinéa de l'article R. 421-53 du code de l'urbanisme est complété par les dispositions suivantes : « Dans ce cas, le permis de construire est délivré après consultation de la commission de sécurité compétente. »

Art. 8. - I. - L'article R. 421-6 du code de l'urbanisme est abrogé.

II. - Au troisième alinéa de l'article R. 421-15 du code de l'urbanisme, sont supprimés les mots : « ainsi que, le cas échéant, les demandes de dérogation aux règles générales de construction. »

Art. 9. - Le décret du 1^{er} février 1978 susvisé est abrogé, sauf en celles de ses dispositions qui concernent la voirie publique.

Art. 10. - Les dispositions visées aux articles 3 et 9 ainsi que les régimes d'autorisation de travaux et d'autorisation d'ouverture visés à l'article 4 du présent décret sont applicables à compter du premier jour du septième mois suivant la publication du présent décret au *Journal officiel*.

Art. 11. - Le ministre d'Etat, ministre des affaires sociales, de la santé et de la ville, le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur et de l'aménagement du territoire, le ministre de l'équipement, des transports et du tourisme, le ministre du logement et le ministre des départements et territoires d'outre-mer sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 26 janvier 1994.

ÉDOUARD BALLADUR

Par le Premier ministre :

Le ministre du logement,

HERVÉ DE CHARETTE

Le ministre d'Etat, ministre des affaires sociales,
de la santé et de la ville.

SIMONE VEIL

Le ministre d'Etat, ministre de l'intérieur
et de l'aménagement du territoire.

CHARLES PASQUA

Le ministre de l'équipement, des transports
et du tourisme.

BERNARD BOISSON

Le ministre des départements et territoires d'outre-mer.

DOMINIQUE PERBEN

DÉCRETS, ARRÊTÉS ET CIRCULAIRES

MINISTÈRE DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

Décret portant nomination d'un ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire de la République française auprès de la République des Philippines.

Le Président de la République,
Sur le rapport du Premier ministre et du ministre des affaires étrangères,
Vu l'article 13 de la Constitution ;
Le conseil des ministres entendu,

Décète :

Art. 1^{er}. — M. Albert Treca, ministre plénipotentiaire, est nommé ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire de la République française auprès de la République des Philippines, en remplacement de M. Raphaël Touze.

Art. 2. — Le Premier ministre et le ministre des affaires étrangères sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 6 août 1980.

VALÉRY GISCARD D'ESTAING.

Par le Président de la République :

Le Premier ministre,
RAYMOND BARRE.

Le ministre des affaires étrangères,
JEAN FRANÇOIS-PONCET.

MINISTÈRE DE LA DÉFENSE

Décret portant affectation d'un officier général de l'armée de terre.

Le Président de la République,
Sur le rapport du Premier ministre et du ministre de la défense,
Le conseil des ministres entendu,

Décète :

Art. 1^{er}. — M. le général de corps d'armée de Barry (Jacques, Antoine) est nommé commandant la 1^{re} armée et gouverneur militaire de Strasbourg à compter du 15 août 1980.

Art. 2. — Le Premier ministre et le ministre de la défense sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 6 août 1980.

VALÉRY GISCARD D'ESTAING.

Par le Président de la République :

Le Premier ministre,
RAYMOND BARRE.

Le ministre de la défense,
YVON BOURGES.

Décret portant affectation d'un officier général de l'armée de l'air.

Le Président de la République,
Sur le rapport du Premier ministre et du ministre de la défense,
Le conseil des ministres entendu,

Décète :

Art. 1^{er}. — M. le général de division aérienne Humbert (Elie, Gaston, Henri) est nommé directeur du centre d'enseignement supérieur aérien et commandant de l'école supérieure de guerre aérienne.

Art. 2. — Le Premier ministre et le ministre de la défense sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 6 août 1980.

VALÉRY GISCARD D'ESTAING.

Par le Président de la République :

Le Premier ministre,
RAYMOND BARRE.

Le ministre de la défense,
YVON BOURGES.

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT ET DU CADRE DE VIE

Décret n° 80-637 du 4 août 1980 modifiant le code de la construction et de l'habitation (partie réglementaire) en vue de rendre accessibles et adaptables aux personnes handicapées à mobilité réduite les bâtiments d'habitation collectifs neufs et les logements qu'ils contiennent.

Le Premier ministre,

Sur le rapport du garde des sceaux, ministre de la justice, du ministre de l'intérieur, du ministre de l'environnement et du cadre de vie, du ministre de la santé et de la sécurité sociale et du ministre de l'industrie,

Vu le code de la construction et de l'habitation, notamment ses articles L. 111-4, L. 111-7, L. 111-8 et R. 111-5 ;

Vu le décret n° 78-109 du 1^{er} février 1978 fixant les mesures destinées à rendre accessibles aux personnes handicapées à mobilité réduite les installations neuves ouvertes au public ;

Le Conseil d'Etat (section des travaux publics) entendu,

Décète :

Art. 1^{er}. — Il est inséré entre le premier et le deuxième alinéa de l'article R. 111-5 du code de la construction et de l'habitation un alinéa ainsi libellé :

« L'installation d'un ascenseur desservant chaque étage est obligatoire dans les bâtiments d'habitation collectifs comportant plus de trois étages au-dessus du rez-de-chaussée (1). »

Art. 2. — L'article R. 111-16 du code de la construction et de l'habitation est remplacé par un article ainsi libellé :

Article *R. 111-16.

Un arrêté conjoint des ministres chargés de la construction et de l'habitation, de la santé et du ministre de l'intérieur peut, par dérogation aux dispositions de la présente section, fixer des règles spéciales à certaines catégories de logements destinés à l'occupation temporaire ou saisonnière dont la gestion et l'entretien sont organisés et assurés de façon permanente.

Le ministre chargé de la construction et de l'habitation et le ministre chargé de la santé peuvent accorder conjointement, en tant que de besoin, des dérogations aux dispositions de la présente section pour la réalisation d'habitations ayant un caractère expérimental.

Le ministre chargé de la construction et de l'habitation peut accorder des dérogations aux dispositions du deuxième alinéa de l'article R. 111-5 pour la réalisation de bâtiments d'habitation collectifs nouveaux ayant un caractère expérimental rendant momentanément impossible leur application.

Le préfet peut accorder des dérogations aux dispositions du deuxième alinéa de l'article R. 111-5 lorsque les caractéristiques du terrain ou la présence de constructions existantes fait obstacle à leur application. Le préfet se prononce par arrêté après consultation de la commission départementale prévue à l'article 6 du décret n° 78-109 du 1^{er} février 1978.

Art. 3. — L'article R. 111-18 du code de la construction et de l'habitation est remplacé par les dispositions suivantes :

Article *R. 111-18 (1).

Doivent être accessibles, par un cheminement praticable sans discontinuité, aux personnes handicapées à mobilité réduite, y compris celles qui se déplacent en fauteuil roulant, les bâtiments d'habitation collectifs, les logements situés dans ces bâtiments, les ascenseurs ou un ascenseur au moins par batterie d'ascenseurs, les locaux collectifs affectés aux ensembles résidentiels et une partie des places de stationnement d'automobiles destinées aux habitants et aux visiteurs.

Dans les mêmes bâtiments, les étages non desservis par ascenseurs doivent être accessibles à toutes personnes handicapées à mobilité réduite par un escalier conçu de telle sorte que les intéressés puissent recevoir une aide appropriée.

Article *R. 111-18-1 (1).

Les circulations et les portes des logements situés dans les bâtiments d'habitation collectifs doivent, dès la construction, permettre le passage des personnes handicapées à mobilité réduite, y compris celles qui circulent en fauteuil roulant.

Les logements situés dans ces bâtiments, au rez-de-chaussée et aux étages desservis par ascenseur, doivent être adaptables par des travaux simples aux besoins particuliers des personnes handicapées circulant en fauteuil roulant de façon à leur permettre au moins l'utilisation de la cuisine ou d'une partie du studio aménagée en cuisine, du séjour, d'une chambre ou d'une partie du studio aménagée en chambre, d'un cabinet d'aisance et d'une salle d'eau.

Dans le cas d'un logement réalisé sur plusieurs niveaux, les dispositions des deux alinéas précédents sont applicables à l'un de ces niveaux au moins.

Article *R. 111-18-2 (1).

Les places de stationnement d'automobiles rendues accessibles, en application de l'article R. 111-18, aux personnes handicapées circulant en fauteuil roulant doivent être adaptables par des travaux simples aux besoins particuliers de celles-ci de façon à leur permettre l'accès aux véhicules.

Article *R. 111-18-3 (1).

Un arrêté conjoint du ministre chargé de la construction et de l'habitation et du ministre chargé de la santé fixe les modalités techniques d'application des articles R. 111-18 à R. 111-18-2.

Ces modalités peuvent comporter, en ce qui concerne les salles d'eau et les dispositions intérieures des logements, des étapes successives au cours desquelles les conditions de confort offertes aux handicapés seront progressivement améliorées.

Art. 4. — L'article R. 111-19 du code de la construction et de l'habitation est remplacé par un article ainsi libellé :

Article *R. 111-19.

Un arrêté conjoint des ministres chargés de la construction et de l'habitation, de la santé et du ministre de l'intérieur peut, par dérogation aux dispositions de la présente section, fixer des règles spéciales à certaines catégories de logements destinés à l'occupation temporaire ou saisonnière dont la gestion et l'entretien sont organisés et assurés de façon permanente.

Le ministre chargé de la construction et de l'habitation et le ministre chargé de la santé peuvent accorder conjointement, en tant que de besoin, des dérogations aux dispositions de la présente section pour la réalisation d'habitations ayant un caractère expérimental.

Le ministre chargé de la construction et de l'habitation peut accorder des dérogations aux dispositions de la présente section pour la réalisation de bâtiments d'habitation collectifs nouveaux ayant un caractère expérimental rendant momentanément impossible leur application.

Le préfet peut accorder des dérogations aux dispositions de la présente section lorsque les caractéristiques du terrain ou la présence de constructions existantes fait obstacle à leur application. Le préfet se prononce par arrêté après consultation de la commission départementale prévue à l'article 6 du décret n° 78-109 du 1^{er} février 1978.

(1) Dispositions applicables aux bâtiments ayant fait l'objet d'une demande de permis de construire déposée à compter du 1^{er} octobre 1980 (décret n° 80-837 du 4 août 1980).

Art. 5. — Les dispositions du présent décret sont applicables aux bâtiments d'habitation collectifs neufs ayant fait l'objet d'une demande de permis de construire déposée à compter du 1^{er} octobre 1980.

Art. 6. — Le garde des sceaux, ministre de la justice, le ministre de l'intérieur, le ministre de l'environnement et du cadre de vie, le ministre de la santé et de la sécurité sociale, le ministre de l'industrie et le secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'intérieur (Départements et territoires d'outre-mer) sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 4 août 1980.

RAYMOND BARRE.

Par le Premier ministre :

Le ministre de l'environnement et du cadre de vie,
MICHEL D'ORNANO.

Le garde des sceaux, ministre de la justice,
ALAIN PEYREFITTE.

Le ministre de l'intérieur,
CHRISTIAN BONNET.

Le ministre de la santé et de la sécurité sociale,
JACQUES BARROT.

Le ministre de l'industrie,
ANDRÉ GIRAUD.

Le secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'intérieur
(Départements et territoires d'outre-mer),
PAUL DIJOU.

MINISTERE DE LA SANTE ET DE LA SECURITE SOCIALE

Décret n° 80-638 du 4 août 1980 fixant pour l'année 1980 les cotisations du régime d'allocation vieillesse des travailleurs non salariés des professions libérales.

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre du budget et du ministre de la santé et de la sécurité sociale,

Vu le livre VIII, titre I^{er}, du code de la sécurité sociale, notamment les articles L. 648 et L. 655 ;

Vu l'ordonnance n° 45-2138 du 19 septembre 1945, modifiée notamment par la loi n° 68-946 du 31 octobre 1968, portant institution de l'ordre des experts comptables et des comptables agréés et réglementant les titres et les professions d'expert comptable et de comptable agréé, notamment l'article 27 bis ;

Vu la loi n° 77-2 du 3 janvier 1977 sur l'architecture, notamment l'article 35 ;

Vu le décret n° 48-1179 du 19 juillet 1948 modifié relatif au régime provisoire de l'organisation autonome d'assurance vieillesse des professions libérales, notamment les articles 20 et 21 ;

Vu le décret n° 49-456 du 30 mars 1949 modifié relatif au régime d'allocation vieillesse des travailleurs non salariés des professions libérales, notamment les articles 12 et 13 ;

Vu l'avis des conseils d'administration des sections professionnelles de l'organisation autonome d'assurance vieillesse des professions libérales ;

Vu la proposition du conseil d'administration de la caisse nationale d'assurance vieillesse des professions libérales,

Décète :

Art. 1^{er}. — Pour l'année 1980, la cotisation annuelle des personnes non salariées ressortissant à la section professionnelle des notaires est fixée à 5 000 F.

A l'intérieur de la section professionnelle des notaires, la cotisation est répartie en deux fractions, une première égale à 2 500 F par notaire, une seconde calculée proportionnellement aux produits demi-nets de l'étude de l'assujetti, déterminée dans les conditions prévues par les statuts de la section professionnelle de façon que, pour l'ensemble de la profession, cette seconde fraction soit en moyenne de 2 500 F.

Art. 2. — Pour l'année 1980, la cotisation annuelle des personnes non salariées ressortissant aux sections professionnelles suivantes est fixée comme suit :

Section professionnelle des médecins : 3 440 F ;
Section professionnelle des officiers ministériels, officiers publics et des compagnies judiciaires : 5 276 F ;

Modification de l'arrêté du 28 octobre 1975 pris en application des articles 3, 5, 6, 10, 11 et 15 du décret n° 75-996 du 28 octobre 1975 portant application des dispositions de l'article 14-1 de la loi du 16 décembre 1964 modifiée relative au régime et à la répartition des eaux et à la lutte contre leur pollution.

Le ministre de l'environnement et du cadre de vie,

Vu le décret n° 75-996 en date du 28 octobre 1975 portant application des dispositions de l'article 14-1 de la loi du 16 décembre 1964 modifiée relative au régime et à la répartition des eaux et à la lutte contre leur pollution, notamment ses articles 5 et 6 ;

Vu l'arrêté du 28 octobre 1975 pris en application du décret susvisé, notamment ses annexes I et II,

Arrête :

Art. 1^{er}. — L'annexe I de l'arrêté susvisé du 28 octobre 1975 est ainsi modifiée et complétée en ce qui concerne les catégories d'activités polluantes énumérées ci-après :

Tableau d'estimation forfaitaire.

CATEGORIES D'ACTIVITES POLLUANTES 1	NUMEROS d'ordre de l'activité polluante. 2	GRANDEURS caractéristiques de l'activité polluante (unité retenue). 3	COEFFICIENTS SPECIFIQUES DE POLLUTION				OBSERVATIONS 8
			Matières en suspension (grammes). 4	Matières oxydables (grammes). 5	Matières inhibitrices (équitox). 6	Sels solubles — 3 mho $10 \frac{\text{cm}}{\text{cm}} \times \text{m}^2$ 7	
Production et conditionnement des vins, liqueurs et spiritueux.							
Opération de pressurage (vin de Champagne uniquement)	G 113	Hectolitre de moût produit.	20	150	—	—	—
Opération de débouillage (vin de Champagne uniquement)	G 114	Hectolitre de bourbe produit.	4 000	11 000	—	—	—

Art. 2 — Le présent arrêté sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 19 décembre 1980.

Pour le ministre et par délégation :
Le directeur de la prévention des pollutions,
T. CHAMEOLLE.

Dispositions relatives à l'application du décret n° 80-637 du 4 août 1980 modifiant le code de la construction et de l'habitation (partie Réglementaire) en vue de rendre accessibles et adaptables aux personnes handicapées à mobilité réduite les bâtiments d'habitation collectifs neufs et les logements qu'ils contiennent.

Le ministre de l'environnement et du cadre de vie et le ministre de la santé et de la sécurité sociale,

Vu le code de la construction et de l'habitation ;

Vu le décret n° 80-637 du 4 août 1980 modifiant le code de la construction et de l'habitation (partie Réglementaire) en vue de rendre accessibles et adaptables aux personnes handicapées à mobilité réduite les bâtiments d'habitation collectifs neufs et les logements qu'ils contiennent,

Arrêtent :

Art. 1^{er}. — Pour l'application des articles R. 111-18 à R. 111-18-2 du code de la construction et de l'habitation, les dispositions à respecter sont fixées par le présent arrêté.

Dispositions techniques.

Art. 2. — Les cheminements praticables par les personnes handicapées à mobilité réduite doivent répondre aux dispositions suivantes :

1° Pente :

Les cheminements doivent être horizontaux de préférence. Lorsqu'une pente est nécessaire pour franchir une dénivellation, elle doit être inférieure à 5 p. 100. Lorsqu'elle dépasse 4 p. 100, un palier de repos est nécessaire tous les 10 mètres.

2° Palier de repos :

Un palier de repos est nécessaire devant chaque porte, en haut et en bas de chaque plan incliné, et à l'intérieur de chaque sas.

Les paliers de repos doivent être horizontaux.

La longueur minimale des paliers de repos est de 1,40 mètre (hors le débatement de porte éventuel).

3° Ressauts :

Les bords des ressauts doivent être arrondis ou munis de chaux-freins.

La hauteur maximale des ressauts est de 2 cm.

4° Profil en travers :

En cheminement courant le devers doit être inférieur à 2 p. 100. La largeur minimum du cheminement doit être de 1,20 mètre.

5° Portes situées sur les cheminements :

La largeur minimum des portes est de 0,90 mètre. Dans le cas de portes à plusieurs vantaux, l'un des vantaux doit avoir une largeur minimum de 0,80 mètre.

6° Sol :

Les trous ou fentes dans le sol (grilles, etc.) doivent avoir un diamètre, ou une largeur, inférieur à 2 cm.

Les sols et revêtements de sol doivent être non meubles, non glissants, sans obstacles à la roue.

7° Ascenseurs :

Tout ascenseur ou un ascenseur au moins par batterie d'ascenseurs devra avoir :

- Une porte d'entrée d'une largeur minimale de 0,80 mètre ;
- Des dimensions intérieures minimales entre revêtements intérieurs de la cabine de 1 mètre (parallèlement à la porte) sur 1,30 mètre (perpendiculairement à la porte) ;
- Des commandes à une hauteur maximale de 1,30 mètre situées sur le côté, dans la cabine ;
- Une précision d'arrêt de la cabine de 2 cm au maximum.

8° Escaliers :

Dans les bâtiments sans ascenseur, l'accès aux étages doit se faire par un escalier conforme aux prescriptions suivantes :

- Largeur minimale de 1,20 mètre ;
- Hauteur des marches de 17 cm maximum ;
- Giron des marches de 28 cm minimum.

Cet escalier doit comporter une main courante préhensible de chaque côté.

Cette main courante dépasse les premières et dernières marches de chaque volée.

Le nez des marches doit être bien visible.

Art. 3. — Afin de permettre le passage des personnes à mobilité réduite, tous les logements doivent avoir, dès la construction :

- Des portes d'entrée de 0,90 mètre de large minimum ;
- Des portes intérieures de 0,80 mètre de large minimum ;
- Des circulations intérieures de 0,90 mètre de large minimum.

Art. 4. — Les logements situés au rez-de-chaussée et en étage desservis par ascenseur doivent avoir en plus, dès la construction, des circulations intérieures comportant un espace de forme et de dimensions suffisantes pour permettre le passage en position horizontale d'un gabarit rectangulaire de 0,80 mètre par 1,30 mètre, afin de permettre à une personne circulant en fauteuil roulant d'accéder à la cuisine, au séjour, à une chambre au moins, au cabinet d'aisances et à la salle d'eau.

Art. 5. — Les logements situés au rez-de-chaussée et aux étages desservis par ascenseur sont dits adaptables par des travaux simples aux besoins particuliers des personnes handicapées circulant en fauteuil roulant, lorsque, après exécution de travaux ne touchant ni aux structures ni aux gaines et réseaux communs des bâtiments et ne diminuant pas le nombre des pièces principales, ils peuvent satisfaire aux exigences suivantes au moins :

- Cuisine : largeur de passage de 1,50 mètre entre les divers appareils ménagers prévisibles, les meubles et les cloisons ;
- Chambre : espace de rotation du fauteuil roulant de 1,50 mètre de diamètre et largeur de passage de 0,90 mètre sur trois côtés d'un lit à deux places, dans une chambre ;
- Cabinet d'aisance : emplacement de 0,80 mètre sur 1,30 mètre accessible au fauteuil roulant, situé à côté ou devant la cuvette en dehors du débatement de la porte, dans un local indépendant ou dans la salle de bains ;
- Salle d'eau : espace de rotation du fauteuil roulant de 1,50 mètre de diamètre entre les appareils sanitaires et en dehors du débatement de la porte.

Art. 6. — Le pourcentage minimum des places de stationnement d'automobiles destinées aux habitants et aux visiteurs, qui doivent être accessibles aux personnes handicapées à mobilité réduite, notamment celles circulant en fauteuil roulant, est fixé à 5 p. 100.

Ces places de stationnement d'automobiles, à l'intérieur ou à l'extérieur des bâtiments, sont dites par ailleurs adaptables par des travaux simples aux besoins particuliers des personnes handicapées circulant en fauteuil roulant si, après des travaux ne touchant ni aux structures ni aux gaines et réseaux communs des bâtiments, elles peuvent satisfaire aux exigences suivantes : la bande d'accès latérale prévue à côté des places de stationnement d'automobiles aménagées pour les personnes handicapées doit avoir une largeur d'au moins 0,80 mètre sans que la largeur totale de l'emplacement puisse être inférieure à 3,30 mètres.

Modalités d'application dans le temps et dispositions transitoires.

Art. 7. — a) La disposition visée à l'article 4 ci-avant est applicable aux bâtiments dont la demande de permis de construire est déposée à compter du 1^{er} janvier 1982.

Toutefois, pour les bâtiments dont la demande de permis de construire est déposée entre le 31 décembre 1981 et le 1^{er} janvier 1983, l'élargissement des circulations visant à permettre le passage du gabarit rectangulaire de 0,80 mètre par 1,30 mètre n'est pas exigé dès la construction mais doit pouvoir être réalisé par des travaux ne touchant ni aux structures ni aux gaines et réseaux communs des bâtiments.

b) Les dispositions de l'article 5 sont applicables aux bâtiments dont la demande de permis de construire est déposée à compter du 1^{er} janvier 1982.

Toutefois, en ce qui concerne l'adaptabilité de la salle d'eau, pour les bâtiments dont la demande de permis de construire est déposée entre le 31 décembre 1981 et le 1^{er} janvier 1983, il est seulement exigé un espace de 1,20 mètre par 1,20 mètre accessible au fauteuil roulant entre les appareils sanitaires, en dehors du débatement de la porte.

c) Les autres dispositions du présent arrêté sont applicables dès sa publication au *Journal officiel*.

Art. 8. — Le directeur de la construction est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 24 décembre 1980.

Le ministre de l'environnement et du cadre de vie,
MICHEL D'ORNANO.

Le ministre de la santé et de la sécurité sociale,

Pour le ministre et par délégation :

Le directeur du cabinet. =
H. ROUANET.

Conseil national de la chasse et de la faune sauvage.

Par arrêté du ministre de l'environnement et du cadre de vie, en date du 12 décembre 1980, sont nommés membres du conseil national de la chasse et de la faune sauvage, en qualité de représentants des organismes scientifiques de protection de la nature spécialisés dans les questions concernant la chasse et la faune sauvage :

M. Metals (Michel) (fédération française des sociétés de protection de la nature), en remplacement de M. Brosselin (Michel).

M. Duhautois (Laurent) (société nationale de protection de la nature), en remplacement de M. Yeatman (Laurent).

Conseil général des ponts et chaussées.

Par arrêté du ministre de l'environnement et du cadre de vie en date du 15 décembre 1980, M. Bonnal (Robert), ingénieur général des ponts et chaussées de 1^{re} classe, est, à compter du 17 novembre 1980, nommé président de la section Marchés et travaux du conseil général des ponts et chaussées, en remplacement de M. Dumas.

Conseil d'administration de l'institut géographique national.

Par arrêté du ministre de l'environnement et du cadre de vie en date du 12 décembre 1980, les membres du conseil d'administration de l'institut géographique national sont maintenus dans leurs fonctions jusqu'au 30 juin 1981.

Régisseurs de recettes.

Par arrêté du ministre de l'environnement et du cadre de vie en date du 9 décembre 1980, M. Bellanger (Jean), attaché administratif, est nommé régisseur de recettes auprès de la direction départementale de l'équipement de la Mayenne, en remplacement de Mlle Renard (Odette), secrétaire technique.

MINISTÈRE DE L'ÉDUCATION

Budget du centre national d'enseignement par correspondance.

Par arrêté du ministre du budget et du ministre de l'éducation en date du 9 décembre 1980, le budget du centre national d'enseignement par correspondance (C.N.E.C.) pour 1980 est minoré, en recettes et en dépenses, d'une somme nette de 4 218 485 F (décision modificative n° 1).

MINISTÈRE DES UNIVERSITÉS

Modification de l'arrêté du 9 juillet 1962 portant création au Conservatoire national des arts et métiers de l'institut technique de prévision économique et sociale.

Le ministre des universités,

Vu le décret du 22 mai 1920 modifié relatif au Conservatoire national des arts et métiers, et notamment ses articles 32, 33, 34 et 35 ;

Vu l'arrêté du 9 juillet 1962 portant création au Conservatoire national des arts et métiers de l'institut technique de prévision économique et sociale,

Arrête :

Art. 1^{er}. — Les dispositions de l'article 4 de l'arrêté du 9 juillet 1962 susvisé sont abrogées et remplacées par les dispositions suivantes :

« L'institut technique de prévision économique et sociale est administré par le directeur du Conservatoire national des arts et métiers assisté d'une commission technique, conformément aux dispositions de l'article 33 du décret du 22 mai 1920 modifié. »

déclaration des droits des personnes handicapées

adoptée par l'assemblée générale des Nations unies, le 9 décembre 1975.

L'assemblée générale,

Consciente de l'engagement que les états membres ont pris, en vertu de la Charte des Nations unies, d'agir tant conjointement que séparément, en coopération avec l'organisation, pour favoriser le relèvement des niveaux de vie, le plein emploi et des conditions de progrès et de développement dans l'ordre économique et social,

Réaffirmant sa foi dans les droits de l'homme et les libertés fondamentales et dans les principes de paix, de dignité et de valeur de la personne humaine et de justice sociale proclamés dans la charte,

Rappelant les principes de la déclaration universelle des droits de l'homme, des pactes internationaux relatifs aux droits de l'homme, de la déclaration des droits de l'enfant et de la déclaration des droits du déficient mental, ainsi que les normes de progrès social déjà énoncées dans les actes constitutifs, les conventions, les recommandations et les résolutions de l'Organisation internationale du travail, de l'Organisation des Nations unies pour l'éducation, la science et la culture, de l'Organisation mondiale de la santé, du fonds des Nations unies pour l'enfance et d'autres organisations intéressées,

Rappelant également la résolution 1921 (LVIII) du Conseil économique et social, en date du 6 mai 1975, sur la prévention de l'invalidité et la réadaptation des handicapés,

Soulignant que la déclaration sur le progrès et le développement dans le domaine social a proclamé la nécessité de protéger les droits et d'assurer le bien-être et la réadaptation des handicapés physiques et mentaux,

Ayant à l'esprit la nécessité de prévenir les invalidités physiques et mentales et d'aider les personnes handicapées à développer leurs aptitudes dans les domaines d'activités les plus divers, ainsi qu'à promouvoir, dans toute la mesure possible, leur intégration à une vie sociale normale,

Consciente que certains pays, au stade actuel de leur développement, ne peuvent consacrer à cette action que des efforts limités,

Proclame la présente déclaration des droits des personnes handicapées et demande qu'une action soit entreprise, sur les plans national et international, afin que cette déclaration constitue une base et une référence communes pour la protection de ces droits :

1. Le terme "handicapé" désigne toute personne dans l'incapacité d'assurer par elle-même tout ou partie des nécessités d'une vie individuelle ou sociale normale, du fait d'une déficience, congénitale ou non, de ses capacités physiques ou mentales.
2. Le handicapé doit jouir de tous les droits énoncés dans la présente déclaration. Ces droits doivent être reconnus à tous les handicapés sans exception aucune et sans distinction ou discrimination fondées sur la race, la couleur, le sexe, la langue, la religion, les opinions politiques ou autres, l'origine nationale ou sociale, l'état de fortune, la naissance ou sur toute autre situation, que celle-ci s'applique au handicapé lui-même ou à sa famille.
3. Le handicapé a essentiellement droit au respect de sa dignité humaine. Le handicapé, quelles que soient l'origine, la nature et la gravité de ses troubles et déficiences, a les mêmes droits fondamentaux que ses concitoyens du même âge, ce qui implique en ordre principal celui de jouir d'une vie décente, aussi normale et épanouie que possible.
4. Le handicapé a les mêmes droits civils et politiques que les autres êtres humains ; le paragraphe 7 de la déclaration des droits du déficient mental est d'application pour toute limitation ou suppression de ces droits dont le handicapé mental serait l'objet.
5. Le handicapé a droit aux mesures destinées à lui permettre d'acquérir la plus large autonomie possible.
6. Le handicapé a droit aux traitements médical, psychologique et fonctionnel, y compris aux appareils de prothèse et d'orthèse ; à la réadaptation médicale et sociale ; à l'éducation ; à la formation et à la réadaptation professionnelles ; aux aides, conseils, services de placement et autres services qui assureront la mise en valeur maximale de ses capacités et aptitudes et hâteront le processus de son intégration ou de sa réintégration sociale.
7. Le handicapé a droit à la sécurité économique et sociale et à un niveau de vie décent. Il a le droit, selon ses possibilités, d'obtenir et de conserver un emploi ou d'exercer une occupation utile, productive et rémunératrice, et de faire partie d'organisations syndicales.
8. Le handicapé a droit à ce que ses besoins particuliers soient pris en considération à tous les stades de la planification économique et sociale.
9. Le handicapé a le droit de vivre au sein de sa famille ou d'un foyer s'y substituant et de participer à toutes activités sociales, créatives ou récréatives. Aucun handicapé ne peut être astreint, en matière de résidence, à un traitement distinct qui n'est pas exigé par son état ou par l'amélioration qui peut lui être apportée. Si le séjour du handicapé dans un établissement spécialisé est indispensable, le milieu et les conditions de vie doivent y être aussi proches que possible de ceux de la vie normale des personnes de son âge.
10. Le handicapé doit être protégé contre toute exploitation, toute réglementation ou tout traitement discriminatoires, abusifs ou dégradants.

11. *Le handicapé doit pouvoir bénéficier d'une assistance légale qualifiée lorsque pareille assistance se révèle indispensable à la protection de sa personne et de ses biens. S'il est l'objet de poursuites judiciaires, il doit bénéficier d'une procédure régulière qui tienne pleinement compte de sa condition physique ou mentale.*

12. *Les organisations de handicapés peuvent être utilement consultées sur toutes les questions concernant les droits des handicapés.*

13. *Le handicapé, sa famille et sa communauté doivent être pleinement informés, par tous moyens appropriés, des droits contenus dans la présente déclaration.*

2433^e séance plénière
9 décembre 1975

Bibliographie

C. Abet, « Rendre la ville aux handicapés », *Vie publique*, n° 122, février 1983, 34 p.

Association française de normalisation :

— *Constructions, handicapés physiques*, Paris, 1978, 21 p.

— *Conditions de conception et d'aménagement des cheminements pour l'insertion des personnes handicapées*, Paris, 1988, 12 p.

— *Handicapés : approches et accès aux moyens de transports collectifs*, Paris, 1981, 202 p.

— *Modèles anthropométriques de la population masculine et féminine*, fascicule de documentation X35-002, Paris, 1982, 20 p.

Simone De Beauvoir, *La vieillesse*, tomes 1 et 2, Paris, Gallimard, coll. idées, 1970, 120 p.

T. Behrens, N. Bonne et L. P. Grosbois, *Enquête préliminaire à l'élaboration d'un programme, la psychologie de l'adolescent handicapé*, rapport d'étude pour FSEF, Paris, 1967, 80 p.

Centre national d'art et de culture Georges Pompidou, centre de création industrielle :

— *L'insertion sociale des personnes handicapées physiques à Bordeaux, Grenoble, Lorient, Paris*, Paris, cci édition, 1981, 153 p.

— *Des jardins comme le vôtre, horticothérapie et jardins des personnes handicapées*, Paris, cci édition, 1982, 89 p.

Comité national français de liaison pour la réadaptation des handicapés :

— « Mobilité de la personne handicapée physique, logement, environnement », *Les cahiers de la vie quotidienne*, n° 20, Paris, 1980, 145 p.

— « Sanitaires, aménagements, équipements et aides techniques », *Les cahiers de la vie quotidienne*, n° 18-19, Paris, 1978, 122 p.

Conseil de l'Europe, *Adaptation des habitations et de leur environnement aux personnes handicapées*, Strasbourg, 1979, 241 p.

Conseil national des transports, *Mesures en faveur des personnes handicapées*, s.l., 20^e édition, septembre 1992, 131 p.

Direction de l'équipement des Hauts-de-Seine :

— *Exigence d'accessibilité des lieux publics et de la voirie aux personnes handicapées à mobilité réduite*, Nanterre, Atelier d'aménagement, 1981, 73 p.

— *Amélioration des conditions de déplacements des PMR ; étude des cheminements pour les PMR, communes de Bagneux, Courbevoie, Garches, Nanterre*, Nanterre, atelier d'aménagement, 1980, 97 p.

— *Principes de signalisation de cheminements accessibles*, Nanterre, atelier d'aménagement, 1981, 56 p.

H. Dreyfus, *Designing for people*, New-York, Simo and Schuster, 1955, 147 p.

J. Douffigues, *Guide des transports à l'usage des PMR*, Paris, ministère des transports, 1986, 41 p.

- L.-P. Grosbois, *Handicap physique et construction*, Paris, Éditions du Moniteur, 1989, 2^e édition, 300 p.
- L.-P. Grosbois, *Insertion des handicapés dans la ville nouvelle d'Évry : étude des quartiers existants*, rapport d'étude pour EP Évry, Paris, 1974, 208 p.
- L.-P. Grosbois, *L'insertion des handicapés physiques dans Cergy-Pontoise Ville Nouvelle*, rapport d'étude pour EP Cergy-Pontoise, Paris, 1977, 194 p.
- L.-P. Grosbois, *Accessibilité de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée aux handicapés physiques*, rapport d'étude pour EPA Marne, Paris, 1979, 215 p.
- A. Gillette, *Votre commune et les personnes âgées*, Paris, Éditions du Moniteur, 1978, 146 p.
- C. Gaufroy-Minière, *Le handicap physique face aux problèmes architecturaux entravant sa réinsertion sociale*, mémoire de 3^e cycle, Paris, UPA 8, 1982, 347 p.
- S. Goldsmith, *Designing for the disabled*, London, Riba Publications Limited, 1976, 3rd edition, 251 p.
- C. Hamonet, *Les personnes handicapées*, Paris, Presse universitaire de France, coll. Que Sais-je ?, 1990, 121 p.
- J. F. Hugues, *Déficiences visuelle et urbanisme*, Paris, Éditions Jacques Lanore, 1989, 159 p.
- R. Herbin, *Étude d'accessibilité de la Ville Nouvelle de Grenoble*, rapport d'étude pour la direction de la construction, 1975, 146 p.
- S. Hugonnier-Clayette, P. Magnard, M. Burron-Madignier et A. Hullo, *Les handicaps visuels*, Villeurbanne, SIMEP, 1986, 207 p.
- Institut suédois, « Les handicapés en Suède », série *Actualités suédoises*, n° 273, Stockholm, 1981, 107 p.
- H. Laborit, *L'homme et la ville*, Paris, Flammarion, 1977, 214 p.
- H. Lefevre, *Le Droit à la ville*, Éditions Anthropos, coll. Points, 1972, 281 p.
- A. Labregere, *L'insertion des personnes handicapées*, Paris, La Documentation Française, 1989, 173 p.
- R. Lenoir, *Les exclus*, Paris, Éditions du Seuil, 1974, 157 p.
- G. Masson et E. Pilatre-Jacquin, *Handicap physique et habitat*, Paris, les publications du CTNERHI, Puf, 1983, 281 p.
- Guide des transports à l'usage des personnes à mobilité réduite*, Paris, ministère de l'équipement et du logement, 1985, 140 p.
- Les aménagements de voirie en faveur des handicapés*, Paris, Cetur et ministère de l'environnement et du cadre de vie, 1979, 190 p.

En rue libre, cours urbaines, rues à priorités piétonnes, Paris, Cetur et ministère de l'environnement et du cadre de vie, 1979, 143 p.

Catalogue mobilier urbain, Paris, Cetur et ministère de l'environnement et du cadre de vie, 1980, 179 p.

Ministère de la santé, *L'accessibilité des lieux publics aux personnes handicapées*, Éditions du Moniteur, Paris, 1980, 310 p.

Personnes âgées et habitat, Paris, Le Moniteur, hors-série, 1992, 359 p.

Environnement et handicap, Rencontres de Jouy-en-Josas, novembre 1987, 125 p.

The handicapped person in society, Rehabilitation International, third European Regional Conference, Austrian Workers Compensation Board, Vienne, 1981, 122 p.

M. de Sablet, *Des espaces urbains agréables à vivre*, Paris, Éditions du Moniteur, 1988, 255 p.

J. Sanchez, *L'accessibilité*, Paris, publications du CTNERHI, Puf, 1989, 160 p.

G. Sabadel Lorant et P. Van Eeckout, *L'homme qui ne savait plus parler*, Paris, Nouvelles éditions Baudinière, 1980, 168 p.

H.-J. Stiker, *Corps infirmes et sociétés*, Paris, Aubier-Montaigne, 1982, 190 p.

Swedish Council for buildings research, *The built environment and the*

Handicapped, Research Colloquium, Proceedings, Gottenburg, 1981, 210 p.

L'accessibilité des lieux publics aux personnes handicapées, Paris, secrétariat d'État auprès du ministre de la santé et de la famille, Éditions du Moniteur, 1979, 254 p.

Table des illustrations

Graphiques

Les graphiques ont été extraits des ouvrages suivants :

Louis-Pierre Grosbois, Handicap physique et construction, Éditions du Moniteur, 2e éd., 1989, 300 p.

« Les handicapés dans la ville », Ingénieurs des villes de France, n° 282, décembre 1981, 58 p.

« Spécial aménagements urbains », Association des paralysés de France, Faire face, n° 505, novembre 1993, 11 p.

Document de la direction de la voirie, mairie de Paris.

Table des cartes

Toutes les cartes ont été réalisées par l'auteur d'après des repérages effectués sur le site concerné.

Table des photos

Toutes les photos ont été réalisées par l'auteur.

© Ministère de l'Équipement, des Transports, et du Logement
Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques

Reprographie: CETE Lyon © 04 72 14 30 30
Achévé : mars 1998
Dépôt légal: 1^{er} trimestre 1998
ISSN: 1263-2570
ISRN: Certu RE 98-05

CERTU
9, rue Juliette-Récamier
69456 Lyon Cedex 06
© 04 72 74 58 57

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.

En s'appuyant sur une expérimentation en vraie grandeur, une étudiante (université de Paris IV-Sorbonne) tente « *de mieux situer la place des personnes handicapées dans la ville, face aux obstacles qu'elle leur oppose* ».

Les espaces piétons sont fragiles. Or leur pérennité est souvent menacée par des politiques de déplacements urbains qui font la part belle aux modes motorisés... Et pour quiconque se trouve en situation de handicap (pour des raisons très diverses, passagèrement ou de façon définitive), l'espace public peut rapidement être une jungle.

À ces piétons les plus vulnérables

- que nous sommes tous à un moment ou à un autre de notre vie -, redonner le droit de cité est un défi que nous nous devons de relever ; un « *enjeu solidaire* », titrait un colloque récent qui s'est tenu à Lyon.

Au fil d'une balade dans Paris en compagnie de deux personnes handicapées en fauteuil roulant, nous mesurons le chemin - semé d'embûches - qu'il nous reste à parcourir en matière d'« *accessibilisation* » de l'espace urbain.