

Accessibilité principes et lignes directrices

Handicap et intégration

Accessibilité: principes et lignes directrices

Adaptation des bâtiments
dans un environnement bâti accessible

Les éditions du Conseil de l'Europe, 1993

Edition anglaise:
Accessibility: principles and guidelines
ISBN 92-871-2260-1

Strasbourg, Conseil de l'Europe, Service de l'édition et de la documentation
ISBN 92-871-2259-8
© Conseil de l'Europe, 1993
réimprimé en 2004
Imprimé aux Pays-Bas

Sommaire

	<i>Page</i>
Préface	5
I- Recommandations	7
Introduction	7
1.1 Solutions intégrées	9
1.2 Construire pour tous	9
1.3 Grille de l'accessibilité — Amélioration des zones existantes	10
1.4 Suivi	10
1.5 Intégration dans la formation des architectes	11
1.6 Coopération internationale	11
II - Un voyage imaginaire	13
III - Construire pour tous: repousser les frontières	21
3.1 L'accessibilité intégrale	23
3.2 L'adaptabilité	24
3.3 L'interactivité	24

PREFACE

Le Conseil de l'Europe, dont la fondation remonte à 1949, est la première organisation politique européenne en date. Il compte à présent trente-et-un Etats membres: Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Chypre, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Islande, Italie, Liechtenstein, Lituanie, Luxembourg, Malte, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République Slovaque, République Tchèque, Royaume-Uni, Saint-Marin, Slovénie, Suède, Suisse et Turquie.

Il a toujours eu pour objectif de travailler à l'unification de l'Europe, d'améliorer les conditions de vie, de développer les valeurs humaines et de défendre les principes de la démocratie parlementaire et des droits de l'homme.

Le champ d'activités du Conseil de l'Europe est extrêmement vaste, puis que seules les questions relevant de la défense sont exclues de sa compétence. Si, toutefois, un certain nombre d'Etats seulement désirent entreprendre une action à laquelle tous leurs partenaires européens ne souhaitent pas se joindre, ils peuvent conclure un «accord partiel» qui n'engage qu'eux mêmes.

C'est ainsi que dans le domaine social, quatorze pays (Autriche, Belgique, Finlande, France, Allemagne, Italie, Luxembourg, Pays-Bas, Norvège, Portugal, Espagne, Suède, Suisse, Royaume-Uni) ont décidé de coopérer de façon particulièrement étroite au sein du Comité pour la réadaptation et l'intégration des personnes handicapées en vue de promouvoir leur intégration sociale. Les pays suivants participent à ces activités en tant qu'observateurs: Hongrie, Irlande, Pologne, Slovénie et Canada.

Une partie des travaux de ce comité est confiée à des comités d'experts parmi lesquels le comité d'experts sur la formation du personnel, autre que de santé, s'occupant de la réadaptation (architectes et urbanistes). Ce comité d'experts avait pour mandat d'élaborer une brochure sur l'accessibilité et l'adaptation des bâtiments pour les personnes handicapées, et la présente publication constitue la première partie.

I - RECOMMANDATIONS

Introduction

Les conditions de vie quotidienne, leur qualité, dépendent étroitement de l'environnement, notamment du cadre bâti et des transports, dans lequel nous vivons.

Avoir un logement adapté à ses possibilités fonctionnelles, pouvoir aller et venir sans entrave et fréquenter à sa guise les lieux publics: autant d'aspirations naturelles dont la satisfaction paraît aller de soi pour tous.

Pourtant, près de 10 % de la population connaît, à des degrés divers, un handicap interdisant ou rendant difficile l'accomplissement des actes de la vie quotidienne.

Pour des raisons tant médicales que démographiques, le nombre de personnes en perte d'autonomie ou en situation de dépendance va croître considérablement au fil des ans.

Leur insertion sociale est donc un enjeu majeur dans des sociétés qui font leur les valeurs de solidarité, d'ouverture et de respect des libertés individuelles.

Tous les pays ont des programmes favorisant l'insertion des personnes handicapées et plus largement des personnes à mobilité ou à perception réduite.

Pourtant, dans une société de plus en plus mobile, où les modes de vie évoluent, où les handicaps se modifient, où les aspirations des personnes handicapées et de leur famille grandissent, beaucoup de choses restent à faire afin de créer un environnement accueillant à tous, favorisant le choix du mode de vie à l'école, au travail, dans les loisirs, afin d'éviter l'isolement, voire la marginalisation d'une partie croissante de la population, véritable désastre humain dont le coût social est de plus en plus élevé.

La satisfaction du droit légitime des personnes handicapées à pouvoir utiliser pleinement l'espace bâti conduira à d'importantes améliorations du confort et de la sécurité pour tous les habitants.

C'est un véritable changement des mentalités qu'il nous faut réaliser afin que la reconnaissance des handicaps soit complètement intégrée dans la culture des acteurs de la construction et de l'aménagement urbain.

La nécessité d'élargir le concept d'accessibilité, les progrès manifestes réalisés en ce domaine depuis la publication de la Résolution AP (84) 3 de 1984, justifient une réflexion approfondie et une actualisation de la politique de l'accessibilité pour tous, qui passe par une meilleure formation des décideurs et une plus large information du public.

Six objectifs majeurs, correspondant à autant d'approches, peuvent être fixés:

Solutions intégrées

Il convient d'améliorer l'accessibilité grâce à l'adoption de solutions intégrées envisageant l'espace comme un support de relations interactives.

Construire pour tous

Les barrières architecturales ne concernent pas que les seules personnes ayant un handicap moteur, sensoriel ou intellectuel. Il y a, en effet, tous les handicaps de situation. Concevoir et construire pour tous constitue donc un investissement rentable au plan économique et social.

Grille de l'accessibilité pour les zones existantes

Il faut établir des paramètres et des critères pour évaluer l'accessibilité réelle et potentielle. Dans ce contexte, il convient d'adopter une «grille de l'accessibilité» qui, remise à jour périodiquement, serait un instrument précieux pour définir les règles d'urbanisme.

Suivi

L'évaluation des solutions est nécessaire. Au lieu de supposer que les modèles fonctionnent toujours comme prévu, il convient de les tester périodiquement. Le suivi de l'utilisation de l'espace doit être considéré comme un impératif fondamental de la recherche. Il faut perfectionner les méthodes, les paramètres et les instruments d'analyse et de suivi.

Intégration dans la formation des architectes

Il est important d'inclure les concepts d'accessibilité intégrée et d'interactivité dans la formation des architectes.

Coopération internationale

Le nombre de personnes à mobilité réduite augmente dans tous les pays. Par ailleurs, bien que cela puisse sembler paradoxal, ces personnes se déplacent de plus en plus. Il est donc nécessaire d'échanger les expériences sur les normes et les législations d'accessibilité et sur leur caractère opérationnel.

1.1 Solutions intégrées

Tous les pays devraient encourager l'application de solutions intégrées, qu'il s'agisse du logement, du lieu de travail, des bâtiments publics ou du cadre de vie.

Il serait également nécessaire d'introduire ou d'amender les réglementations nationales ou locales afin de mettre en oeuvre une accessibilité adéquate pour tous. Le cas échéant, les organes compétents devraient assurer une liaison régulière avec les organisations de et pour les personnes handicapées.

Lorsque des propositions sont élaborées pour introduire de nouvelles réglementations ou amender celles qui existent, des mesures devraient être prises afin de consulter autant de ces organisations que possible, de même que les organisations représentant les constructeurs, les architectes, et les autorités de mise en oeuvre au niveau local.

L'interactivité de l'espace

Etant donné que l'amélioration de l'accessibilité vise à faciliter une utilisation normale de l'espace, la façon d'assurer l'utilisation de l'environnement proche devient une question essentielle.

Les solutions envisagées ne doivent comporter aucun obstacle architectural, mais, au contraire, faire une place à une vaste gamme d'appareils auxiliaires et favoriser une utilisation interactive.

Il est indispensable de prévoir des solutions qui, tout en améliorant l'accessibilité, élargissent la liberté de choix offerte à l'utilisateur.

1.2 Construire pour tous

Il convient de concevoir et de construire en tenant compte de la diversité des possibilités fonctionnelles de l'être humain. Les principales difficultés éprouvées par les personnes handicapées relèvent souvent des mêmes obstacles que ceux rencontrés par les personnes non handicapées, mais qui ont d'autres handicaps liés notamment à l'âge, à la situation familiale, à la profession, etc.

Prendre en compte la diversité des handicaps ne peut qu'améliorer la qualité et la facilité d'usage des produits et des services proposés à l'ensemble de la population.

Une des priorités doit être d'assurer, dans tous les bâtiments neufs, l'accessibilité à tous. Cela devrait constituer un élément de confort pour tous, donc un investissement rentable sur le long terme, puisqu'il prend en compte l'évolution des modes de vie.

1.3 Grille de l'accessibilité — Amélioration des zones existantes

Il faut évaluer les zones urbaines existantes du point de vue de l'accessibilité.

Comme ces zones constituent l'essentiel du cadre de vie, on ne peut améliorer notablement l'accessibilité générale qu'en les rénovant. Il est indispensable que, dans tous les travaux de réfection, l'amélioration de l'accessibilité devienne un objectif majeur.

Malgré les contraintes liées à la structure spatiale de ces zones, on peut souvent en améliorer l'accessibilité et mieux l'adapter à certaines déficiences.

L'étude des zones existantes devrait constituer un élément fondamental de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire afin de se faire une idée de leurs potentialités en matière d'accessibilité, et de déterminer les moyens de réaliser cette accessibilité.

Il serait bon d'élaborer une «grille de l'accessibilité» qui serait régulièrement mise à jour et qui régirait l'urbanisme. Le grand public devrait pouvoir se la procurer pour son information.

Cette «grille» devrait comporter un inventaire des bâtiments publics et des lieux ouverts au public, ainsi qu'une classification des degrés d'accessibilité réelle et potentielle.

Tout doit être mis en oeuvre pour harmoniser les critères de classification afin de rendre plus efficace l'échange d'informations.

1.4 Suivi

On ne peut juger de l'efficacité sans procéder à des analyses systématiques. né

Il est donc nécessaire d'évaluer le degré de réussite dans chaque cas et de recenser les problèmes révélés par l'utilisation.

Il est recommandé de procéder à des études régulières et de faire du suivi de l'utilisation une procédure courante.

Il faut harmoniser les paramètres et critères de classification, afin de rendre plus efficaces l'échange d'informations et l'évaluation des progrès.

1.5 Intégration dans la formation des architectes

Jusqu'à présent, on abordait les questions d'accessibilité dans les cours et séminaires proposés aux étudiants déjà diplômés. Aujourd'hui, il est devenu nécessaire d'intégrer ces concepts à un stade antérieur de la formation.

La mise en oeuvre de l'objectif d'un environnement «sans barrières») peut prendre un certain temps, particulièrement dans le secteur privé. Elle nécessite le changement des idées préconçues et des caractéristiques traditionnelles de la conception de l'espace, comme les entrées comportant un escalier.

Compte tenu de la nécessité d'améliorer l'accessibilité, mais aussi de concevoir l'espace sous un angle tout à fait nouveau, il est manifeste que seule une politique d'enseignement d'une conception intégrée peut assurer un bon niveau de formation. Celui-ci devrait intégrer les besoins des personnes handicapées, quel que soit leur handicap — moteur, sensoriel ou mental.

Les informations concernant ces besoins devraient être obtenues des personnes handicapées elles-mêmes, ce qui permettrait de sensibiliser directement les étudiants et aiderait à renforcer le concept de consultation des usagers.

En outre, il s'agit là d'une importante condition pour progresser dans la recherche sur des modèles. L'évaluation des solutions ainsi que l'élaboration des méthodes d'analyse devraient être inscrites dans les programmes d'études d'architecture et d'ergonomie.

Enfin, il convient d'intensifier la formation continue dispensée par les institutions concernées et d'encourager la participation du grand public.

1.6 Coopération internationale

Les échanges d'information et des résultats de la recherche entre les pays membres sur les normes d'accessibilité et sur la conception pour tous sont nécessaires. Ces travaux devraient être étendus aux produits de la vie quotidienne utilisés chez soi, sur le lieu de travail et dans les bâtiments publics.

II - UN VOYAGE IMAGINAIRE

Des réflexions au sujet d'un environnement accessible ont fait en partie l'objet d'un projet de document sur d'accessibilité, préparé pour la Commission de la Communauté européenne. Ce document identifie ces considérations par le biais de la description d'un voyage imaginaire à travers l'environnement extérieur par les transports publics, et en direction des bâtiments. Quelques paragraphes de ce document sont repris ici. La description du voyage a pour objet de sensibiliser les usagers, les concepteurs, les décideurs et les propriétaires de bâtiments.

Un voyage imaginaire

Imaginez que vous êtes chez vous et que vous voulez vous rendre au bureau, dans le parc, dans un magasin ou chez un ami. Sur votre chemin vous pourrez procéder à une saine évaluation du milieu bâti en vérifiant constamment s'il répond à son objectif et si vous pouvez atteindre votre destination sans difficulté. Toutefois, s'il s'agit d'un voyage que vous effectuez souvent, vous pouvez être tenté de trouver d'autres chemins. Au moment même où vous recherchez des variantes, vous vérifiez déjà leur adéquation fonctionnelle ainsi que leurs possibilités d'interaction. Comme pour ce voyage vous pouvez également vous déplacer dans votre foyer et vous demander s'il vous convient et s'il sera toujours approprié, au cas où vos besoins ou vos souhaits changeraient.

Ce type de séquence de voyage est une méthode utile pour juger le milieu existant ainsi que pour évaluer de nouveaux plans. Toutefois, aussi détaillée que puisse être votre approche, la réalité est bien plus complexe que vous ne pouvez le prévoir, Il vous faut suivre le processus de l'usage afin de pouvoir tirer des conclusions précises.

Abord des bâtiments

Vous poursuivez votre voyage. Depuis l'arrêt du transport public ou - lors que vous utilisez votre voiture - le parking, vous vous dirigez vers votre destination. Il peut s'agir par exemple d'un bâtiment de bureau, d'un terrain de sport, de la poste, d'un centre commercial ou d'une habitation. Pour y parvenir, vous utilisez des trottoirs et des passages pour piétons. Peut-être devez-vous «négocier» des différences de niveaux.

Vous suivez les indications et, en cours de route, il se peut que vous ayez envie de vous reposer.

Se déplacer à l'intérieur d'un bâtiment

Si votre destination est un bâtiment public ou une habitation, vous entrez et vous vous dirigez vers tel ou tel secteur. Vous rencontrez alors la structure spatiale du bâtiment. Vous parcourez des couloirs et franchissez des portes; peut-être utiliserez-vous l'escalier ou prendrez-vous l'ascenseur. Pour vous repérer vous suivrez les panneaux. Le cas échéant, vous devriez pouvoir utiliser un itinéraire de secours.

Utilisation de zones spécifiques

Pendant votre séjour dans le bâtiment, vous serez peut-être amené à utiliser des zones très diverses, qui ont des fonctions spécifiques: lieux, où se réunir, se restaurer, regarder, communiquer, dormir. En général, ces zones sont accompagnées d'autres équipements tels que des toilettes.

Utilisation du mobilier

Dans un bâtiment ou une habitation, on peut se livrer à toutes sortes d'activités à l'occasion desquelles on utilise des meubles — chaises, tables, classeurs, téléphones, bureaux, rayonnages, etc. Selon les conceptions qui ont présidé à la création et à l'installation de ce mobilier, les diverses activités sont plus ou moins faciles à exécuter. Des facteurs tels que la finition de la décoration intérieure, l'atmosphère et les installations techniques ont également une influence.

Obstacles qui jalonnent le voyage

Un milieu bâti qui est conçu en pensant à l'homme «ordinaire» présente de nombreux obstacles en termes physiques, sensoriels et intellectuels. Parfois, les obstacles sont difficilement franchissables, parfois ils sont insurmontables, suivant la nature et la gravité des limites. Il y a certaines activités aux quelles des personnes ne peuvent se livrer qu'en faisant de grands efforts ou auxquelles elles doivent renoncer totalement. Les obstacles qui existent dans l'environnement bâti limitent la capacité de ces personnes de fonctionner dans la société d'une manière autonome ou naturelle.

Un voyage imaginaire tel que nous l'avons évoqué ci-dessus permet de repérer les obstacles dans le milieu bâti actuel.

Les transports en commun

Pour beaucoup de gens, les bus, les trains et les taxis sont difficiles, voire impossibles à utiliser. Les problèmes surgissent dès qu'il s'agit de monter dans un véhicule ou dans un wagon. Pour les usagers d'un fauteuil roulant, le dénivelé est un obstacle insurmontable.

Pour les personnes qui n'ont pas le plein usage de leurs bras et de leurs jambes, il est malaisé de gravir les marches, souvent hautes, donnant accès aux véhicules. Quant aux personnes qui poussent une voiture d'enfant, elles ne peuvent entrer dans le véhicule qu'avec de l'aide. Dans les trains et les autobus, le couloir central est généralement étroit et bondé, laissant peu de place aux voitures d'enfant, aux fauteuils roulants ou aux malles des voyageurs.

Il est très souvent impossible pour les voyageurs d'atteindre un endroit sûr avant le départ. Les poignées de sécurité destinées aux voyageurs debout sont, pour beaucoup d'entre eux, hors de portée; ou bien elles sont bien des fois inutilisables par les personnes souffrant de troubles fonctionnels au niveau du bras. Les places assises sont fréquemment trop étroites pour les personnes corpulentes ou de grande taille, ou pour celles qui ont du mal à plier les jambes.

Enfin, les personnes ayant des difficultés à entrer dans un autobus ont encore plus de mal à en sortir.

Sur la voie publique

A l'arrêt du bus ou du tram, de nouveaux points noirs peuvent surgir. Tel arrêt de bus sera inaccessible à cause des voitures stationnées devant.

D'autres problèmes peuvent apparaître si le revêtement de l'arrêt du bus est trop lisse. De plus, il n'y a souvent pas de panneau, ou bien il est difficile à lire, de sorte que l'on ne sait pas immédiatement où l'on se trouve.

On peut aussi avoir des difficultés à garer sa voiture, non seulement à cause du manque de places de stationnement, mais aussi parce que chacune d'elles est calculée au plus juste. Les usagers d'un fauteuil roulant et les personnes se servant de béquilles, par exemple, ont besoin de plus de place que les autres pour entrer dans une voiture ou pour en sortir.

La voie publique est semée d'obstacles. Les trottoirs et les voies piétonnes étroits sont malaisés pour les personnes qui ont besoin d'un peu plus d'espace que les autres. Les rues au revêtement inégal et/ou lisse sont, pour la plupart des gens, difficiles à emprunter, voire dangereuses. S'il y a une interruption au niveau du bord du trottoir, les aveugles ou les malvoyants qui utilisent le bord du trottoir pour se guider peuvent être désorientés.

Un passage pour piétons est un obstacle difficile pour tous, mais surtout pour les personnes qui se déplacent très lentement. Ajoutons que les personnes ayant une incapacité visuelle ou auditive ont du mal à se faire une idée de la situation sur la voie publique.

Les dénivelés sont infranchissables pour les usagers d'un fauteuil roulant et ce sont de sérieux obstacles pour beaucoup d'autres personnes. Tel obstacle imprévu qui n'est pas signalé peut même être dangereux pour un aveugle ou un malvoyant. Si l'on connaît mal le quartier où l'on se trouve, on est tributaire des panneaux indicateurs.

Le mobilier urbain valorise le milieu physique mais peut aussi le rendre inaccessible lorsqu'il est situé sur un itinéraire piétonnier. Les personnes de grande taille doivent se baisser pour éviter certains objets placés trop bas. Les objets inattendus peuvent être dangereux pour les aveugles et les malvoyants. En outre, les objets gênent parfois le libre passage des fauteuils roulants ou des voitures d'enfant.

Mais le mobilier urbain peut aussi contribuer à l'accessibilité.

Les panneaux indicateurs sont nécessaires, de même qu'un bon éclairage. Les installations qui permettent de se reposer sont indispensables pour les gens physiquement diminués ou qui sont lourdement chargés.

La signalétique

La signalétique est basée sur la capacité de l'utilisateur à interpréter, à assimiler, et à utiliser des signes et des symboles.

Elle a pour but d'informer sur les cheminements dans des lieux ouverts au public, mais aussi sur la localisation précise d'un équipement (toilettes, lieu d'information, correspondance dans une gare, etc.)

Elle doit participer à l'autonomie des personnes dans leurs déplacements, mais elle peut, si l'on n'y prend garde, aggraver ou créer des situations de dépendance.

De ce fait, les codes utilisés doivent être simples et en nombre limités, assimilables par tous, notamment par les personnes qui ne peuvent ou ne savent pas lire.

Enfin, on doit veiller à sa cohérence avec les documents d'information.

Abord de l'entrée

Il est important que l'abord de l'entrée soit sensiblement au même niveau, large et exempt d'obstacles. Des personnes aveugles ou malvoyantes doivent pouvoir identifier des chemins sûrs en direction des bâtiments et de leurs entrées. Les portes d'entrée doivent comporter des zones de visibilité transparentes afin que les personnes puissent voir et être vues des autres usagers du bâtiment.

Aménagement intérieur des bâtiments

Très souvent, l'entrée d'un bâtiment ou d'un immeuble constitue déjà un obstacle. Il peut y avoir des marches ou la porte peut-être trop étroite ou trop basse. Le seuil est parfois trop élevé ou le vestibule n'est pas assez spacieux. Parfois, les couloirs d'un bâtiment s'avèrent trop étroits et, en même temps, les portes des différentes pièces ne sont pas toujours aisées à franchir. Les étages supérieurs sont plus difficiles d'accès que les étages inférieurs. Beaucoup de gens ne peuvent pas emprunter l'escalier ou ne peuvent le faire qu'au prix de grandes difficultés. Ils sont tributaires de rampes et d'ascenseurs, lesquels doivent alors procéder d'une conception appropriée.

Les personnes malvoyantes peuvent avoir des difficultés à identifier les marches, individuellement ou comme une partie de l'escalier. Les rampes d'accès dans une zone exposée aux intempéries peuvent devenir glissantes par mauvais temps. Certaines personnes se sentent insécurisées sur les rampes et préfèrent des marches et des escaliers peu raides.

Personne n'est enthousiasmé à l'idée de devoir quitter un bâtiment dans

une situation d'urgence, par exemple en cas d'incendie. Les personnes peu

mobiles sont particulièrement vulnérables en pareille circonstance. L'ascenseur qu'elles ont emprunté pour monter aura peut-être été mis hors service pour des raisons de sécurité et elles ne peuvent pas descendre l'escalier sans aide. Elles ont besoin de l'assurance de sorties d'urgence qui soient planifiées et protégées de façon adéquate ainsi que des règles d'utilisation qui incluent l'aide aux personnes handicapées.

Si une habitation est conçue de telle manière que ses dimensions ne permettent pas d'accueillir ses occupants, en particulier des personnes handicapées, elle cessera d'être habitable, par exemple, le jour où l'un des occupants deviendra handicapé. Le vestibule, le couloir et les portes seront alors trop étroits. L'étage sera inaccessible. Les occupants devront se décider soit à faire adapter leur logement - opération souvent coûteuse - soit à déménager. Peut-être même ne pourront-ils plus vivre de manière autonome.

Néanmoins, d'autres éléments existent qui peuvent être facilement incorporés dans une habitation pour répondre aux besoins variables des occupants ayant un handicap, et ce dès l'apparition de celui-ci. Si un logement ne peut être adapté aux besoins des visiteurs, on peut renoncer à ces visites.

Zones particulières

Des installations telles que les WC, la salle de bains ou le cabinet de toilette sont conçues en fonction de leur usage spécifique et dimensionnées de façon très précise. Si cette conception et cette dimension se fondent exclusivement sur les possibilités de «l'homme ordinaire», ces lieux seront inutilisables pour un certain nombre de personnes.

Dans une habitation, le balcon et l'espace de rangement peuvent aussi être considérés comme des secteurs conçus selon des critères dimensionnels très réduits. Dans beaucoup d'habitations, ils sont trop étroits pour les gens qui, étant physiquement diminués, ont besoin d'un espace de circulation important. Si le balcon et l'espace de rangement sont inaccessibles pour les occupants, l'habitation ne satisfait pas aux normes de commodité qu'on est en droit d'attendre.

Décoration intérieure

La qualité de la finition et de la décoration des locaux détermine si un bâtiment peut être utilisé par chacun. La finition et la décoration des locaux constituent le dernier maillon de l'évaluation dans le contexte du «voyage». Un équipement qui est mis à la disposition de tout le monde n'est pas nécessairement utilisable par tous. Telle patère qui est fixée trop haut ne pourra être utilisée par les personnes de petite taille, les enfants et les usagers d'un fauteuil roulant. Il en va de même des classeurs, des caisses de magasins, des téléphones, des boîtes aux lettres, etc.

En outre, la vue qu'on a sur l'extérieur, le maniement plus ou moins aisé des portes ou des fenêtres, ainsi que la conception et l'emplacement des meubles, sont des facteurs qui rendent un bâtiment ou une habitation plus ou moins utilisable pour les personnes handicapées.

Dans le cas d'aveugles ou de malvoyants, de personnes souffrant de troubles cardiaques ou pulmonaires ou de troubles du système respiratoire ou encore d'allergie, il convient d'accorder une attention particulière au choix et à la texture des matériaux, à l'utilisation des couleurs, et à la température des locaux.

La conception et la finition des habitations sont essentiellement dictées par les besoins, les desiderata et les goûts de chaque occupant. En général, le choix de la décoration intérieure appartient à l'occupant. Si celui-ci est diminué physiquement, il faudra peut-être adapter certains aspects de l'aménagement intérieur aux besoins de l'intéressé - un nouvel évier dans la cuisine par exemple. Le logement ne sera plus habitable si l'on est dans l'impossibilité, pour des raisons techniques ou à cause du manque de place, de satisfaire aux nouveaux besoins qui peuvent apparaître.

Conclusions

Espérons que tous ceux qui auront fait ce voyage seront mieux à même de reconnaître ce qui doit être amélioré et de connaître les objectifs à fixer lors de la conception de nouveaux environnements. Ce faisant, il est important d'être conscient du besoin d'équilibrer les mesures à prendre afin que la sécurité et le confort d'une personne ne soit pas préjudiciable à une autre.

III — CONSTRUIRE POUR TOUS: REPOUSSER LES FRONTIERES

Dans le passé, l'environnement bâti a été fondé sur des critères de moyenne. Mais chaque individu dévie de cette moyenne et ceci non seulement quant aux dimensions de son corps et à ses capacités physiques, mais aussi quant à sa perception et à sa psychologie.

Les conséquences de l'utilisation de cette mesure moyenne en tant que norme ont été des développements inadéquats pour de nombreuses personnes, dont celles souffrant d'une incapacité.

Cette erreur est clairement constatée par M. J. Moroney: «Il est facile et fatal de penser que l'exactitude de notre arithmétique équivaut à l'exactitude de notre connaissance du problème étudié».

L'environnement devient un obstacle pour qui que ce soit déviant de la norme. Il suffit de se casser la jambe et de porter un plâtre pendant quelque temps pour se rendre compte que l'environnement devient subitement difficile à appréhender.

On voit souvent des gens qui ont beaucoup de mal à franchir une porte parce qu'ils poussent un chariot de grande surface ou une voiture d'enfant ou parce qu'ils portent une valise ou des paquets encombrants, marchent difficilement ou sont dans un fauteuil roulant. Les aveugles sont exposés à des contusions en se cognant contre tel ou tel élément du mobilier urbain mal placé.

De nombreuses personnes sont limitées dans leurs capacités à utiliser l'environnement bâti parce que leur déviation de la moyenne n'a pas été prise en compte lors de la conception de cet environnement.

Néanmoins, les conséquences de cette erreur ne se sont pas limitées aux personnes qui présentent de plus évidentes déviations de la norme.

Nous avons récemment observé le rejet de parties entières de nos cités par des personnes pour lesquelles elles étaient supposées être adéquates.

La conscience des limites imposées par un tel environnement à quelques membres de la collectivité a suggéré certaines méthodes pour traiter la question. Cette réflexion s'est faite autour de trois approches:

- l'approche individuelle,
- l'approche catégorielle,
- l'approche intégrée.

Initialement l'approche individuelle a considéré que le problème était une conséquence directe de limites individuelles. Cette approche se montre plutôt limitée. En premier lieu, elle a pris en compte essentiellement les handicaps physiques qui ne pouvaient pas être surmontés de façon efficace par le seul apport d'aides individualisées. En second lieu, elle a laissé pour compte un grand nombre d'incapacités sensorielles et psychologiques.

En fin de compte, l'on a estimé que des résultats plus significatifs, même dans la recherche d'aides individualisées, pouvaient être obtenus unique ment en apportant des changements à un certain nombre de normes utilisées dans la conception de l'environnement.

Avec l'approche catégorielle, il s'agissait de réduire les handicaps de personnes ayant des déficiences physiques, en installant des équipements spéciaux dans «l'environnement normal», comme des entrées séparées, des toilettes adaptées spécialement aux usagers d'un fauteuil roulant, des dispositifs acoustiques pour les personnes malentendantes, des logements réservés aux personnes âgées. Cette approche catégorielle considérait toujours les personnes handicapées comme autant d'exceptions à la règle.

Même si le champ d'utilisation a été étendu par la combinaison des approches individuelle et catégorielle, il subsiste un certain degré d'incertitude quant aux paramètres utilisés.

Nous n'avons souvent réussi qu'à passer d'une difficulté à une autre. Par exemple, quel est l'intérêt de construire des entrées élargies pour des usagers en fauteuil roulant dans des bâtiments qui ne leur sont eux-mêmes pas accessibles? Par ailleurs, il est non seulement impossible d'atomiser chaque difficulté qu'il convient de surmonter par des normes spécifiques ou des aides individualisées, mais il apparaît aussi socialement inacceptable que certaines parties de notre environnement deviennent des ghettos pour personnes handicapées!

Même si un environnement entièrement accessible pouvait être créé sur la base de l'approche catégorielle, nous serions encore confrontés aux problèmes liés à l'évolution du processus d'utilisation.

Afin de créer un environnement accessible, il est nécessaire d'élaborer les normes en tenant compte de ces marges d'incertitude, plutôt que de la «moyenne normale». Nous devons évaluer dans un sens plus large la relation de chaque individu avec son environnement. Cela signifie que le champ de la «normalité» doit être étendu, et ce tant du point de vue de l'anthropométrie que du point de vue des capacités physiques et des caractéristiques psychologiques.

Actuellement, il est possible d'identifier une approche intégrée qui s'adresse à l'utilisateur anonyme et qui permet de répondre facilement aux différences des individus. Cette approche fournit une égalité de chances pour l'accès et l'utilisation de l'environnement, par exemple les bâtiments, le logement, les transports, etc.

Nous devons étendre le champ de nos réponses afin de couvrir à la fois les problèmes que l'on peut prévoir et les autres. Cette approche devrait, idéalement, répondre de façon égale aux besoins de tous, qu'il y ait ou non déficience. Elle devrait aussi prendre en compte l'évolution du processus d'utilisation.

Afin d'atteindre cet objectif, les conditions suivantes ont été identifiées:

- l'accessibilité intégrale,
- l'adaptabilité,
- l'interactivité.

3.1 L'accessibilité intégrale

Dans cette approche le milieu bâti est organisé de façon à permettre à tous d'y accéder de la manière la plus indépendante et naturelle possible. Trois notions constituent l'essence de l'accessibilité intégrale: «tous», «indépendante» et «naturelle».

Le terme «tous» signifie qu'aucune différence n'est imposée à l'individu par l'environnement.

Le terme «indépendant» signifie qu'on peut «fonctionner» sans aide extérieure. Cela n'est pas toujours possible et peut impliquer une dépendance que la personne concernée peut trouver avilissante. L'indépendance étant considérée dans les sociétés européennes comme désirable, elle devrait être le lot de tous.

Quant au terme «naturel», il souligne l'aspect intégral de la définition, Il implique que les dispositions qui rendent tel lieu accessible et utilisable soient perçues comme normales et ne soient pas conçues spécialement à l'intention d'un groupe ou d'un individu déterminé. Pourtant, à l'heure actuelle, on associe souvent l'accessibilité aux handicapés et à eux seuls. Cette attitude aboutit à des dispositions qui sont perçues comme autant d'ajouts spécifiques, tels que des portes spéciales pour usagers d'un fauteuil roulant, aménagées à proximité d'une entrée matérialisée par un tourniquet.

L'accessibilité doit être considérée comme une qualité de base commune pour tous. L'utilisation du milieu bâti est naturelle lorsque toutes les dispositions sont perçues comme normales. Cela suppose que la vision élargie soit elle-même considérée comme normale et comprenne l'accessibilité pour tous comme principe de base de la conception.

Le public en général doit être informé à tout moment sur le degré d'accessibilité de l'environnement.

Cependant, il est impossible de rendre tout l'environnement urbain entièrement accessible à tout le monde. Chaque personne qui envisage un déplacement devrait pouvoir se rendre compte des obstacles qu'elle risque de rencontrer. Chaque conurbation devrait posséder une «grille de l'accessibilité» régulièrement mise à jour.

3.2 L'adaptabilité

L'«adaptabilité» est l'aptitude d'un espace à être réaménagé facilement chaque fois que le besoin s'en fait sentir, ou à inclure tout élément nécessaire à tout moment.

Les besoins individuels peuvent changer avec le temps. Il peut arriver, par exemple, qu'à la suite d'un déménagement, les nouveaux occupants aient d'autres besoins, d'autres envies et d'autres goûts. Ou encore un occupant peut devenir handicapé. Il lui faudra alors déménager, si son logement ne peut être adapté à ses nouveaux besoins.

Une habitation ou un poste de travail qui est adaptable est une habitation ou un poste de travail que l'on peut modifier facilement, à un coût relativement faible.

3.3 L'interactivité

L'«interactivité» est l'aptitude d'un espace à répondre à l'évolution du processus d'utilisation.

Cela signifie qu'une certaine liberté de décision concernant l'organisation fonctionnelle de l'espace, ainsi que la capacité de répondre à des besoins impossibles à prévoir soient attribuées à l'utilisateur.

Afin de promouvoir en amont une politique d'accessibilité ambitieuse et cohérente pour les personnes handicapées, les programmes de formation de base des architectes, urbanistes et ingénieurs devraient être fondés sur le concept d'accessibilité intégrée.

Cette publication — la première d'une brochure en deux parties, dont la seconde sera publiée ultérieurement — présente les principes fondamentaux sous-jacents à ce concept et offre des lignes directrices afin de résoudre des problèmes quotidiens rencontrés par les personnes handicapées. Elle a été élaborée par le Comité d'experts sur la formation du personnel autre que de santé, s'occupant de la réadaptation (architectes et urbanistes à mandaté par le Comité pour la réadaptation et l'intégration des personnes handicapées.

Les éditions du Conseil de l'Europe

ISBN 92-871-2259-8